

EMAKUME ZAMAKETARIAK

IKUSARAZI BEHARREKO LANBIDEA ·
ZAMALANETAN ARITZEN ZIREN
ANDRAZKOAK



CARGUERAS

UN TRABAJO A REIVINDICAR ·
MUJERES QUE TRABAJABAN EN LA
CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS

Amaia Apraiz Sahagún
María Romano Vallejo

EMAKUME ZAMAKETARIAK

IKUSARAZI BEHARREKO LANBIDEA ·
ZAMALANETAN ARITZEN ZIREN **ANDRAZKOAK**

UN TRABAJO A REIVINDICAR ·
MUJERES QUE TRABAJABAN EN LA
CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS

CARGUERAS

Amaia Apraiz Sahagún
María Romano Vallejo

ESKER ONAK AGRADECIMIENTOS

Lan honen egileek eskerrak eman nahi dizkiete artxibo publikoetako langileei, dokumentuak sailkatzen egiten duten lanagatik eta ikerketan aritzen garenoi ematen diguten laguntzagatik.

Eskerrak baita ere dirulaguntzen bitartez ezagutza eta kultur ondarea sustatzen duten erakunde publikoei; izan ere, modu horretan, gai horiek interesekoak izango dira oraingo belaunaldientzat eta, batez ere, etorkizunekoentzat.

Nondik gatozen jakitea funtsezkoa baita berdintasunean oinarritutako etorkizuna eraikitzeko.

Las autoras de este trabajo quieren dar las gracias al personal de archivos públicos por la labor que desempeñan en la clasificación de documentos y la ayuda que proporcionan a quienes nos dedicamos a la investigación.

A las instituciones públicas que sustentan con sus ayudas económicas que el conocimiento y, en definitiva, el patrimonio cultural sea objeto de interés para las presentes generaciones y, sobre todo, para las futuras.

Porque saber de dónde venimos es la clave para crear un futuro igualitario.

HITZAURREA PRÓLOGO

EMAKUME
ZAMAKETARIAK

CARGUERAS

Bizkaiko Batzar Nagusietatik, emakumeek gure historiari egindako ekarpenak azaleratu gura doguz, hainbat mendez euki ez daben ikusgarritasuna emonda.

Erakusketa honen bitartez, Bizkaiko ekonomian ezinbestekoak izan ziran andra batzuen errealidadea erakutsi gura dogu: **ZAMAKETARIAK** dira aitatzen gabilzan andrak, hain zuzen be. Eurak arduratzen ziran, esaterako, hormak eta galtzadak egiteko harriak eroateaz, "egur-zamak" mendietatik etxeetara bajatzeaz, eta, batez be, gure kaietan porturatuta egozan itsasontzietako merkantziak "kargeteaz eta deskargeteaz". Halanda ze, euren lana ezinbestekoa izan zan merkataritzarako eta garapen ekonomikorako.

Zamalanak beti-betidanik egon izan dira andrazkoei lotuta. XVI. mendean be, dokumentatuta dago Balmasedan eta Muskizen emakumeek harriak eta beste pisu batzuk eroaten ebezala alde batetik bestera; handik mende batera, Bilboko portuan be hasi ziran zamalanetan, arraina, artile-fardelak eta era guztietako salgaiak kargetan eta deskargetan.

Lan gogorra eta txarto ordaindua zan, eta liskarrak sortzen ziran euren artean zein agintariakaz; izan be, egun bakar bat pasau ezkerro lan egin barik, emakume hareek gorriak ikusten ebezan. XIX. mendeko gizarte burgesaren eretxiz, zamaketariak itxura txarra emoten ebenez, espazio publikoetatik bota be egiten ebezan, leporatzen eutsielako denpora larregi emoten ebela leku horreetan geldirik, lana noiz helduko, hurrengo itsasontziari itxaroten. Lan garrantzitsua izan arren, pobreziaz gogor buztartuta egon ohi zan.

Jakin badakigu andrazko zamaketariak XX. mendearen erdialdera arte ibili zirala Bizkaian lanean, baina gitxi egin izan da berba euren ganean, eta sano ezezagunak izaten jarraitzen dabe. Erakusketa honen bitartez, merezidu daben autortzea egin gura deutsegu.

Ana Otadui Biteri

Bizkaiko Batzar Nagusietako Lehendakaria

Desde las Juntas Generales de Bizkaia reivindicamos la contribución real de las mujeres en nuestra historia, dotándolas de una visibilidad que durante siglos no han tenido.

Con esta exposición, queremos acercar la realidad de unas mujeres que fueron imprescindibles en la economía de Bizkaia, las **CARGUERAS**. Eran mujeres encargadas de acarrear la piedra que se utilizaba para levantar muros y calzadas, de trasladar las "cargas de leña" de los montes a las casas y, sobre todo, de "cargar y descargar" los barcos que atracaban en nuestros muelles, permitiendo el comercio y el desarrollo económico.

El trabajo de carga ha estado asociado a las mujeres desde siempre. En Balmaseda y Muskiz se documentan mujeres cargando piedra y otros pesos ya en el siglo XVI y, un siglo después, las encontramos en el puerto de Bilbao cargando y descargando pescado, fardos de lana, mercaderías...

Era un trabajo duro y mal pagado que generaba conflictos entre ellas y con la autoridad, pues no trabajar un día podía suponer pasar necesidades. En el siglo XIX, ligadas a una imagen negativa para la sociedad burguesa del momento, llegaron incluso a ser expulsadas de los espacios públicos en los que pasaban el tiempo esperando la llegada de un nuevo barco. Era un trabajo vinculado a la pobreza a pesar de su importancia.

Se tiene constancia del trabajo de Cargueras en Bizkaia hasta mediados del siglo XX, pero se ha hablado muy poco de ellas, siendo las grandes desconocidas. A través de esta exposición queremos darles el reconocimiento que se merecen.

Ana Otadui Biteri

Presidenta de las Juntas Generales de Bizkaia

AURKIBIDEA

ÍNDICE

EMAKUME
ZAMAKETARIAK
CARGUERAS

Sarrera	11	Introducción	11
Gaiaren egoera	13	Estado de la cuestión	13
Zer da emakume zamaketaria izatea?		Qué es ser carguera	
1. Irudia eraikitzen	16	1. La construcción de una imagen	16
2. Lanbidea eraikitzen	20	2. La construcción de un oficio	20
2.1. Lanbidearen jaiotza	20	2.1. El nacimiento de un oficio	20
2.2. Lanbidearen garapena	29	2.2. El desarrollo de un oficio	29
3. Identitatea eraikitzen	48	3. La construcción de una identidad	48
4. Lan-lekua: hiria, zamaketarien arigunea	55	4. El espacio de trabajo: la ciudad marco de escena de las cargueras	55
5. Lanbidea berrasmutzen	62	5. La reinención del oficio	62
Ondorioak	67	Conclusiones	67
Bibliografia eta iturriak		Bibliografía y fuentes	
Bibliografia	71	Bibliografía	71
Kazetaritza-iturriak	73	Fuentes periodísticas	73
Konsultatutako artxiboak	74	Archivos consultados	74

EMAKUME ZAMAKETARIAK

IKUSARAZI BEHARREKO LANBIDEA ·
ZAMANETAN ARITZEN ZIREN ANDRAZKOAK

UN TRABAJO A REIVINDICAR ·
MUJERES QUE TRABAJABAN EN LA
CARGA Y DESCARGA DE MERCANCÍAS

CARGUERAS

SARRERA

Industria-hirietako kaietan zamalanak egiten zirela esatea ez da inolako nobedadea. Hainbat portutan, esate baterako Galizian, Santanderren, Bartzelonan edo Bilbon, jendea gatz- edota bakailao-kargen bila ibiltzen zen, hango galtzada-harrietan atzera eta aurrera. Lan hori emakume gazte zein edadetuek egiten zuten, altuek zein txikiek, ezkonduiek, alargunek zein ezkongabeek, umedunek zein umerik gabeek, bertokoek zein kanpokoek. Edonola ere, emakume haiek beltz egiten zuten lan-jornal baten truke, eta kasu askotan hil ere egiten ziren lanean. Emakume horien bizitzak dokumentu judizialen bitartez berreraiki behar dira: lapurretak, prostituzioa, eskandalua eta liskarrak dira haien iraganetik dokumentatuta dauden pasarteak.

Eta giro jakin bat berreraiki behar da: zamaketari jaio eta zamaketari hiltzen ziren emakumeen giroa. Emakume haiek logeletan bizi ziren edo logeletan biziraun; "ardoz kargatuta" egoten ziren; toki guztietara jotzen zuten lan bila, eta ondorioz, sarri askotan, justizia-arazoak izaten zituzten. Emakume haiek lan-istripuak ere izaten zituzten, nahiz eta gertatzen zitzaiena ez zen lan-istripuztat hartzen. Senarrek, semeek edo enbalatzaileek jipoitu egiten zituzten. Eta lanean hiltzen ziren, kaian edo baporeen zama artean estropezu eginda.

Emakume haiek, azken batean, lurralde honen historia komertzialari eta aberastasunari buruzko hainbat lerro idatzi zituzten. Gorpuztasun femenino hori dokumentuetako, egunkarietako eta artikuluetako informaziotik gogoratu behar da, baina baita lan-errealitate ezin latzago baten inguruko azterketa kritiko eta feministatik ere.

Beraz, lerro hauei ekin aurretik, ikerketa honen atzean dagoen "bide-orria" azaldu behar dugu; izan ere, ezagutzaren liburuan geruza bat gehiago erantsiz, ikerketa honek hainbat datu eta begirada gehitzen ditu irakurketa feministatik. Tipikotasun folkloristari jarraituz, maiz aipatu izan da zamaketariak gure kai eta portuetako pertsonaia bat gehiago zirela, eta ahaleginik gabe eta minik sentitu gabe egiten zutela mando-lan hura. Guk diskurtso horretatik urrundu nahi izan dugu.

INTRODUCCIÓN

Que el trabajo de carga y descarga estuvo presente en los muelles de las ciudades industriales no es ninguna novedad. Puertos de Galicia, Santander, Barcelona o Bilbao tuvieron sobre sus adoquines pies corriendo en busca de una carga de sal o bacalao. Un trabajo que fue llevado a cabo por mujeres jóvenes y viejas, altas y bajas, casadas, viudas y solteras, con cargas familiares y sin ellas, de la provincia y forasteras, que trabajaban hasta la extenuación por un jornal y que, en muchos casos, perdieron la vida en el desempeño de su trabajo. Mujeres cuyas vidas hay que reconstruir a través de los documentos judiciales donde el hurto, la prostitución, el escándalo y las reyertas son su pasado documental.

Reconstruir un ambiente muy particular: el de unas mujeres que nacían cargueras y morían cargueras, que vivían o malvivían en habitaciones, que estaban "cargadas de vino", que buscaban trabajo en todos los sitios, lo que, a menudo, les granjeaba problemas con la justicia. Mujeres que sufrían accidentes laborales que no eran considerados como tales, que eran golpeadas por sus maridos, por sus hijos o por los embaladores, que morían a causa del trabajo por tropezarse en el muelle o por trastabillar en la carga de un vapor.

Mujeres, al fin y al cabo, que han escrito las líneas de la historia comercial y del enriquecimiento del territorio. Una corporeidad en femenino que debe ser recordada desde la información de los documentos, periódicos y artículos, pero con el análisis crítico y feminista de una realidad laboral extremadamente dura.

Por tanto, no podíamos empezar estas líneas sin explicar la "hoja de ruta" que ha guiado este estudio que, como una capa más en el libro del conocimiento, viene a sumar datos y miradas enfocadas desde una lectura feminista. Se ha buscado hablar del trabajo de las cargueras alejándolo del manido tipismo-folklorista que las presentaba como parte del paisaje de nuestros muelles y espacios portuarios. Mujeres que sin esfuerzo y sin dolor realizaban un trabajo destinado a las mulas.



Bilboko Areatza (Paret, Luis) artelanaren zati bat, 1783-1784 ingurukoa. *Bilboko Arte Ederren Museoa-Museo de Bellas Artes de Bilbao*

Fragmento de Vista de El Arenal de Bilbao (Paret, Luis), circa 1783-1784. *Bilboko Eder Arte Museoa-Museo de Bellas Artes de Bilbao*

XIX. mendeko gizarte purista eta garbizalea eztabaida moral eta sozial batean zegoen murgilduta, eta eztabaida horrek XX. mendea nahiko aurreratuta egon arte iraun zuen: emakumeek lan egin behar ote zuten edo ez, horixe zen auzia. Kantsentsu orokorra zegoen Jules Simon legegile frantsesak 1860an esandakoaren inguruan: “langile bihurtzen diren emakumeek emakume izateari uzten diote”.

Baina errealitatea zera da: gizarte kapitalista emakumezkoen lanari esker ere eraiki zela. Gizartea hainbat gairi buruz (familia, ondorengoak, feminitatea, soldatapeko lana) eztabaidatzen ari zen bitartean, emakumeek lanean jarraitzen zuten, kapitalismoaren mesederako eta soldata ziztrin baten truke bizirauteko lain, ozta-ozta: miseria ekonomia baten, etengabeko tratu txarren eta moralina sozialaren aurrean bizirautea zen egin zezaketen gauza bakarra. Gure zamaketariak ere halaxe zebiltzan. Beraz, egoera hori konpontzeko ueña heldu da, isildutako emakume haiei ahotsa emanez.

Para la sociedad purista y bien pensante del siglo XIX -y por qué no decirlo, hasta bien entrado el siglo XX- había una cuestión moral y social que planeaba sobre las mujeres y la idoneidad o no del trabajo. Un consenso generalizado que se adscribió a la máxima del legislador francés Jules Simon, quien planteaba en 1860 que “una mujer que se convierte en trabajadora ya no es una mujer”.

La realidad es que las mujeres eran una fuerza de brazo más en la construcción de la sociedad capitalista. Cuestiones como familia, descendencia, feminidad, trabajo asalariado empiezan a ser parte del debate de una sociedad que habla mientras ellas trabajan aportando su fuerza al desarrollo del capital, sobreviviendo a una economía de miseria, a un maltrato continuo y a una moralina social. Es el caso de nuestras cargueras. Ha llegado, por tanto, el momento de solventar esta contradicción dando voz a aquéllas que fueron silenciadas.

GAIAREN EGOERA

Orokorrean, zamalanei buruzko historiografia –eta kontuan hartu behar da zamalanak, batez ere, emakumeek egiten zituztela– ez da behar bezain zorrotza eta serioa izan. Eta ez interes faltagatik, baizik eta lanpostu “maskulinizatueta” (hau da, berez gizonen lanpostutzat jotzen diren horietan) lan egiten zuten emakumeak ikusezin bihurtu nahi izan direlako beti. Eta historiaren arloko profesionalok –ez soilik historia idazten dutenek, ezpada artxiboetako eta dokumentazioko langileek ere– *mea culpa* esan beharko genuke, hainbestetan eta hainbestetan genero maskulinoa erabili izan dugulako genero neutro eta unibertsal gisa. Modu kontziente edo inkontzientean, orokortu egin da genero horren erabilera, eta horrek arazoak dakartza dokumentu historikoak kontsultatzeko orduan, kontuan hartu behar baita “ustezko neutroarekin” etiketatutako paper sorta askoren atzean emakumeen istorioak daudela.

Horri gehitu behar zaio ez dagoela emakumeek portuetako zamalanetan izandako rolari buruzko ikerketa zehatzik, eta gabezia hori neurri batean baino ez da konpondu duela gutxi. Gure inguru hurbilean, aipatzeko modukoa da Rafael Ruzafa Ortega historialariaren *Antes de la clase: Los trabajadores en Bilbao y la margen izquierda del Nervión, 1841-1891* lana, 1998an editatua: liburu horrek agerian jarri zuen portuko mundua, baina batez ere emakumeek portu industrietan zuten rolari erreparatuz. Horren ondoren etorri ziren Ana María Rivera Medinaren *Cuerpos de mujer en el mundo laboral bilbaíno bajomedieval y moderno (s. XIV–XVI)*, 2008an argitaratua; eta Arantza Pareja Alonso eta Karmele Zarraga Sangronizen *Profesiones, oficios y tareas de las mujeres en Bizkaia. Imágenes de ayer y hoy*, Bizkaiko Foru Aldundiko Genero Politiketarako Arloak koordinatutako eta 2006an argitaratutako lana. Bi obra horiek erakutsi zuten nolakoa zen Bilboko Itsasadarrean zamalanetan aritzen ziren emakumeen errealitatea Aro Moderno eta Garaikidean. Eta azkenik, gertuko eta tokiko ikuspuntu batetik, baina aldi berean oso argi-

ESTADO DE LA CUESTIÓN

En general, la historiografía sobre la carga y la descarga, un trabajo desempeñado mayoritariamente por mujeres, no ha sido suficientemente rigurosa y seria. Y no por falta de interés, sino por la invisibilización recurrente de la presencia de las mujeres en los puestos de trabajo “masculinizados”, es decir, aquellos que por defecto se asocian, en exclusividad, a los hombres. Y las y los profesionales de la historia, no sólo las personas que la escriben, también el personal de archivos y documentación, deberíamos entonar el *mea culpa* con el empleo del masculino como género neutro y universal. Su uso generalizado, consciente o inconscientemente, se ha convertido en un problema a la hora de consultar documentos históricos pues, tras los repositorios de búsqueda, muchos legajos etiquetados con el “supuesto neutro” esconden acciones protagonizadas por mujeres.

A ello se une el déficit de estudios concretos sobre el papel de las mujeres en la carga y descarga de los puertos, carencia que sólo recientemente ha sido paliado en parte. En nuestro entorno inmediato podemos citar el trabajo del historiador Rafael Ruzafa Ortega, *Antes de la clase: Los trabajadores en Bilbao y la margen izquierda del Nervión, 1841-1891*, editado en 1998, quien mostró el mundo portuario dirigiendo el foco al papel de las mujeres en los puertos industriales. Le siguieron las aportaciones de Ana María Rivera Medina, *Cuerpos de mujer en el mundo laboral bilbaíno bajomedieval y moderno (s. XIV–XVI)*, publicado en 2008, y de Arantza Pareja Alonso y Karmele Zarraga Sangroniz *Profesiones, oficios y tareas de las mujeres en Bizkaia. Imágenes de ayer y hoy*, trabajo coordinado por el Área de Políticas de Género de la Diputación Foral de Bizkaia y publicado en 2006, quienes mostraron la realidad de las mujeres en la carga y descarga a lo largo de la Edad Moderna y Contemporánea en la Ría de Bilbao. Y, por último, y desde una presencia cercana y local pero muy ilustrativa, la aportación de la historiadora Olga Macías

garria ere baden ikuspuntua emanez, Olga Macías Muñoz historialariaren ekarpena, zeinak, 2016an, portuko lan hauen berri eman baitzuen *Las mujeres y las actividades marítimas en el País Vasco: Trabajo portuario y ámbito pesquero (1700-1950)* izeneko obran.

Bilaketaren fokua handitzen badugu, zinez interesgarria da Jordi Ibarz Gelabert eta Mónica Borrell-Cairolek nola jorratu zuten gaia: gaur egun arte, beharbada, emakume hauen lanari buruzko begiradarik distiratsuen da eurena. Beren *Las mujeres en la carga y descarga portuaria en España en el tránsito del siglo XIX y XX* artikulua ikuspegi zabal eta zuzena eskaintzen du emakumeek itsasoarekin lotutako hainbat lanetan izandako parte-hartzeari buruz.

Eta XX. mendean lana nolakoa zen jakiteko, Eliseo Bayo Poblador kazetariak jasotako lekukotza ere badago, *Trabajos duros de la mujer* obran argitaratua: zenbait kontakizun dira, 1960ko eta 1970eko hamarkadetako Espainian emakumeek egiten zuten lanari buruzko elkarrizketa informalak eta deskribapen garaikideak biltzen dituztenak. Hain urrun ere ez dagoen errealitate sozial bati buruzko kontakizunak, denak ere.

Zenbait egunkari (adibidez, *La Lucha de Clases* edo *El Liberal* argitalpenen Bizkaiko edizioak, edota Bilboko *El Nervión*) oso baliagarriak izan zaizkigu; izan ere, ez zituzten soilik liskar eta istiluei buruzko albiste negatiboak jasotzen, beste era bateko albisteak ere jasotzen zituzten, esaterako, emakumeek portuko lanetan zuten garrantziari buruzkoak eta lan-baldintzak hobetzeko egiten zuten borrokari buruzkoak. Hala ere, artikulua horiek beti zuten ikuspegi patriarkala eta generokoa.

Baina egunkari, aldizkari eta artikulua, eta bibliografía oro har, ez dira nahikoak hurbilketak egiteko; ondorioz, gaiari buruzko azterketa globala, hau da, emakume zamakartarien historia berreraikitzeak lana, oinarritzko iturrien bitartez egin behar da: dokumentu, elkarrizketa, argazki edota koadroen bitartez. Bizkaiko Foru Aldundiaren Agiritegian gordetzen diren dokumentu eta paper sorta ugariak informazio mardoa ematen dute, baina orain arte ez zaie behar bezalako arretarik

Muñoz quien, en 2016, mostró estos trabajos portuarios en su trabajo *Las mujeres y las actividades marítimas en el País Vasco: Trabajo portuario y ámbito pesquero (1700-1950)*.

Si ampliamos el foco de búsqueda, es verdaderamente interesante la aproximación de Jordi Ibarz Gelabert y Mónica Borrell-Cairol, hasta el momento, quizás, la mirada más brillante sobre el trabajo de estas mujeres. Su artículo *Las mujeres en la carga y descarga portuaria en España en el tránsito del siglo XIX y XX* presenta una panorámica amplia y directa sobre la participación de las mujeres en muchos trabajos relacionados con la mar.

Y para tener una idea clara de cómo era el trabajo en el siglo XX existe el testimonio recogido por el periodista Eliseo Bayo Poblador y publicado en la obra *Trabajos duros de la mujer*, una serie de relatos inéditos que compilan entrevistas informales y descripciones contemporáneas del trabajo de las mujeres en la España de las décadas de 1960 y 1970. Relatos que hablan de una realidad social no lejana.

De gran utilidad han sido los periódicos como *La Lucha de Clases* o el *Liberal* en sus ediciones de Bizkaia o el diario local *El Nervión*, publicaciones que recogieron en sus páginas, no sólo noticias negativas relativas a sus peleas y trifulcas, sino también artículos sobre la relevancia de las mujeres en los trabajos portuarios y su lucha por mejorar las condiciones laborales, aunque siempre remitiendo a una visión patriarcal y de género.

Pero los periódicos, las revistas y artículos, o la bibliografía no son suficientes para poder hacer un buen acercamiento y, hasta la realización de un estudio global sobre el tema, la construcción de la historia de las mujeres cargueras se tiene que hacer a través de fuentes primarias como documentos, entrevistas, fotografías y/o cuadros. La ingente cantidad de documentos y legajos que se guardan en el Archivo de la Diputación Foral de Bizkaia aporta informaciones que, hasta el momen-

eskaini. Era berean, pinturaren eta argazkigintzaren esparruan, ezin aipatu gabe utzi Eulalia Abaitua Allende-Salazarren zeregina: hainbat argazki egin zizkien Bilboko kaietako emakumeei, eta kameraren objektiboak harrapatutako errealitatea azalarazi. Eta hor dago, esate baterako, Germán Elorza Arrietak argazkien bitartez sortutako dokumentazioa, Euskadiko Artxibo Nazionalan gordea; edo Euskal Museoa, Bizkaiko Foru Aldundiaren Agiritegi Historikoan edota Bilboko Portu Agintaritzaren Artxiboan gordetzen diren irudiak, denak ere inspirazio-iturri izan ditugunak eta ikerketa hau dokumentatzeko interes handikoak. Era berean, gehienetan, erantzunik gabeko galderei erantzuteko ere balio izan digute.

Eta azkenik ezin dugu ahaztu arteek nola jorratu dituzten industrializazioko lanak. Hemeretzigarren mendeko ikuspegi kostumbristetan (adibidez, Luis Paret y Alcázarren *Areatzako ikuspegia* obran) zein adierazpen inpresionistetan (Claude Moneten *Ikatz-deskargan* obran, esate baterako), lana artisten interes-iturri da. Aipatutako bi obra horiek, bakoitzak bere moduan, eszena bera irudi-

to, no han sido objeto de atención. Asimismo, y en el ámbito de la pintura y fotografía, debemos recordar el papel de Eulalia Abaitua y Allende-Salazar, quien dedicó una parte de su estudio fotográfico a las mujeres de los muelles de Bilbao mostrando la realidad captada por el objetivo de la cámara. O también la documentación fotográfica generada por Germán Elorza Arrieta y depositada en el Archivo Nacional de Euskadi, o las imágenes custodiadas en el Euskal Museoa, o en el Archivo Histórico de la Diputación Foral de Bizkaia y/o en el Archivo de la Autoridad Portuaria de Bilbao que han sido foco de inspiración, de gran interés para documentar este estudio y, la mayoría de las veces, responder preguntas sin respuesta.

Y, por último, no debemos olvidar el acercamiento de los trabajos de la industrialización a través de las artes. Desde visiones costumbristas decimonónicas, como en el caso de la obra *Vista del Arenal* de Luis Paret y Alcázar, o a través de lenguajes impresionistas como en *Descargadores de carbón* de Claude Monet, el trabajo es objeto de interés por estos artistas. Dos obras que con distinto trazo abordan

Gizonak eta emakumeak
Erripan (Bilbon) minerala
kargatzen, 1900 inguruan.
*Fundación Sancho el Sabio
Fundazioa. Néstor Basualdo
bilduma.*

Hombres y mujeres cargando
mineral en Ripa (Bilbao), circa
1900. *Fundación Sancho el
Sabio Fundazioa. Colección
Néstor Basualdo.*



katzen dute: itsasadar industrialetako lana eta langileak. Bi lanok zamalanen gaia islatzen dute, eta hori da haien arteko lotura: Europa industrialeko oinarrizko jarduera gisa irudikatzen dute lan mota hori, ibaiertzetan bizi ziren gizon eta emakume guztien lan fisikoak unibertsalizatuz eta globalizatuz.

un mismo hecho: el trabajo en las rías industriales y sus artificios. Dos obras que conectan y plasman el trabajo de la carga y descarga como una actividad primaria en la Europa industrial; universalizando y globalizando en los trabajos físicos llevados a cabo por todos los hombres y todas las mujeres que poblaban los márgenes de estas vías fluviales.

ZER DA EMAKUME ZAMAKETARIA IZATEA?

1. Irudia eraikitzen

Zamaketaria edo zamatzailea zer den modu aseptikoan definitzeak erraza dirudi lehen begiratuan, baina, hasteko, pentsatu beharko genuke noiz hasi ziren erabiltzen izen hori, eta lanbidearen eta langilearen izendapenak noiz bihurtu ziren sinonimo.

Ez gara okerregi ibiliko, esaten baldin badugu "zamaketari" terminoa XIX. mendearen hasieran sortu zela, garai hartako idazle eta literatoen eskutik. Haiek dira (Juan Eustaquio Delmás eta Emiliano de Arriaga, besteak beste), eta ez beste inor, zamalanetan aritzen ziren emakumeen irudia sorrarazi dutenak, litografien laguntzarekin. Eta "irudi" diogunean, ondo ari gara, zeren haien deskribapenetan eta litografietan jasotakoak ez baitzuen zerikusirik errealitatearekin. Argazkigintzaren zain geratu beharra zegoen, garai hartan sortu zen figura erromantikoa ezabatzeko (hori posible bada). Errelato pintoresko eta kostunbristek aro eta garai haren irudi finkoa ematen digute, eta hori, gutxienez, abiapuntu gisa har daiteke.

QUÉ ES SER CARGUERA

1. La construcción de una imagen

Definir de manera aséptica y sin apelativos qué es una carguera o cargadora parece, *a priori*, una respuesta sencilla, pero, para empezar, deberíamos preguntarnos cuándo se empieza a usar este nombre y cuándo oficio y persona que lo desempeña se convierte en sinónimo.

No nos equivocamos mucho si suponemos que el término "carguera" nació a comienzos del siglo XIX popularizado por escritores y literatos del momento. Son ellos (Juan Eustaquio Delmás o Emiliano de Arriaga), y no otros, quienes han generado una imagen de ellas que, apoyada por litografías, han mostrado el tipo de mujer que se dedicaba a la carga y descarga. Y decimos bien lo de imagen porque no había nada de real ni en sus descripciones ni en las litografías. Habrá que esperar a las fotografías para eliminar (si es posible) la figura romántica creada en ese periodo. Los relatos pintorescos y costumbristas nos devuelven una foto fija del periodo y de la época que, cuanto menos, permite ser el punto de partida.

Juan Eustaquio Delmásek, 1846an argitaratutako *Viaje pintoresco por las provincias Vascongadas* liburuan, dio bi emakume mota daudela: ederrak eta pobreak. Lehenengoak

gustuz eta dotoreziaz doaz jantzita, eta jarrera eta inteligentzia egokia dute haien sexuari dagozkion lan material eta intelektual guztietarako.

Bigarrenak, berriz,

itsasontzietako zamalanetan aritzen dira, eta bakarka zein beste norbaitekin batera, sekulako pisuak eramaten dituzte buru gainean. Lan horietan aritzen direnei zamaketari deritze.

Emakume horiei buruz nabarmentzen duen ezaugarri bakarra indartsuak direla da, buruetan sekulako pisuak daramatzatelako. Zamaketarien deskribapenarekin batera, Delmásek Pablo Bausac y Sobrinoren grabatu bat aipatzen du, *Zamaketariak* izenekoa:

Gure laminetako batean bi zamaketari ikusten dira aurrez aurre, naturaletik fidelki kopiauta: bata eserita dago eta bestea zutik; urrunago, berriz, beste bi ere ikusten dira, artile bete zaku eramanez Areatzako kairantz.

Handik urte batzuetara, 1894an, Emiliano de Arriaga y Ribero, *Anales populares bilbaínos* obran, kaltetako erregina gisa deskribatzen ditu zamaketariak:

Buru harroan sorkia eta trentza luzeak zituzten, eta burukoa ere beti ondo jarria, euren hierarkiari dagokion diadema gisa; bularraldean oihaltxo garbi bat, eta gerruntze eskotatu estua. Azpiko gona hanka erdiraino, oinutsik eta saskia besoan... atsedenean zeudenean

Zenbait idazlek ikuspegi edulkoratu eta erromantikoa azaleratzen zuten irudi hori eraikitzerakoan, baina garai hartako egunkarietako artikulugileek ikuspegi latz eta higitua eskaintzen zuten, gorputza eta morala usteltzen zituen bizimodu haren berri emateko orduan. *La Lucha de Clases* edota *El*

Juan Eustaquio Delmás en su *Viaje pintoresco por las provincias Vascongadas* publicado en 1846 describe que hay dos tipos de mujeres: las hermosas y las pobres. Las primeras (que)

visten con gusto y elegancia, y muestran una actividad e inteligencia para toda clase de trabajos materiales e intelectuales de que se cree capaz su sexo.

Y las segundas (que)

se ocupan en cargar y descargar los buques, llevando sobre sus cabezas ya solas, ya apareadas, pesos increíbles. A las que se dedican a estas faenas las llaman cargueras.

De estas, la única cualidad que destaca es que son fuertes, pues en sus cabezas llevan pesos increíbles. Junto a la descripción de las cargueras, Delmás comenta un grabado de Pablo Bausac y Sobrino titulado "Cargueras":

En una de nuestras láminas se ven dos fielmente copiadas del natural, en primer término: una sentada y la otra en pie, y otras dos a cierta distancia conduciendo una saca de lana ácia el muelle del Arenal.

Unos años más tarde, en 1894, Emiliano de Arriaga y Ribero, en su obra *Anales populares bilbaínos*, describe a las cargueras dentro de la categoría de reinas de los muelles:

Gastaban en la arrogante cabeza pañuelo y trenzas largas, llevando el sorquín siempre en su puesto, cual diadema correspondiente a su jerarquía; limpio cendal en su seno y corpiño descotado y bien ceñido. La saya a media pierna; pie desnudo y cesta al brazo... cuando estaba en reposo

Pero frente a las anteriores visiones edulcoradas y románticas de algunos escritores en la construcción de la imagen, los articulistas de periódicos del momento aportaron una visión dura y ajada de una vida que corrompía el cuerpo y la moral. *La Lucha de Clases* o *El Liberal* – sin eludir que fueron altavoces

Bizcaya - Bilbao.



Cop. del natural

y lit. por P. Bousac

CARGUERAS.

Lit. de N. Delmas. Bilbao.

Zamaketariak, 1846. Nicholas Delmasen litografia.
Bilboko Euskal Museoa

Cargueras, 1846. Litografía de Nicholas Delmas.
Euskal Museoa Bilbao



Bilboko Areatza (Paret, Luis) artelanaren zati bat, 1783-1784 ingurukoa. *Bilboko Arte Ederren Museoa-Museo de Bellas Artes de Bilbao*

Fragmento de Vista de El Arenal de Bilbao (Paret, Luis), circa 1783-1784. *Bilboko Eder Arte Museoa-Museo de Bellas Artes de Bilbao*

Liberal argitalpenek –lan-baldintzei buruzko bozgorailu ere izan zirela ahaztu gabe– emakume hauen irudia osatzen lagundu zuten: euren emakumetasunetik, euren bizitzatik eta euren benetako lanetik bereizitako irudia. Antón Dubleo kazetariak Basurtuko zamatokietan aritzen ziren emakumeei erreparatu zien, nola zebiltzan itsasontzietan gora eta behera, mea garraiatzeko lan gogorrean. 1897an *¡Pobres Mujeres!* izeneko artikulua argitaratu zuen, eta, garai hari zegokion lirikarekin eta ikuspegi patriarkalez, kontatzen zuen nola aritzen ziren lanean “*kantu lizunez eta berriketa askez (...), barreka eta hizketan eta keinuak eginez eta biraoka*”, nola janzten ziren “*zarpail eta zikin*”, eta nolakoa zen haien izaera eta itxura: “*muturreraino degradatuta; lotsarik gabe, ahalkerik gabe, inolako moral-tasunik gabe gizonak diruditen emakumeak, forma xeblebrekoak, itxura barregarrikoak eta aurpegi sinesgaitzekoak (...)*”.

Izan ere, azken batean, irudi hori eraikitzeko orduan gizonak izan ziren mintzatu zirenak, emakumeek mutu jarraitzen zuten bitartean.

de las condiciones laborales- fueron periódicos que contribuyeron a forjar la imagen de estas mujeres, descarnada de su condición de fémina, alejada su vida del desempeño real de su trabajo. El periodista Antón Dubleo contemplaba a las mujeres en los cargaderos de mineral de Basurto en la ruda tarea de subir y bajar de los buques llevando mineral. Y en 1897 publicó el artículo *¡Pobres Mujeres!* que, bajo una lírica propia de su tiempo y marcada por una visión patriarcal, relata cómo realizaban el trabajo con “*cantares indecorosos y su dicharachera libre (...)* que ríen y charlan y gesticulan y blasfeman”, cuál era su vestimenta compuesta de “*inmundos harapos*” y cómo era su personalidad y aspecto “*degradadas hasta lo sumo; sin pudor, sin vergüenza, mujeres inmoralmente hombrunas, de formas extravagantes de aspectos grotescos y rostros inverosímiles (...)*”.

Y es que, en definitiva, en la construcción de esta imagen fueron ellos quienes hablaron mientras ellas permanecieron mudas.

2. Lanbidea eraikitzen

lkerketa honetan “zamaketari” hitzaren barruan bi alderdi bereizi nahi izan ditugu: batetik, lanbide horretan ziharduten emakumeak eta, bestetik, lana bera. Hitzak bi alderdi horiek biltzen ditu, eta biak berba berean bizi direnez, ematen du bata bestearekin diluitzen dela. Izan ere, gizarte kapitalistak subjektu banaezin gisa parekatzen ditu pertsona eta lana, eta azkenean pertsonak beren jardueraren arabera definitzen ditugu. Azken batean, langile hauei buruz hitz egiten denean, fokua ia oso-osorik jartzen da egiten duten lanean, hori baita euren balioaren funtsa, hau da, monetizazioa. Zamaketariak Aro Modernoko eta Aro Garaikideko materialtasun ekonomikoaren eta merkantilaren parte dira: pertsona izateari utzi eta objektu ekonomiko izatera pasatzen dira. Erriberen ertzetan aritzen dira, eta zergatik ez esan: baita gizartearen eta historiaren ertzetan ere.

2.1. Lanbidearen jaiotza.

Zamaketariak zamaketari jaiotzen dira ala zamaketari bihurtu? Agian bi erantzunak dira zuzenak. Gehien aguantatzen zuten emakumeak zeintzuk ziren jakiteko formula zehatzik ez dago. Denak eta bat ere ez, zeren zutik jarraitzeko modu bakarra egunero bizitzea baitzen, euren buruak mantentzea eta euren seme-alabak ere mantentzea... Labur esatearren, zamalanetan aritzen ziren emakumeak pasta berezikoak ziren. Emakume horien aura, gutxien-gutxienik, negatiboa da, beti baitago gai eta auzi moralei lotua. Prentsan agertzen ziren narrazioak kondeszendenziaz zeuden idatzita, eta industriaren esanetan aritzen ziren agente anonimo eta ikusezin gisa analizatzen zituzten emakume haiek. Lanbide honen iturburuaren bila has-tean, eta betiere kontuan hartuta lan hori hiri-

2. La construcción de un oficio

En este estudio hemos querido desambiguar la palabra carguera en sus dos lecturas: a la mujer que es relacionada por el oficio que desempeña y al trabajo. Esta palabra encierra dos realidades que, conviviendo en un mismo vocablo, parece diluirse la una sobre la otra. Y es que la sociedad capitalista tiende a analogar persona y trabajo como sujetos indisolubles, hasta tal punto que definimos a las personas en función de la actividad que realizan. En definitiva, cuando se habla de estas trabajadoras, se pone el foco, casi en exclusivo, en el trabajo que realizan pues es lo que constituye la sustancia de valor, es decir, la monetización. Las cargueras son la materialidad económica y mercantil de la Edad Moderna y la Edad Contemporánea, pasan de ser personas a ser objeto económico que desempeñan un rol en los márgenes de las riberas y, por qué no decirlo, en los márgenes de la sociedad y de la Historia.

2.1. El nacimiento de un oficio.

Una carguera, ¿nace o se hace?. Quizá la respuesta sea ambas. No hay una fórmula precisa que determine qué mujeres eran las que mejor aguantaban. Todas y ninguna, puesto que lo que las mantenía en pie era vivir cada día, mantenerse ellas mismas y mantener a sus hijos e hijas... en definitiva, ser una mujer en la carga y descarga era ser de una pasta especial. La construcción de su aura es, cuanto menos negativa, ligada siempre con cuestiones y consideraciones morales. Los relatos de la prensa eran condescendientes y las analizaban como agentes anónimos e invisibles que desempeñaban aquello que la industria necesitaba. Al buscar el nacimiento de un trabajo que surgió para dar servicio al comercio en las villas hay que preguntarse desde cuán-

bilduetako merkataritzari erantzuteko asmoz sortu zela, geure buruari galdetu behar diogu ea noiztik hasi ziren parte hartzen emakume haiek Bizkaiko garapen komertzial handian.

Eta horretarako, beharbada, lehenengo eta behin lanbidearen izena zehaztu behar dugu. Aro Modernoan zehar, "zamaketeri" terminoa ez zen ia inoiz erabiltzen, baina horrek ez du esan nahi zamaketeririk ez zegoenik: agian beste izenen bat zuten. XVI eta XVII. mendeetan, oso ohikoa zen zamalanetan aritzen ziren emakumeak aurkitzea portuetan, harrobietan, hiribilduetan... emakume haiek gizonen neurri berean ibiltzen ziren merkantziak, harriak, harea edo animaliak kargatzen eta deskargatzen. "Zamaketeri" terminoa ez zen XVIII. mendera arte agertu, hain zuzen ere portuetako kaietan produktuak deskargatzen zituzten emakumeei lotuta. Une hartatik aurrera, lanbide tradizional gisa geratu zen izendatuta.

Zaila da zehaztea noiz agertu zen lehen aldiz. Esan ohi da emakumeak Erdi Arotik zebiltzala antzeko lanetan Bilboko itsasadarrean, non kargarako eta deskargarako guneak ere finkatuta baitzeuden. Alde horretatik, Ana María Rivera Medinak dio 1380, 1393, 1402, 1463 eta 1553ko uriolen ondorioz kaietako asko berreraiki behar izan zirela (Rivera Medina, 2016:19), eta zeharka aipatzen du nortzuk hasi ziren toki horietan zamalanetan.

Hiribilduak merkataritzaren arloan goraldia eta hazkundea izan zuenez, emakumeei zuzendutako lan asko agertu ziren, eta emakumeak "gizonen" lanak egiten ere hasi ziren. Udala emakume haiek kontrolatu nahian zebilen, eta Riverak dio orduantxe hasi zela kontrol hura agertzen. *Kalean egotea, besteak beste, zuzentasunaren eta lizunkeriaren arteko mugan bizitzea zen, bekatuaren eta bertutearen arteko mugan* (Rivera Medina, 2017:6); bada, pentsamendu hori, eta pentsamendu horrek jurisprudentzian izan duen eragina, eguneroko kontua izan da emakume zamaketerien bizitzan eta lanean.

Hiriaren inguruan eta hiribilduaren garapen ekonomikoaren parte gisa, emakumeek egi-

do participaron estas mujeres en el gran desarrollo comercial de Bizkaia.

Y para ello, quizás lo primero sea determinar el nombre del oficio. Lo cierto es que durante la Edad Moderna es prácticamente inexistente el término *carguera*, lo que no quiere decir que no las hubiera: quizá se las denominaba de otra manera. Durante los siglos XVI y XVII, lo más habitual es encontrar mujeres *cargadoras* o *descargadoras* en los puertos, en las canteras, en las villas... mujeres que se dedicaban a cargar y descargar mercancías, piedra, arena o animales en igualdad de condiciones que sus compañeros hombres. No será hasta el siglo XVIII cuando aparezca por primera vez el término *carguera*, asociado a las mujeres que descargaban productos en los muelles portuarios, quedando así para la posteridad como oficio tradicional.

Asimismo, poner una fecha concreta para determinar su aparición es difícil. Se habla de su participación desde la Edad Media en la zona de la Ría de Bilbao, donde ya había establecidas zonas de carga y descarga. En este sentido, Ana María Rivera Medina recuerda cómo los *aguaduchos* de 1380, 1393, 1402, 1463 y 1553 llevaron aparejadas reconstrucciones de partes importantes de los muelles (Rivera Medina, 2016:19) e indirectamente, está hablando de las personas que se ubicaron en esos lugares donde se acometían los trabajos de carga y descarga.

El auge y crecimiento de la villa en el comercio potenció la aparición de muchos trabajos para las mujeres, quienes incluso desempeñaron trabajos "de hombres". Y, como señala esta misma autora, comienza a sobrevolar el control que se quería instaurar por parte del Consistorio sobre ellas. Esta idea y su plasmación en la jurisprudencia ha sido una constante en la vida y trabajo de las mujeres *cargueras*: *estar en la calle, entre otras cosas, significaba vivir en el filo entre lo honesto y lo deshonesto, entre el pecado y la virtud* (Rivera Medina, 2017:6).

En el entorno de la ciudad y como parte integrante del desarrollo económico de la

ten zituzten lanbideek espazio osoa hartzen zuten. *“Eguneko orduak –Rivera Medinaren hitzak parafraseatuz– lanean ari diren emakumez josita daude. Goizaldetik hasita, eta kaiak arrain-saltzaileekin, sardina-saltzaileekin eta txerpolariekin konpartituz, pasatzaileak hiriko eraikuntza-lanetako zamalanetan ere aritzen dira”* (Rivera Medina, 2017:19). Azken batean, hiria eraren muskulua ere badira.

Erdi Aroaren amaieraren eta Aro Moder-noaren hasieraren arteko lerro estuak aurreko garaian iragarritako oinarriak finkatu zituen, eta oinarriok izaera betea hartu zuten Bilboko Hiribildu Nobleko 1673ko Ordenantzetan. XXIX. kapituluak karga-lanak aipatzen dira, emakumeek egiten zituztenak eta, zehatzago esanda, neskameek. Ordenantzak aipatzen da emakumeetako batzuek euren kabuz eta Udalaren lizentziarik gabe egin nahi zutela lan, eta sei hilabetez aritzen zirela lanean

eta gero handik joaten dira, salgaiak eta arraina heldu arte, horiexekin ibiltzen baitira kargan; eta handia da horrek eragiten duen zerbitzari falta, beste zenbait eragozpenez gain.

Bilboko Hiribildutik kanpora ere badaude emakumeak zamalanetan aritu izanaren adibideak, zehazki Muskizko San Julianen, Enkarterrin. 1598ko dokumentu batean, zein merkantzia eramaten zuten zehaztu gabe, agerian uzten da lan hura berdinean egiten zutela gizonek zein emakumeek. Hori horrela, Juan de Valle, Miguel Sáenz, María de la Callejuela, María de la Pena, Mari Harnainz eta Pedro González gurdiak kargatzen eta deskargatzen aritzen ziren San Juliango Landetxean, Bartolomé de Llarenarentzat. Denek soldata bera jasotzen zuten, erreal eta erdi egunean; aldiz, Juan de Vallek gainerakoek baino 6 marabedi gehiago jasotzen zituen eguneroko lanaren truke, eta hortik ondorioztatuta daiteke langileburua edo taldeko nagusia zela behar bada.

Nik, Juan de Vallek, hamaika egunez egin dut lan, honela ordainduta: erreal eta erdi eta 6 marabedi egunean; guztira, 16 erreal eta erdi.
Nik, Miguel Sainzek, hamar egun, hone-

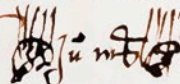
Villa, los oficios desempeñados por mujeres abarcan todo el espacio. *“Las horas del día –parafraseando a Rivera Medina– están llenas de mujeres que trabajan. Desde el amanecer y compartiendo los muelles con las pescaderas, sardineras y regateras, las pasaderas también realizan labores de carga y descarga en la construcción de la ciudad”* (Rivera Medina, 2017:19). En definitiva, son también el músculo de la ciudad.

La estrecha línea entre el final de la Edad Media y el comienzo de la Edad Moderna sentará las bases que ya han sido anunciadas en la etapa anterior y que ahora toman carta de naturaleza en las Ordenanzas de la Noble Villa de Bilbao de 1673. En el capítulo XXIX se mencionan los trabajos de cargas que son realizados por mujeres, en concreto por las criadas. En la ordenanza se habla de que algunas quieren trabajar de manera libre y sin licencia del ayuntamiento, y que trabajan por seis meses

y después se van del lugar, hasta que vengan las mercadurías, y pescado, con que andan a la carga y es grande la falta de servicio que dello resulta demás de otros inconvenientes que proceden.

Fuera de la Villa de Bilbao también hay ejemplos del trabajo femenino en la carga y descarga, concretamente en San Julián de Muskiz, en Las Encartaciones. En un documento fechado en el año 1598, sin especificar cuál era la mercancía con la que trajinaban, se pone de manifiesto que era un trabajo indistinto para hombres y mujeres. Así, Juan de Valle, Miguel Sáenz, María de la Callejuela, María de la Pena, Mari Harnainz y Pedro González trabajaban en la Granja de San Julián para Bartolomé de Llarena en la carga y descarga de carros, tarea por la que ganaban todos ellos el mismo jornal, un real y medio al día, salvo Juan de Valle, quien debía de ser el capataz o jefe de la cuadrilla pues se embolsaba 6 maravedís más que el resto por su trabajo diario.

Yo el dicho Juan de Valle once días, los cuales se me pagaron a razón de a real y medio y 6 maravedís cada día que hacen 16 reales y medio.
Yo el dicho Miguel Sainz, diez días a real y

Decimos. nosotros. su deballé j migel sajn^z j maria delacalu
ela j m. delapena j mari Sarrajn^z j p. goncaliz veain^s
j abitantes. En hiecas jris arriba j allugar de queba G. E.
berda G. nabafam^s En la granja desan julian por ser
den debar^{me} dellarena G. dias siguientes. j o Eldiys su de
balleonce dias. G. qualis semepagaron a hiecon de a h^z j medio
i 6 h^z cada Eldia G. Sacen diez j seis h^z j m^z = j j o Eldiys migel
15 h^z sajn^z diez dias a h^z j medio G. Sacen quinze h^z j m^z = j
nosotras las diezas. m. dela callipuela j m. delapena j marisax
nejn^z trecedia^s cada una G. qualis semepagaron a hiecon de
a h^z j m^z cada Eldia G. Entod^s. G. jornales semontar
53 h^z cinquenta j seis h^z j medio = Eldiys p. goncaliz dos di^s
3 h^z os. nosmas. G. Sacen tres h^z. tod^s. G. qualis nabafam^s En
193 h^z cargar j descargax. G. caros. j no de mas G. Era menester
j por G. E. berda. j aben^s pagau. En la condizax
Eldiys car^{me} dellarena adimos. Esta carta de pago.
firmada. anuestro tiempo. de su m^z capellan resumed
deleⁿ don al^z En la jglia del. san ju delarevilla G. E.
fuzax En 2 o de octubre de 1598 a^s 

Muskizko San Julianeko andrazko eta gizonezko zamaketariak, biak, berriaz aipatuta, 1598.
Bizkaiko Foru Artxibo Historikoa-Archivo Histórico Foral de Bizkaia. BFAH-AFHB.
Familiak-VELASCO 2906/077

Mención expresa de "cargueras y cargueros" de San Julián de Muskiz, 1598. Bizkaiko Foru Artxibo Historikoa-Archivo Histórico Foral de Bizkaia. BFAH-AFHB.
Familias-VELASCO 2906/077

la ordainduta: erreal eta erdi; guztira, 15 erreal eta erdi

Eta guk, María de la Callejuelak eta Maria de la Penak eta Mari Harnainzek, 13 egun bakoitzak, honela ordainduta: erreal eta erdi egunean; guztira, soldata guztiak kontuan hartuta, 58 erreal eta erdi.

Eta nik, Pedro Gonzálezek, bi egun bes-terik ez; guztira, 3 erreal.

*medio que hacen 15 reales y medio
Y nosotras las dichas María de la Calle-
juela y Maria de la Pena y Mari Harnainz
13 días cada una los cuales se nos paga-
ron a razón de a real y medio cada el día,
que en todos los jornales se montan 58
reales y medio.*

*El dicho Pedro González dos días no más
que hacen 3 reales.*

Eta agirietan jasotakoaren arabera, eskualde berean baina zehazki Balmasedako hiribilduan, emakumeak harriak, karea eta harea eramaten ibili ziren hainbat konpontze-lanetan, gutxienez 1565etik; eta badakigu 1597an bi errealeko soldata ematen zitzaizela bi eguneko lanagatik (Barrio Marro, 2024).

Zamalaneei buruz arki daitezkeen ondorengo informazioek XVIII. mendera garamatzate. Dokumentazioa han-hemenka agertzen da, eta, kasu gehienetan, zeharkako arrazoiengatik. Horri esker, badakigu 1782an emakumeak artile-fardelak kargatzen aritzen zirela Bilboko Gonzalo del Río Hermanos enpresarako. Hain zuzen ere, enpresa horrek artilez betetako barkuak itsasoratzen zituen, Ostendeko (Flandria) portura eramateko gero. Manuel Jimeno Ochoak pisatzen zuen artilea, eta gero emakume zamaketariek eramaten zuten Bilboko hiribilduko erriberara. Handik, Manuel de Urrabururen gabarran, Olabeagara eramaten zuten, hantxe egoten baitziren itsasontziak ainguratuta.

Emakume zamaketarien inguruko indarkeria-ekintzak, lapurretak edo euren jarrerarekin lotutakoak ere informazio-iturri interesgarriak dira. Ana María Rivera Medina katedrati-koak artikulu eta idazki askotan aztertu izan du emakumeen gaineko kontrol zorrotzaren eta emakumeek espazio publikoan zuten rola gaia, eta eskandaluek eta mozkerria-arazoez zamalanetan aritzen ziren hainbat emakumeren izenak ezagutzeko aukera ematen dute. Hor daude, esate baterako, María de Aguirre *Eulari*, alarguna, zamaketa-ria edo *kargak leku batetik bestera pasatzeko* ardura zuena, Bilboko hiribilduko bizilaguna, lapurretagatik, mozkortuta egoteagatik eta eskandalu publikoagatik kondenatua; edo María de Goitia *Mardaras*, zamaketa-ria, iza-

Y en esta misma comarca, pero concretamente en la Villa de Balmaseda, hay constancia documental de mujeres acarreado piedra, cal y arena en distintas reparaciones al menos desde 1565, e incluso en 1597 sabemos que se les pagaba dos reales por dos días (Barrio Marro, 2024).

Las siguientes informaciones que, sobre el oficio de la carga y descarga, se pueden rastrear llevan al siglo XVIII. La documentación es fragmentada y, en la mayoría de los casos, aparece por cuestiones colaterales. Así sabemos que en 1782 había mujeres cargando fardos de lana para la casa comercial bilbaína Gonzalo del Río Hermanos, empresa que fletaba barcos cargados de esta materia prima con destino al puerto de Ostende (Flandes). Esta lana era pesada por Manuel Jimeno Ochoa y luego transportada, por medio de mujeres cargadoras, a la ribera de la villa de Bilbao. Desde allí era conducida en la gabarra de Manuel de Urraburu a la ría de Olabeaga, donde estaban anclados los navíos.

Los actos violentos, robos o actos relativos a la conducta de las cargueras son otra interesante fuente de información. La catedrática Ana María Rivera Medina ha analizado en muchos artículos y escritos el férreo control sobre las mujeres y el papel que tenían en el espacio público, y escándalos y problemas de embriaguez permiten conocer nombres de mujeres dedicadas a la profesión de la carga y la descarga como María de Aguirre, alias “Eulari”, viuda, cargadora o encargada de *pasar cargas de una a otra parte*, vecina de la villa de Bilbao, que es condenada por diversos hurtos, embriaguez y escándalo público; o María de Goitia, alias “Mardaras”, cargadora, natural de la villa de Mungia y vecina de la de Bilbao, que fue descubierta *handando por*

tez Mungiaiko hiribildukoa baina Bilbon bizi zena, modu honetan harrapatu zutena: *hiri-bildu honetako kaleetan atzera eta aurrera, lapurtutakoa saltzen, eta ardoz nahiko kargatuta*. Ildo beretik, Luis María Bernal Serna historialariak María de Alendrada alargunaren aurkako indarkeria-ekintzaren berri ematen du: 1717an, emakume hori beirazko botilak deskargatzeko lanetan zebilen, Bilboko Areatzako kaian ainguratutako *Ricardo María* itsasontzi ingelesean. Lana amaitzean, Henry Jones marinela eta jo zuen, iruditu zitzaiole botila bat hartu nahi izan zuela, *beste andrazko langile guztiek egiten zuten moduan* (Bernal Serna, 2012:199).

XIX. mendetik aurrera, lanbidea gero eta gehiago definitu zen, eta emakumeek lehen bezala jarraitu zuten, Bizkaiko itsasadarretako kaietan ainguratutako itsasontzi eta baporeetako zama preziatuak kargatzen eta deskargatzen. 1809ko dokumentu batek zamaketarien ordainsarien berri ematen du: hain zuzen ere, kutzak kaira [Bilbokora?] eta Portugaletera eraman eta *La Mosca* kortzarrio-ontzi frantsesean sartzeagatik ordaintzen zitzaiena. Dokumentu horretan Juana de Bilbaoen eta haren "lankideen" izenak agertzen dira, eta horrek esan nahi du emakume-talde batzuek batera egiten zutela lan, andrazko langileburu batekin. Kasu hartan, Juana de Bilbao zen talde hartako langileburua, eta hark antolatzen eta zuzentzen zituen bere agindupean zeuden beste emakumeak. "Bizkar gaineko zamaketarien" taldeetako andrazko langileburu batzuek 1856ko protestetan parte hartu zuten: gatazka hura zenbait konpainia komertzialen aurka bideratu zen, gero eta zamaketari (gizon zein emakume) gutxiago erabiltzen zituztelako Bilbon. Isabel Pildain langileburuak, gizonezko zenbait langilebururekin batera, kexa hori babestu zuen bere sinadurarekin, eta protestaren abangoardian jarri zen. Gainera, gizonen maila bereko langileburua zela erakutsiz, agerian jarri zuen gizonen zein emakumeek arlo horretan egiten zuten lana funtsezkoa zela, merkantziak arazorik gabe joan zitezkeen kaitik itsasontzira eta itsasontzitik kaira. Bizkaiko merkataritza jarduera horren mende zegoen.

las calles de esta dicha Villa vendiendo lo que se hurtó, bastante cargada de vino. En esta misma línea, el historiador Luis María Bernal Serna relata el acto violento y discrecional contra la viuda María de Alendrada quien, en 1717, trabajaba descargando botellas de vidrio del barco inglés "Ricardo María" que se encontraba anclado en el muelle bilbaíno de El Arenal. El marinero Henry Jones golpeó a la mujer al finalizar el trabajo pues consideró que intentaba llevarse una botella, *como hacían las demás trabajadoras* (Bernal Serna, 2012:199).

A partir del siglo XIX empieza a perfilarse más el oficio y seguimos hallando mujeres en la carga y descarga de barcos y vapores que, amarrados en los muelles de las rías vizcaínas, dejaban sus preciosas cargas. A este respecto, de 1809 es el documento de las retribuciones a las cargueras relativas, al acarreo de cajas al Muelle [¿de Bilbao] y a Portugalete para embarcarlos en el corsario francés "La Mosca". En él aparece el nombre de Juana de Bilbao y "sus compañeras", lo que demuestra que había cuadrillas de mujeres que trabajaban juntas con una capataza al mando, la susodicha Juana de Bilbao, quien organizaba y dirigía a las otras mujeres que trabajaban bajo sus órdenes. De hecho, algunas mujeres capataces de cuadrillas de compañías de "cargadores de a lomo" participaron en las protestas de 1856, conflicto que se focalizó contra las compañías comerciales que cada vez, al parecer, hacían un menor empleo de cargueros y cargueras en Bilbao. La capataza Isabel Pildain con su firma y junto con otros capataces varones se puso a la vanguardia de la queja e hizo valer su estatus de capataz en igualdad al varón mostrando que el trabajo que ellas y ellos realizaban era fundamental para el buen desarrollo del tráfico de mercancías del muelle al barco y del barco al muelle. Una actividad de la que dependía el comercio vizcaíno.

Razon de los gastos siguientes suplidos por mi Fran.
Paula de Borica, en virtud de la orden adjunta del Comisario
de Guerra M.^o Clerc, por la Conduccion de varios Efectos al
Muelle, y a Portugalette a bordo del Corsario francés la
Mosca a Saver.

1809.

- Feb. 21. Alas Cargueras Juana de Bilbao y sus Compañeras, la llerada de 33. Casas al muelle R.^{on} 16.-
- do. M. Gabarrero Pasqual de Bilbao, por la conduccion de dhas Casas asta la Ria de Luchana. 40.-
- do. 22. Al Gabarrero Cayetano de Acha, por la conduccion de otros efectos asta Portugalette . . . " 60.-
- do. Alas Cargueras Juana de Bilbao y sus Compañeras, la llerada de 33. Casas mayores al muelle . . . " 30.-

R.^{on} 146.-

La partida de 40 no se deduce
estar cargada en la cuenta expresa
de manos de Andabarrera y reclamarse
al ayuntamiento 10

106
pagados a los Acordadores
del Suroeste Borica

Borica

Andrazko zamaketariak eta gizonezko gabarrariak bareizita aipaturik Bilbon, Lutxanan (Barakaldo) eta Portugaleten, 1809. Bizkaiko Foru Artxibo Historikoa-Archivo Histórico Foral de Bizkaia. FAH-AFHB. AQ01016/069

Mención expresa de cargueras y gabarreros en Bilbao, Lutxana (Barakaldo) y Portugalette, 1809. Bizkaiko Foru Artxibo Historikoa-Archivo Histórico Foral de Bizkaia. BFAH-AFHB. AQ01016/069

Bizkaia astindu zuten gatazka belikoetan ere, emakume zamaketariak lan handia egin zuten. Zamaketarien lana ezinbestekoa izan zen tropen biziraupen-katean: adibide bat jartzearren, frantsesen kontrako gerran, jan-edanak haiei esker heltzen ziren Bilbora. Erretagoardian arituta, emakume zamaketariak jatekoak eta edatekoak helarazten zizkieten destakamentuei. Agirietan, jardun horretan aritzen zirenak *soldaduentzako jatekoak eramaten zituzten emakume zamaketari* gisa ageri dira, eta 1808an hiribilduan kantonatutako tropa guztiei ematen zieten zerbitzu. Emakume haiek Bilbon bizi zen Hipólito Lafargue merkataria frantziarrak kontratatu zituen, Udalak hari egin baitzion soldaduak hornitzeko enkargua.

Baina dokumentuetan produktuen lapurretei buruzko zeharkako aipamenak ere badaude, eta horien bitartez badakigu ze langilek "egiten zuten negozioa" eta ze merkantziarekin. Magdalena de Landa, Elantxobeko elizatekoa, atxilotu egin zuten *Florencia* goleta-brigantinetik bost media-pakete lapurtzeagatik. Itsasontzia Olabeagako kaian zegoen ainguratuta, eta andreak aldean zeramatzan pake-teak, Zingira kalean atxilotu zutenean.

Garai hartan, eta batez ere 1829tik aurrera, *Merkataritza Kodearen* Errege Agindua argitaratuta, legez arautu zen ekintza komertzialen ingurune juridikoa, eta merkatarien zein trafikatzaileren eskubideak eta betebeharrak finkatu ziren. Garraiolarien kasuan, erregulazio horrek beste zenbait arlo ere arautzen zituen: kargen gaineko eskubideak eta erantzukizunak, produktuak entregatzerakoan izandako atzerapenak... Hirugarren Titulua bereziki nabarmendu behar da (*Merkataritzako lanbide osagarriei eta beren betebeharrei buruz*), hantxe ezartzen baita merkataritzako 5 eragile osagarrien sailkapena: artekariak, komisio-nistak, faktoreak, morroiak eta garraiolariak. Eta garraiolarien figura modu honetan definitzen da:

merkataritzako garraiolariak ez dira soilik salgaiak lurrez garraiatzeaz arduratzen direnak, espada ibaietatik eta kanal nabigagarrietatik garraiatzen dituztenak ere.

Las mujeres cargueras desempeñaron también un importante papel durante las contiendas bélicas que asolaron Bizkaia. Fueron un eslabón esencial en la cadena de subsistencia de las tropas asegurando el acarreo de víveres a Bilbao durante la guerra contra los franceses, por poner un ejemplo. En la retaguardia las cargueras facilitaron alimento y comida a los destacamentos, lo que la documentación recoge bajo la denominación de *cargueras conductoras de pan de munición*, destinado todo a las tropas acantonadas en la villa en 1808. Estas fueron contratadas por el comerciante francés, residente en Bilbao, Hipólito Lafargue, a quien el Ayuntamiento había encargado el avituallamiento de los soldados.

Pero en los documentos también hay aportaciones indirectas sobre el robo de productos que nos proporcionan nombres de trabajadoras y de mercancias con las que "hacían negocio". Es el caso de Magdalena de Landa, de la anteiglesia de Elantxobe, que fue detenida por haber robado cinco paquetes de medias del bergantín goleta "Florencia", anclado en el muelle de Olabeaga, y que los llevaba con ella cuando fue detenida en la Sendeya.

Será en este periodo, y sobre todo a partir de 1829 con la publicación de la Real Orden del *Código de comercio*, cuando se regule, legislativamente hablando, un entorno jurídico de los actos comerciales con los derechos y obligaciones tanto para comerciantes como para traficantes. Una regulación que, en el caso de porteadores y porteadoras, determina cuestiones como derechos y responsabilidades sobre la carga, tardanza en la entrega... Hay que destacar el Título tercero (*De los oficios auxiliares del comercio y sus obligaciones respectivas*) donde se establece la clasificación de los 5 agentes auxiliares el comercio: corredores, comisionistas, factores, mancebos y porteadores. Y, en lo relativo a este trabajo, destaca la figura del porteador que es definida de la siguiente manera:

la calidad de porteador de comercio se extiende no solo á los que se encargan de transportar mercaderías por tierra, sino también á los que hacen el transporte por ríos y canales navegables.

N^o 21.

Yllustre Ayuntamiento de esta Villa, a D^o Jovito Lafargue encargado de la distribución del pan de munición, por los gastos suplidos a este fin, y el coste de obras precisas, ejecutadas en la pieza destinada, p.^a la toma de razón de esta distribución, y totalización de bienes.

Debe P.^o en

1808.	Dir ^o 24.	Por pagado a Cargueras conductoras de pan	29. --
		Por id a un Obrero	2. --
		Por id a un Arriero conductor de 24 sacos	12. --
	27.	Por id a dos obreros	18. 7
1809	enero 10.	Por id a 1 t ^o p. ^a 10 dias	24. --
		Por un Carpintero p. ^a cerrar el Almacén y laber	16. 17
	Marzo 8.	Por la Silla p. ^a la mesa de totalización	56. --
	Abril 12.	Por importe de la Sarpeta p. ^a cubrir esta mesa	78. --
		Por id de dos Bastidores con sus cristales pintura	124. --
		Por un Cantero	12. --
			<hr/>
			P. ^o 377,24

Bilbao 17 de Mayo 1809

N.^o Lafargue

Se le dio libranza contra Navarra el 31 Mayo

Ogia zeramatzen emakume zamaketarien aipamena, 1908. Bizkaiko Foru Artxibo Historikoa-Archivo Histórico Foral de Bizkaia. FAH-AFHB. AQ01016/115

Cargueras conductoras de pan, 1808. Bizkaiko Foru Artxibo Historikoa-Archivo Histórico Foral de Bizkaia. BFAH-AFHB. AQ01016/115

2.2. Lanbidearen garapena

XIX. mendean emakume zamaketariei eman zitzaizkien definizio kostunbrista guztien artean, agian definiziorik benetakoena eta zuzenena izan daitekeenetik hasi beharko ginbateke, hain zuzen ere 1896an Emiliano Arriaga y Ribero *Lexicón etimológico, naturalista y popular del bilbaíno neto* lanean eman zuenetik:

Objektuak zamatzen eta pasatzen dituen emakumea.

(Arriaga y Ribero, 1896: 90)

Deskribapen aseptiko horretatik abiatuta, ereduak zamaketariaren irudia eraikitzeke prozesu luzea hasten da, idazle kostunbristek emandako ikuspegieta eta egunkari eta dokumentuetan irakurtzen ziren testuetan oinarrituta. Izan ere, Bilboko moiletan eta kaleetan egiten zen lana eta, beraz, emakume zamaketari horiek egiten zuten lana bera ere, enparatuko herritarren bizi-inguruan gauzatzen zen, elkarbizitzan.

Argos ezizeneko Sabino de Goicoechea Echevarria (1829-1901) arkitekto eta idazleak emakume zamaketarien lanaren kategorizazioa egin zuen *Pasavolantes* liburuan, 1883an argitaratua eta 1911n berrargitaratua, *El Nervión* egunkariaren edizio ilustratuan. Artikulu horretan hiru kategoriatan banatzen ditu emakume zamaketariak: bankarien eta merkatarien merkataritza-transakzioen dirua eramateaz esklusibotasunez arduratzen zirenak; bakailaoa moiletatik biltegietara garraiatzen zutenak; eta minerala eta harea gabarratik moilaraino zamatzen zihardutenak, *benakerak* deiturikoak.

Zamaketariengana ere iritsi da igarotzen ari garen garai demokratikoen grina berdintzailea; izan ere, nik aipatzen dudan garai hartan ez zen gertatzen gaur egun gertatzen dena, non zamaketari guztiak kategoria berekoak baitira; beraz, lehen, bigarren eta hirugarren mailako zamaketariak zeuden, Espainiako trenetako bidaiari-bagoiak bezala.

2.2. El desarrollo de un oficio

De entre todas las definiciones de carácter costumbrista que se dieron en el siglo XIX, quizá debamos de empezar con la definición más real y directa que Emiliano de Arriaga y Ribero realiza en 1896 en el *Lexicón etimológico, naturalista y popular del bilbaíno neto*:

La mujer que se ocupa en cargar y pasar objetos.

(Arriaga y Ribero, 1896: 90)

A partir de esta aséptica descripción comienza un largo proceso de construcción del tipo a través de las visiones aportadas por escritores costumbristas y por los retazos que leemos en periódicos y documentos. La realidad era que el trabajo de los muelles y del comercio por las calles de la villa de Bilbao, es decir, el trabajo que desempeñaban estas mujeres cargueras convivía con la vida de las y los habitantes de los municipios.

Bajo el pseudónimo de Argos, el arquitecto y escritor Sabino de Goicoechea Echevarría (1829-1901) hizo una categorización del trabajo de la carga y descarga de las mujeres que fue publicada en 1883 en el libro *Pasavolantes*, y reeditada en la edición ilustrada de *El Nervión* de 1911. En este artículo divide a las cargueras en tres categorías: las que se encargaban en exclusividad de llevar el dinero de las transacciones comerciales de banqueros y comerciantes; las que se dedicaban al transporte del bacalao desde el muelle a los almacenes; y las que trabajaban en la carga de mineral y arena, las llamadas *venaqueras*, desde la gabarra hasta el muelle.

Hasta la carguera ha llegado el rasero igualatario de los tiempos democráticos que atravesamos; pues en la época á que yo me refiero no sucedía lo que hoy, que todas las cargueras son de la misma categoría; que las había entonces de primera, segunda y tercera clase, como los wagones de viajeros en los ferro-carriles españoles.

Lehenengo kategoriakoak bakar-bakarrik ziren hiriko bankarien eta merkatarien arteko transakzioetako eskudirua eramateaz arduratzen zirenak, hemen mone-ta-papera edo banku-billeteak ezagutu aurreko aldian. Lehenengo kategoriako zamaketarien egitekoa zen, halaber, idazmahaiak eta biltegiak garbitzea eta ekortzea.

Kategoria horixe zen zamaketariek irits zezaketen mailarik gorenena; horretan zihardutenek guztiek zuten hiriko merkatarien erabateko konfiantza eta uste osoa.

Bigarren kategoriako zamaketarien egiteko ia bakarra izan ohi zen bakailaoa moiletatik biltegiatarra garraiatzea. Lau arroako bidaia bakoitzeko lau marabedi ordaintzen zitzaizkien, betiere egin behar zuten ibilbidea Barrenkale kaletik harago ez bazihoan; biltegia urrutiago bazegoen, bidaia bakoitzeko bi laurdeneko txanponaren parekoa ordaindu behar zitzaien. Denbora aurrera joan ahala, azken prezio hori bihurtu zen ohiko, eta gaur egun ere bada; horixe ordaintzen da lau bakailao arroako bidaia bakoitzeko, distantzia gorabehera.

Emakume zamaketarien hirugarren kategoriakoak gremioko azken-azkenak ziren; izan ere, zamaketaritzat ere ez zituzten jotzen eta, mespretxuz, benakera deitzen zitzaien. Horrelakoxeak ziren minerala eta harea gabarratik kaira deskargatzen zihardutenak, loriazko atea baino estua-goia zen ohol baten gainetik pasatuz. (Goicoechea Echevarría, 1883: 162)

Eta historiarako horrela jasota geratu den arren, egia esan, ezin izan da artxibo-arrasto dokumentalaren bidez berretsi, eta, beraz, geure buruari galdetzen diogu zergatik planteatu ote zuten banaketa hori, agian emakumeek beraiek transmitituko zioten, edo lanen banaketa horrek zerikusi handiagoa izango zuten ohiturarekin lotuago dagoen zerbaitekin. Agian izango da beti funtzionatzen

A la primera pertenecían única y exclusivamente las encargadas de la conducción de metálico por efecto de las transacciones entre los banqueros y comerciantes de la villa, antes de que se conociera aquí el papel-moneda, ó sean los billetes de Banco. También eran esas mismas cargueras de primera las que cuidaban de la limpieza y barrido de los escritorios y almacenes,

Eran las iniciadas en esa orden que podremos llamar mayor, porque hasta ahí llegaba el plus-ultra de las aspiraciones de la carguera; eran, digo, todas ellas de la entera y probada confianza del comercio de la villa.

Seguían á las (...) segundas, casi exclusivamente al transporte del bacalao desde el muelle á los almacenes, y se les abonaba cuatro maravedises por viaje de cuatro arrobas próximamente, siempre que el trayecto que tuvieran que recorrer, no pasara de la calle de Barrenkale, pues de hallarse situado el almacén más lejos, estaba especificado que pagar, por viaje, una tarja, que equivalía á dos cuartos. Andando el tiempo este último era y es hoy el precio corriente por viaje de cuatro arrobas de bacalao sin distancia limitada, siempre que sea el transporte dentro de la población.(...)

La última clase de las cargueras, que por ser la última estaba y está casi postergada del gremio, por lo que en realidad no se las considera como tales cargueras, sino que se las llama despreciativamente venaqueras, son las que se dedican á la descarga del mineral y arena, desde la gabarra al muelle, por encima de un tablón más estrecho que la puerta de la gloria. (Goicoechea Echevarría, 1883: 162)

Y aunque así ha quedado “consignado para la historia” lo cierto es que no se ha podido refrendar mediante rastro documental archivístico y, por tanto, nos preguntamos ¿por qué planteó esta división?, ¿quizá se la transmitieron las propias mujeres?, ¿o tiene esta repartición de trabajos más que ver con algo consuetudinario, propio de la costumbre?. Quizá sea algo que siempre parecía haber

zuela zirudien zerbait zelako eta, antza, XIX. mendearen amaieran oraindik funtzionatzen zuelako.

Baina itzul gaitezen gure kaietara eta kaleetara, eta jarraitu ditzagun irudikatzen emakumezko horien lanaren nondik norakoak, hara eta hona ibiltzeak, kaosa, desordena, zorigaitzak eta borrokak. Hango zaratotsa eta biraoak! Horixe ei zen nagusi giro horretan. Horren erakusgarri, hona hemen 1828. urteko bando honek dioena:

Berba lizunik-eta entzun dakion edozein emakumezkori isuna jarriko zaio, bakoitzari dagokion klasearen eta ordain-gaitasunaren ereduan; eta isuna ordain ez baleza, isuna berdintzeko beste kartze-la-egun sufriaraziko zaio.

Zamaketariak lanaren zain egoten ziren kaietan, eserita, deskarga-ordua noiz iritsiko, adi, txandarik ez galtzeko... Itxarotea emakumeon bizitzaren zati zen, makina bat ordu eman behar izaten zuten-eta lana noiz helduko zain. Eta itxaronaldiak hain luze izanik, etengabe sortzen ziren tirabirak eta borrokak; denetarik arazoak, batez ere gizalegezkoen beste-ko portaerekin loturikoak. 1828ko bandoaren laugarren artikulua haxe dio horrezaz:

Ezein zamaketari ez bedi desorduetan agertu; ez beza txanda gordetzeko seinalerik utzi; ezbadaze, tertzioz ager dadila lanera; jaramon egin diezaiela zamalana banatzeko eta era gordetzeko jarritako arduradunei. Horrela jokatu ezean, aginduetan jarritako zigorra ezarriko zaie.

Hainbestekoa zen merkataritza-etxe batetik bestera salgaiak eramateko mugimendua, ezen Bilboko Udalak 1826ko azaroaren 22ko eta 1828ko apirilaren 30eko bandoak argitaratu behar izan zituen egoera eta lana bera antolatu ahal izateko. Bando horiei esker jakin ahal izan dugu zer zamalan-mota egiten ziren, nork egiten zituen eta nola antolatzen ziren. 1828ko bandoaren 1. artikuluan zehazturik dago zer deskargatzen zuten:

funcionado y que, al parecer, a finales del siglo XIX todavía funcionaba.

Pero volvamos a nuestros muelles y calles y sigamos imaginando todas estas idas y venidas, el caos, el desorden, las desgracias y las peleas que acompañaban su trabajo. El bullicio era constante y las palabras malsonantes, al parecer, reinaban entre los cais. De hecho, en el bando de 1828 se recoge de esta manera:

toda mujer u otras cualquier persona a quien se le oyese palabras obscenas será castigada con una multa proporcionada a su clase y facultades, y si no pudiese responder de la multa se le hará sufrir los días de la cárcel que se contemplan capaces de indemnizarla.

Las cargueras esperaban su trabajo en los muelles, sentadas, no viendo la llegada de la hora de la descarga, debían estar atentas a su turno... y es que parte de la vida de estas mujeres era aguardar a que hubiera trabajo. Pero en esa espera la picardía nacía y entre ellas surgían constantes reyertas llegando a generar múltiples problemas, principalmente de conducta. En el bando de 1828, el artículo cuatro refleja esta situación:

Ninguna carguera se presentará en los sitios de las descargas a horas intempestivas, ni pondrá señal alguna para coger su turno, sino se presentará a la hora del trabajo con buena sesta, y obedecerá a las personas puestas al repartimiento de las cargas y la observancia del buen orden y en defecto serán castigadas como se ordena.

El acarreo de los géneros de una casa de comercio a otra era tal que el consistorio bilbaíno se verá obligado a publicar en los bandos del 22 de noviembre de 1826 y del 30 de abril de 1828 acuerdos que pretendían ordenar la situación y el propio trabajo y que han permitido definir qué tipo de descargas se hacían, quiénes lo desempeñaban y cómo se organizaban. El artículo 1 del bando de 1826 determina qué productos se descargaban:

Andrazko zamaketariek egiten dituzten bakailao, gatz eta garauen zamalanak egin bitez inor baztertu gabe, iskanbilarik eta zalapartarik izan ez dadin.

Artikulu horretan bertan aipatzen da nolako arazoa eragin zuen emakumeen jatorriak, herrikoei lehenatasuna ematen zitzaielako. Horretara jasorik dager:

Hiribilduko merkataritzan ohitura den heinean, zamalanetarako, hiribildu honetan jatorria dutenak eta herrikoak lehenetsiko dira emakume zamaketarien artean.

Zamalanetan, bada, “jatorrizkoak” ala “kanpokoak” izatea kontuan hartu zen. Kanpotik emakume ugari etorri zirenean, gazteak asko, tirabira larriak sortu ziren elkarbizitzan. Arazo hori udal bandoetan eta aktetan sarritan agertzeak agerian uzten du problema larria izan zela eta bertakoen artean *ezinegona* eta *kalte mordo*a eragin zituela (hitzez hitz dokumentuetatik aterata), *bertokoei lana egitea eragozten zitzaielako*. Orduan, arazoa ez zuen txandari itxaron beharrak sortzen, itxaroten zeudenen jatorriak baino. Ez klaseak ez sexuak. Jatorriak zuen ardura.

Horri erreparatuta, Bilboko Udalak, 1827ko urtarrilaren 18ko erabakiz, erantzuna eman zion Erruki Etxearen Karitate Batzordeak esaten zuen honi: *dagoeneko 300 txiro baino gehiago artatzen ditugu, horietarik gehienak hiribildu honetako bertako emakume zamaketariak*. Beraz, emakumeok eta familiakoak hartu behar dira aintzat, *hiribildukoak ez diren kanpoko emakume gazteagoek lanbide hori nahiago dutelako, beste batzuen gainetik, inorenganako mendetasunik gabe atera dezaketelako bizimodua, ekandu txarretan erortzearen arrisku gabe*.

Eta emakume kanpoztar horiek egiten zuten lanak hiribilduari eta Bizkaiari onura ekonomiko eta komertzial handiak ekartzen zizkien arren, Bilboko zenbait agintarientzat, esate-

todo servicio de carga y descarga de bacallao, sal y granos a que se dedican las mujeres y llaman cargueras se haga portando sin distinción de personas con lo que se evitasen los disturbios y desordenes.

Incluso en el mismo articulado se presenta el problema que supuso la procedencia de las mujeres para desempeñar el trabajo: se preferirá a las vecinas y naturales quedando así recogido:

naturales y vecinas de esta villa serán preferidas en concepto de cargueras para el ejercicio de costumbre en el Comercio de esta Villa arreglado a su oficio.

La diferenciación entre “naturales” y “foráneas” acompañó a estas mujeres en el ejercicio de su trabajo. La llegada de mujeres, muchas de ellas jóvenes, supuso una fricción de convivencia elevada. El hecho de que aparezca en bandos y actas municipales de manera continuada pone de manifiesto que este fue un grave problema que llegó a causar *malestar y perjuicio* (en palabras extraídas de los documentos) entre ellas *pribándolas de sus trabajos*. Las mujeres en este caso se enfrentaban por la procedencia, no por esperar su turno en la recogida de los fardos. Ya no importa su clase ni su sexo. En este caso importa su procedencia.

De esta manera, en el acuerdo de 18 de enero de 1827, el Ayuntamiento de Bilbao da respuesta a la Junta de Caridad de la Santa Casa de Misericordia en la que se expresaba que ya se mantenía a *más de 300 pobres en la mayor parte de mujeres vecinas de esta villa dedicadas al trabajo de cargueras* y que era tanto a ellas como a sus familias a las que debía incluir: *las mujeres y las más jóvenes de fuera de la villa prefieren este medio a otros, con que pudieran adquirir su subsistencia por vivir sin dependencia, y con la exposición de contraer muchos vicios*.

Y aunque el trabajo que desempeñaban estas mujeres reportaba importantes beneficios económicos y comerciales a la villa y a Bizkaia, para algunos regidores bilbaínos

Zingira kaian (Bilbon)
kargatzen. *Fundación
Sancho el Sabio
Fundazioa. Néstor
Basualdo bilduma.*

Cargando en el muelle
de la Sendeja (Bilbao).
*Fundación Sancho
el Sabio Fundazioa.
Colección Néstor
Basualdo.*



rako Serafin de Abaituarentzat, eragozpen handiak zekartzan, udal agintarion ustez, langile berriak kanpotik etortzeak gaiztotu eta usteldu egiten baitzituen bertokoen moralala eta ohitura onak:

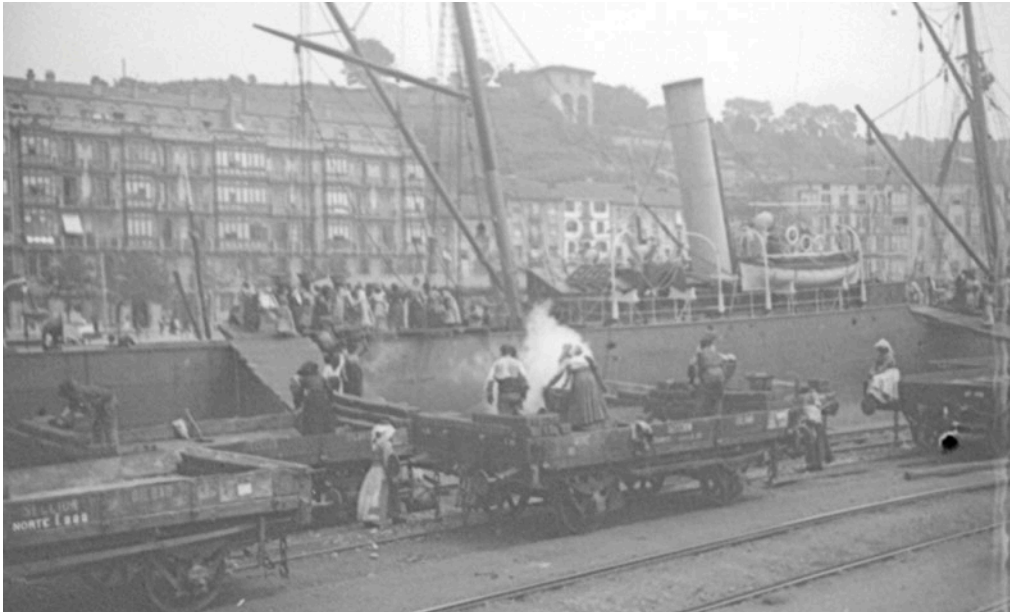
Hiribildu honetan zamaketari taldeak daude, gizonezkoenak zein andrazkoenak, eta bertara biltzen dira beste probintzia batzuetatik etorritako kanpoztarrak, ekandu gaiztoak izan ohi dituztenak, kaltegarriak oso hain herri kultura dugun honen moralitaterako. Hemen onarturik dago garraiatzeko modu hori, baina beste herrialde batzuetan beste bide batzuk erabiltzen dituztenez, ez dute arazo hori izaten. Hortaz, lanbide hori nola desagerrarazi aztertu beharko litzateke.

Emakume zamaketariak konpainia komertzialentzat lan egiten zuten, baina baita partikularrentzat eta hainbat arlotako enpresentzat ere: meatze-konpainientzat, siderurgiako-

como Serafin de Abaitua suponía más un gran inconveniente pues, a su juicio, la llegada de nuevas personas procedentes de otros lugares envilecía y corrompía la moral y las buenas costumbres de las y los locales:

que existan tales compañías de cargadores y cargadoras en esta villa a donde se acogen tantas personas advenedizas de otras provincias y cuyas costumbres generalmente son de relajación y nocivas a la moralidad de un pueblo tan culto en el que esto se tolera cuando en otros se verifican los transportes por otros medios, y se aleja semejante inconveniente, por lo que debería estudiarse el medio de hacer que desaparezca tal ocupación.

Las mujeres cargueras trabajaban para compañías comerciales, pero también para particulares y para empresas de diversos ramos: compañías mineras, siderúrgicas (Altos Hor-



Erripako kaian (Bilbon) minerala kargatzen eta deskargatzen.
Fundación Sancho el Sabio Fundazioa. Néstor Basualdo bilduma.
 Cargando y descargando mineral en el muelle de Ripa (Bilbao).
Fundación Sancho el Sabio Fundazioa. Colección Néstor Basualdo.



Zingira kaia eta Perrochico zubia. *Telesforo Errazquin Funtsa. Bilboko Euskal Museoa*
 Muelle de la Sendeja y puente Perrochico. *Colección Telesforo Errazquin. Euskal Museoa Bilbao*

tzat (Bizkaiko Labe Garaiak —ikatz garratzen—), bakailoa eta egurra inportatzen zutenentzat (Cía. Hilario Lund y Clausen), udal-fabrikentzat (gas-fabrika). Banaka edo taldeka (gutxienez 2 lagun) aritzen ziren. Arian-arian, banakako lana nagusitu zen. Hala ere, XIX. mendearen amaieratik gerra zibilera arte andrazko zamaketariek izan zituzten arazoak ez ziren indibidualak izan. Egin ziren ahaleginak irtenbide kolektiboak bilatzeko. Horretarako sortu ziren 1900. urtearen inguruan, esaterako, Bilboko Kaiko Langile Zamaketarien Elkarte eta Kaiko Emakume Langileen Elkarte. Ahaleginok gorabehera, eskulangilerik gehienak andrazkoak zituzten lantegietan nagusituz joan zen lana automatizatzeko joera, eta kaieran ere, ezinbestean, gauza bera jazo zen.

Zaila da zehaztea zenbat ziren lanbide horretan ari ziren emakumeak, zenbat lanordu betetzen zituzten eta zenbat irabazten zuten. Baporeetako kargak ahalik eta denbora laburrenean eta modu eraginkorrenean atera behar ziren, dinamika kapitalistak agintzen duen moduan. Beharizan horretatik sortzen ziren lanbide horiek. Zeregin horietan aritzen ziren emakumeen soldaten berri izateko, historian zehar han-hor-hemen agertzen diren zertzeladetara jo behar dugu, hain zuzen ere gai judizialei buruzko dokumentuetara edo orduko egunkarietan argitaratutako informazioetara. Ez dago soldaten gaineko dokumentu zehatzik; merkatuak agintzen zuenaren araberakoak ziren.

Horrela, XVI. mendeko dokumentuetan jasota dago lan egindako egun bakoitzeko jornal (gizonentzat zein emakumeentzat) erreal bat eta erdiren eta bi errearen artean zegoela. XIX. mendetik aurrera, 1888an esaterako, ikusten dugu garraio-lanak bi lagunek egiteagatik bakoitzak bi erreal kobratu zezakeela; horixe gertatu zen Manuela de Fruniz Mauricaren kasuan: *goizeko 6:30ean Lidia lagunarekin zihoan (haren abizenik ez daki, baina badaki Bilbo Zaharrean, Casilda izeneko andra baten janari-dendan egiten duela lan). Eta gizon bat ikusi zuten upel bati bultzaka; haren izenik ez dakite, baina alkandora urdin argia eta*

nos de Vizcaya-carbón-), importadoras de bacalao y madera (Cía. Hilario Lund y Clausen), fábricas municipales (fábrica de gas)... Y lo hacían en cuadrillas de al menos 2 personas o de manera individual, siendo este último método el que paulatinamente se imponga. Sin embargo, los problemas a los que se enfrentarán las cargueras desde finales del siglo XIX hasta la guerra civil no serán individuales, y, aunque haya intentos de búsquedas de soluciones colectivas con la creación de entidades como la Sociedad de Obreros Cargadores del Muelle de Bilbao y la Sociedad de Trabajadoras del Muelle en los albores del 1900, la realidad es que la atomización del trabajo de las mujeres en el ámbito de la industrialización será una constante certificada en las fábricas donde la mano de obra mayoritaria era femenina y también se producirá, consecuentemente, en los muelles.

Además, poder determinar horas de trabajo, salario y número de mujeres que se dedicaban es difícil precisar. Eran trabajos que nacían de la necesidad de sacar las cargas de los vapores en el menor tiempo posible y de manera bien efectiva, es decir, dentro de la dinámica capitalista en la que se inserta este trabajo, y los jornales que percibían las mujeres son pinceladas a lo largo de la historia que se van desgranado mediante documentos relativos a cuestiones judiciales o a través de la recogida de información en los periódicos de la época. No encontramos documentos directos sobre los salarios y estos fluctuaban en función de la dinámica del mercado.

Así, en los documentos del siglo XVI sabemos que por cada día trabajado el jornal (para hombres y mujeres) oscilaba de 1 real y medio a dos reales mientras que, a partir del siglo XIX, concretamente en 1888, encontramos que por realizar portes en pareja algunas cobraban 2 reales cada una, como es el caso de Manuela de Fruniz Maurica quien a las 6:30 de la noche iba con su amiga Lidia, cuyo apellido no sabe, pero que está sirviendo en Bilbao la Vieja en una tienda de ultramarinos de la Casilda. Que vieron un hombre cuyo nombre no saben pero que llevaba blusa azul claro y pantalón de tela claro y que empujaba



Zamaketariak Bilboko itsasadarrean, 1900 inguruan
Eulalia Abaitua Allendesalazar bilduma. Bilboko
Euskal Museoa

Cargueras en La Ría de Bilbao, circa 1900. Colección
Eulalia Abaitua Allendesalazar. Euskal Museoa Bilbao

ehun argiko frakak zeramatzan. Esan zioten gizonari ea bi errealeen truke upela eramango ote zioten, eta gizonak baietz erantzun. Beste batzuei, aldiz, 8 erreal ere eskaini zizkieten zama inoren laguntza gabe, bakarrik, eramateagatik; esaterako, Concepción Beitiari: iturriara uretan zihoala, iluntzeko zortziak aldera, gizon ezezagun bat hurbildu zitzaion eta 8 erreal eskaini zizkion Pelayo baporetik fardel bat ateratzeagatik

Egiazkotzat hartzen baditugu *El Liberal* egunkariko kazetari batek Erripako kaiko enbalatzaile edo langileburu batek esandakotzat jasotzen dituen hitzak, 1902an, emakumeek 10 errealeko eguneko soldata zuten ikatza deskargatzeagatik. Dena den,

una barrica. Ellas le dicen al hombre que si quiere que le lleven la barrica por dos reales cada una el hombre dijo que si. A otras, sin embargo, por porte individual les llegaban a ofrecer hasta 8 reales, como a Concepción Beitia a la que, al ir a la fuente por agua a eso de las ocho de la noche, se le presentó un hombre para ella desconocido ofreciéndole 8 reales por sacar un bulto del vapor Pelayo.

Si tomamos como ciertas las palabras que un periodista del diario *El Liberal* recoge de un embalador o capataz del muelle de Ripa, en 1902 el salario diario de las mujeres por descargar carbón ascendía a 10 reales. Sin embargo, esta cantidad debe ser tomada de

diru kopuru hori era kritikoa ulertu behar da; izan ere, lehenik eta behin, kontuan hartu behar da informatzailea bitartekaria zela, karga nahi zuenaren eta karga zamatzen zuenaren artekoa, eta, beraz, bitartekariak irabazten zuena ordainketa-tarte horren arabera zela. Bestalde, datuak emateko errezeloak agertzen ditu, eta horrek adierazi dezake, are gehiago, ez zela fidatzen iturriaz.

Argi dago baina, eta hala jasotzen da artikulu honetan, emakumeak industriarako zama-indar gisa erabiltzea askoz errentagarriagoa zela gizonak kontratatzea baino, langileburu berak adierazi zuenez, emakumeek gutxiago eskatzen baitzuten:

Eta gizonak ez lukete lan hori hobeto egingo?

-Bai, baina...

-Baina, zer?

-Gehiago eskatzen dutela.

Zer gehiago? Gehiago eskatzen zuten gutxi irabazten zutelako eta lan-baldintza gogorak zituztelako? Ez ote zen izango gizonen zama-zamaketari-lan bila ez zebiltzala, industria astunean hor baino soldata hobea zutelako?

Lanaldiaren iraupenari dagokionez, denboraren dimentsioa ez da berdina Aro Modernoan eta Aro Garaikidean. Industriaurreko gizartean denbora bera zen zehaztugabea, merkantziak atera edo eramateko behar zen bestekoa, betiere ahalik eta azkarren. Industrializazioa etorri zenean, aldiz, denbora neurtzen hasi zenean (orduka), lana horretara kuantifikatzen zen eta dokumentuak informazio hori ematen hasi ziren.

1902. urteko elkarrizketa hartako langileburuak emakumeen lan-ordutegiaren berri ematen du —*goizeko seietatik arratsaldeko seietera, baina gehienetan zazpietan hasi eta bostak eta erdietan amaitu ohi dute*—. Hortik atera genezake emakumeek zenbat lanordu egiten zuten egunero, betiere deskargatzeko zeuden baporeen pentzutari: eguneko 10-12 ordu egiten zituzten, lana azkar egitea edo zereen gainetik jarrita.

una manera crítica ya que, en primer lugar, el informante es el intermediario entre el que quiere la carga y las cargueras y lo que él ganaba dependía de esa diferencia y, en segundo lugar, muestra reticencias al proporcionar datos lo que incide más si cabe en que es una fuente poco fiable.

Lo que sí queda claro y así es recogido en este artículo, es que el empleo de mujeres como fuerza de carga para la industria era mucho más rentable que la contratación de hombres pues, tal como afirma nuevamente el capataz, ellas tenían menos exigencias:

Y el hombre, ¿no daría mejor resultado para esta clase de operaciones?

-Sí, pero...

-Pero ¿qué?

-Sus exigencias son mayores.

¿A qué exigencias se refiere?, ¿las exigencias eran por lo poco que ganaban y lo duro de las condiciones?, ¿no será que los hombres ya no acudían a los trabajos de carga y descarga por que la industria pesada les daba mejor jornal?

En cuanto a la duración de la jornada, la dimensión del tiempo no es la misma en la Edad Moderna que en la Edad Contemporánea. En la sociedad preindustrial el tiempo era el que se necesitaba para poder sacar o portar las mercancías, siempre de la manera más rápida. Con la llegada de la industrialización y la aparición de la medida de tiempo -las horas- la tarea ya es cuantificada y los documentos empiezan a aportar esta información.

Nuestro capataz entrevistado en 1902 nos confirma el horario de trabajo de las mujeres -*de seis de la mañana a seis de la tarde; pero generalmente, en este tiempo, comienzan a las siete y paralizan a las cinco y media*- y aunque estaba condicionado por la descarga de los vapores, permite hacer una fácil extrapolación del número de las horas de trabajo que realizaban estas mujeres, de 10 a 12 horas al día, aunque por encima de todo estaba trabajar rápido.

Cuenta que puse en yo Manuel de Etxebarri de los Camos y Cavalleros
 en cumplimiento de lo que se mandó en la Real Cédula de 17 de Mayo de 1781
 para que se cargara en la Ciudad de Bermeo y Villa de
 Bermeo: - - - - -

129 Por conducto de los Pys de acarre de Domingo Lizarri en
 Formidias cada uno a 20 rs. - - - - - 240
 de unos cameros en una Carriola de carre. - - - - -
 a Bermeo en un dia a 10 rs. cada uno - - - - - 60

177 Por 15 Cavalleros en un dia con 30 qq. de Bac.
 dos dias a 16 rs. cada dia - - - - - 480
 Por 5 hombr. empleados con otros Cavalleros
 en 2 dias a 16 rs. por dia - - - - - 160
 A las mugeres q^e pasaron los 30 qq. en
 Cavallos desde el Almacen a los San Juan
 a 12 rs. por cada qq. - - - - - 60

Por 14 Cavalleros empleados en la conduccion
 de 48 qq. de Azucar a la Ciudad de Bermeo
 dos dias a 16 rs. cada dia - - - - - 448

Por 4 hombr. empleados en esta conduccion
 dos dias a 16 rs. cada dia - - - - - 128

A las mugeres por sacar los 48 qq. a los
 cameros a 12 rs. por quince - - - - - 56

Por 36 Cavall. empleados con Bac. p^o la
 Villa de Bermeo dos dias a 16 rs. - - - - - 1152

Por 8 hombr. empleados con otros Cav. a 16 rs. dia. 64

Por el alquiler de cavalleria y gaceros a jornada en la
 conduccion de otros Cav. a Bermeo - - - - - 90

Por 160 rs. pagados al Alguacil Juan de los Rios 160

2880

Bermeo y Bermeo 12 de Mayo 1813, 2880

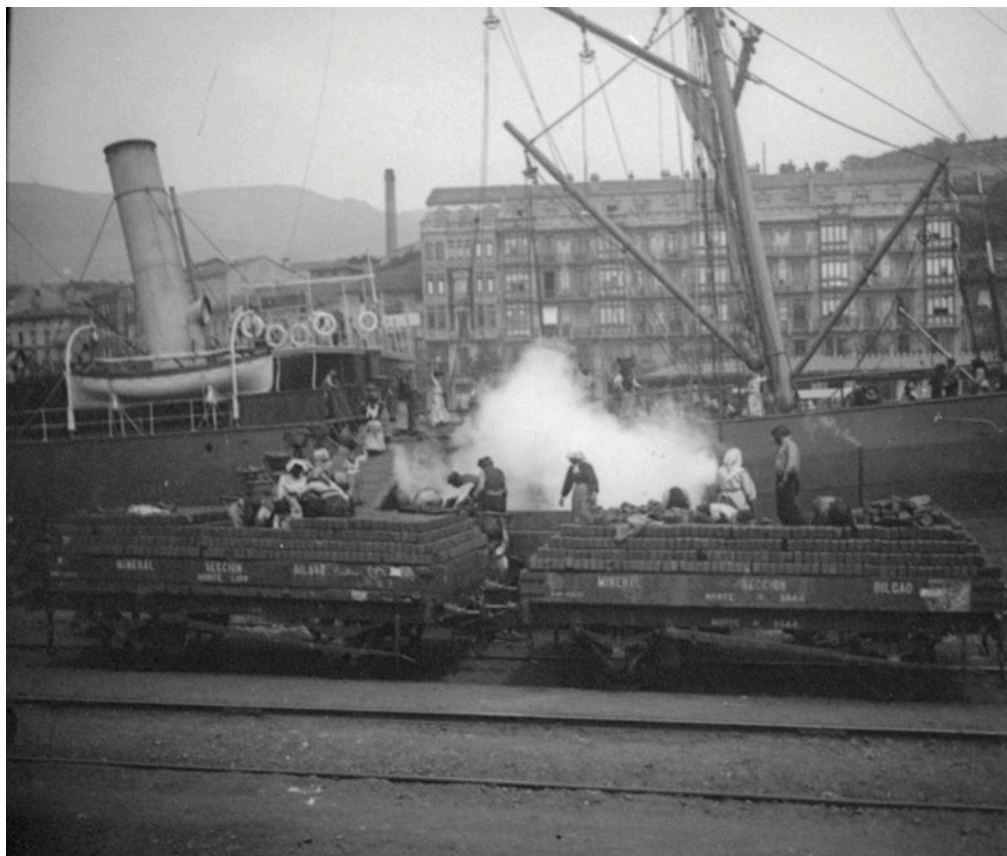
Consignado con las Formas Man. de Etxebarri

Triguera

Se aprueba la Cuenta precedida de los señores

Bakailaoa deskargatzen zuten emakumeen aipamena, 1813,
 Bizkaiko Foru Artxibo Historikoa-Archivo Histórico Foral de Bizkaia. AQ00910/143

Mención de cargueras descargando bacalao, 1813.
 Bizkaiko Foru Artxibo Historikoa-Archivo Histórico Foral de Bizkaia. AQ00910/143



Zingiran (Bilbon) minerala deskargatzen, 1910 inguruan. *Fundación Sancho el Sabio Fundazioa. Néstor Basualdo bilduma.*

Descargando mineral en la Sendeja (Bilbao), circa 1910. *Fundación Sancho el Sabio Fundazioa. Colección Néstor Basualdo.*

Langileburu gizonezkoak... eta langileburu andrazkoak

Emakume zamaketariak ez zuten lana nahieran egiten. Langileburuen —enbalatzaile ere deitzen zieten— aginduak bete behar zituzten; langileburuek merkantziak eta txandak zamaketarien artean banatzeko ahalmena zuten eta, antza, arbitrarioki jokatu ohi zuten horretan. Bilboko Udal Aktetan jasotakoaren arabera, Udalak berak ere onartzen zuen: *zenbait enbalatzailek zamaketari andrazkoekin bereizkeria nazkagarriak egin eta arbitrarioki jokatzen dute, eta txanda izan behar lukete-*

Capataces... y capatazas

Las cargueras no llevaban a cabo su trabajo libremente. Debían seguir las indicaciones de los capataces, llamados también embaladores, quienes tenían la potestad de distribuir las mercancías y los turnos entre ellas, al parecer de manera arbitraria. Así lo recogen las Actas Municipales bilbaínas donde el propio consistorio reconoce *las distinciones odiosas que se hacen entre ellas por varios embaladores postergando arbitrariamente a las que corresponde el turno de la carga a sus favo-*

nak baztertu eta gustukoen dituzten beste batzuk jartzen dituzte aurretik. Horregatik, bada, honako hau ezarri zen 1828ko bandoan:

Ezein arrazoiengatik, eta hartarako aitzakiarik erabili gabe, ez da emakume horienganako ez lehenasunik ez bereizketarik onartuko, eta bakoitzari dagokion hurrenkeran emango zaio txanda zamalanetan.

“Bereizkeria nazkagarri” hori era honetara jaso zuen Sabino de Goicoechea Echevarriak (Argos) 1883ko *Pasavolantes* lanean, zamaketa-langileburuen artean izaten omen ziren harreman pertsonalei buruz ziharduenean:

Artean, langileburutzan zegoenaren neskalgun, lagun eta laguntxoak hara eta hona ibiltzen ziren zamalanetan, bakailao-otzarakadak betetzeko behar zutena baino luzarago gelditu gabe; horrelakoei Joan eta Etorri deitzen zieten lankideek.

(Goicoechea Echevarría, 1883: 166)

Baina asmo txarrez eta moralismoz eta “burges on” itxurakeriaz beteriko alderdiez haraindi, dokumentazioak datuak ematen ditu emakume haiengan egiten zen indarkeriari buruz. Zabal zebilen eta gauza jakina zen ametidu egiten zela langileburuek indarkeria erabili eta *berge*z eta *makilez* zigortzea emakume zamaketariak. Tratu txar horien froga da Bilboko alkate Eulogio Larrañagak 1848an Hiriko Merkataritzako Errege Batzarriari bidali zion dokumentua, bakailao-zamaketa ari zela emakume bati eragindako zauri larriak zirela eta:

Oraintsu gertatutakoa da kargura zegoen langileburuak bakailao-zamaketa ziharduen emakume bati tratu txarra eman diola, eta nolako zauriak eragingo zizkion, ezen hilzorian egon baita. Gertatutakoaren inguruan behar diren neurriak hartzea gorabehera, berriro horrelakorik ez jazotzea da behinena. Horretarako, bada, eskatzen diot Batzar horri merkataria ohartaraz ditzala kontuan izan dezaten bakailaoa eta bestelako salgaiak zamatatu eta inora eraman behar direnean

ritas que no las toca este turno. Por ello se establece en el bando de 1828 que

bajo ningún motivo ni pretesto harán ni consentirán preferencia ni distinción alguna en turno de las llevadas y sacas de cargar entre estas mugeres debiendo seguir en rigurosa tanda

Y esa “distinción odiosa” es recogida de la siguiente manera por Sabino de Goicoechea Echevarría “Argos” en 1883 en *Pasavolantes*, incluyendo una alusión a las relaciones personales que, al parecer, se daban entre ellos:

Mientras tanto la novia, las amigas, y recomendadas del dueño de aquel cotarro, hacían sus viajes de ida y vuelta, sin detenerse más tiempo que el preciso para llenar sus cestas de bacalao, por lo que se las conocía entre sus compañeras, con los nombres de Joan eta Etorri, que quiere decir ir y venir.

(Goicoechea Echevarría, 1883: 166)

Pero más allá de aspectos malintencionados y cargados de regusto moralista y “buenburgués” la documentación aporta datos sobre la violencia que se infringía sobre ellas. Se sabía y era notorio que se toleraba que fueran violentos usando *vergas* y *palos para castigar alas mugeres cargueras*. Prueba de estos malos tratos es el documento que el alcalde de Bilbao, Eulogio Larrañaga, dirige en 1848 a la Real Junta de Comercio de la Villa sobre el caso de las graves lesiones ocasionadas a una mujer carguera de bacalao:

Ha sido maltratada recientemente una de las mujeres que se ocupaba en pasar bacalao por uno de los encargados del cuidado de la operación, de una manera tan bárbara que la puso en peligro hasta de perder la vida. Sin perjuicio de adoptar las medidas convenientes sobre el hecho importa que en lo sucesivo no se repitan otros de igual naturaleza, y al efecto espero que esa Junta se sirva prevenir a los comerciantes que cuando quiera que hubiesen de proceder a des-

eta zamaketari emakumezkoak dihardutenean, langileburutzan patxadazko gizonzkoak jarri ditzatela, errespetua eman, bai, baina ez beharrik eragin gabe arituko direnak. Horrelakorik berriro gertatuz gero, behar diren neurriak hartu beharra izango dut, eta ez nuke horraino heldu nahi.

Eta makilakadak tragatzen ez zituztenean, otzara kendu-eta zigortzen zituzten, horixe baitzen emakume gaixo haien jabetza eta lan-tresna bakarra.

Esanekoa ez zen emakumearen otzara hartu eta ibaira botatzen zuten, eta lan gabe geratzen zen harik eta ibaitik atera arte edo berria erosi arte, eta nekez izan ohi zuten berria erosteko beste diru.
(Goicoechea Echevarría, 1883: 163)

Krudelkeria eta gizatasunik eza, tratu negargarria, bizi-baldintza gogorak, pobrezia, jornal eskasa, lankideen arteko lehia, zamalantetan emandako ordu luzeak... horiek denak zirela-eta, emakumeok, gazte zirela, zailduz-zailduz joaten ziren, eta helduarora iristen zirenerako bizirik irauteaz errementatuta egoten ziren. Halan bada, haietako emakume batzuk konturatu ziren ez zirela gauza bera bizitzea eta biziari eustea. Gizonezkoekin berdintzen baziren, agian, gauzak aldatu egin zitezkeela. Eta emakume horietako batzuk langileburu egin ziren. Berdintze-prozesua gertatu zen.

Horren berri izateko, itzul gaitzen Argos lagunaren *Pasavolantes* lanera, non langileburu batzuen izenak agertzen diren, betiko moduan ezetarik azterna dokumentalik gabe. Morrovi, Picante edo Morico ezizen ezagutzen zituzten portu-inguruetan (Goicoechea Echevarría, 1883: 165). Horietarikoren bat izan ote zen Pablo Adorno Magallo, Areatzako moilako zamaketarien langileburua, zeinak 1847. urtean eskatu baitzuen langile horien egoera eta soldatak hobetzeko egin beharrekoak egin zitezela? Oraingo, ezin izan dugu hori egiaztatu.

cargas y conducciones de bacalao y otros efectos, por medio de carguera, pongan el cuidado de las operaciones a cargo de hombres formales que haciéndose respetar eviten al mismo tiempo desgracias pues que si se repitiesen me veré en la precisión de adoptar medidas para que no sucedan, que desearía no tenerlas que acordar.

Y si no las mataban a palos por no cumplir sus órdenes, los embaladores las castigaban quitándoles su única propiedad y herramienta de trabajo: la cesta.

cogían la cesta de la subordinada y arrojarla al río, dejándola sin trabajar mientras volvía á adquirir su mueble, que no siempre lo conseguía, ó compraba otro, para lo que no siempre tenía el suficiente capital.

(Goicoechea Echevarría, 1883: 163)

La crueldad y falta de humanidad, el trato vejatorio, las condiciones duras de vida, la pobreza, el escaso jornal, la competencia por el trabajo, las largas horas en la carga y descarga... iban curtiendo a las jóvenes que, para cuando llegaban a la vida adulta, ya estaban exhaustas de sobrevivir. Y por ello, algunas mujeres vieron que vivir y sobrevivir no era la misma cosa. Que quizá si se homologaban a sus compañeros varones la cosa podría cambiar. Y algunas se convirtieron en capatazas. Se produjo un proceso de igualación.

Y por ello volvemos a nuestra fuente "Argos" y a su obra *Pasavolantes* que ha proporcionado algunos nombres de capataces de los que, como siempre, resulta imposible hallar rastro documental. Morrovi, Picante o Morico eran sus sobrenombres o apodos con los que se les conocía en el ambiente portuario (Goicoechea Echevarría, 1883: 165). ¿Sería alguno de estos Pablo Adorno Magallo, capataz de los cargadores del muelle del Arenal, quien en 1847 solicitó que se tomasen las medidas necesarias para mejorar la situación y las condiciones económicas de estos trabajadores?. Eso, por el momento, no lo hemos podido confirmar.



Bilboko ontziolen kaian minerala deskargatzen, 1910 inguruan. Fundación Sancho el Sabio Fundazioaren artxiboa. Néstor Basualdo bilduma.

Descargando mineral en el muelle de los astilleros (Bilbao), circa 1910. Archivo Fundación Sancho el Sabio Fundazioa. Colección Néstor Basualdo.

Hurrengo galdera hau taxuzkoa da: ba ote zegoen andrazko langilebururik? Erantzuna baiezkoa da, bazeuden. Artxiboetan gordetako dokumentuek izen batzuk agertzen dituzte, gutxienez XIX. mendearen erdialdetik aurrera. Horrela, 1870. urtean Dolores de Aguirrezabalaren izena agertzen da; Erripako kaian ikatzaren zamalanetako bigarren langileburua zen. 1883. urtean Sabino Goicoechea Echevarría kazetariak historiarako geratu direnak aipatzen ditu, gutxienez haien ezizenak, bere garaian, lana kontrolatzen zutenen artean ezagunenak, nonbait: *La Sañuda*, *la Caporal*, *Pepa*, *Lapur*, *Siete-delantales*...

La siguiente pregunta es pertinente, ¿había mujeres capatazas? La respuesta es sí, las había. La documentación custodiada en los archivos arroja algunos nombres, al menos desde mediados del siglo XIX. Así, en 1870 aparece el nombre de Dolores de Aguirrezabal, segunda capataz de carga y descarga de carbón en el muelle de Ripa y en 1883 el periodista Sabino Goicoechea Echevarría menciona a aquellas que han quedado para la historia, al menos sus alias, y que, en su momento, eran las más conocidas entre las que controlaban el trabajo: *la Sañuda*, *la Caporal*, *Pepa*, *Lapur*, *Siete-delantales*...



La Sañuda ezizenez ezaguna zen zamaketariaren argazkia, Begoñako merkatuan (Bilbon), 1910 inguruan. *Fundación Sancho el Sabio Fundazioa. Néstor Basualdo bilduma.*

Imagen de carguera conocida como "La Sañuda" en la Feria de Begoña (Bilbao), circa 1910. *Fundación Sancho el Sabio Fundazioa. Colección Néstor Basualdo.*

Gogotan ditut emakume kapitain edo kua-drilla-langileburu izaniko batzuk; kategoria hori aitortuta zuten adinagatik eta leialtasun handi eta ukaezinagatik; la Sañuda eta María la Caporala zeritzoten. Horien hurrengo kategoriakoak ziren: Pepa Lapur, Siete-delantales, Marilumo, Señorita Caramelo, Gallarda eta Ojo de Perdiz. (Goicoechea Echevarría, 1883: 166)

Recuerdo que las capitanas ó jefes de la cuadrilla, reconocidas como tales por su edad y por su mucha y nunca desmentida lealtad, se llamaban la Sañuda y María la Caporala, y las que las seguían en orden ó categoría, Pepa Lapur, Siete-delantales, Marilumo, la Señorita Caramelo, la Gallarda y Ojo de Perdiz. (Goicoechea Echevarría, 1883: 166)

Horien guztien artean batek utzi du dokumentu-arrasto osoena: *La Sañuda* ezizenekoak, Trinidad Saldamando y Rivas zeritzonak. Abandoko Fernández del Campo kalean bizi

De todas ellas la que ha dejado el rastro documental más completo es la conocida como "La Sañuda", cuyo nombre real era Trinidad Saldamando y Rivas. Vivía en la calle

zen, León de Zubia Tobalinarekin ezkontuta zegoen, okina eta tabernaria lanbidez. Uribitarteko kaietan aritzen zen Trinidad, egurra eta bakailaoa zamatzen. Baliabide ugari emakumea zen, abila negozioetan eta politikan ere; nolabaiteko boterea, indarra edo pertsuasio-gaitasuna ere bazuen kaietako eta langile-klaseko beharginen artean, Bilbo Zaharra inguruan oro har. Horren erakusgarri da *La Lucha de Clases* astekarian, 1895. urtean, argitaratutako albiste bat, zeinetan argi eta garbi ikusten den Bilbon, XIX. mendean amaieran, nolako “jarduera politikoa” nagusitzen zen eta emakume hark izan zuen eragina, Víctor Chávarriren alderdi kontserbadorearentzat botoak erosten jardun zuelako.

Mimbreseko hauteslekuan jo eta ke dihardu La Sañudak Chávarriren hautagaitzaren alde.

Hautesle batek dio: — Trini, galantori, zenbat nire botoagatik?

—Sei ogerleko, ederrori.

—Hori baino ez?

—Baita ardoa ere

—Hori baino ez?

—Eta okela.

—Tira ba, hori bada zer edo zer. Ekarri, bada, boto-paperori.

Lan- eta gizarte-aldarrikapenak. Emakume zamaketariak ekintzaile izan ziren.

Baina hemen bakoitza beretara zebilela zirudien arren, halako batean lanaren egoera hain larritu zen, ezen gizon eta emakumeek erabaki zuten esku hartu behar zutela, bai aldarrikapen propioetan, bai langilieriarenetan oro har.

Egunkarietako albisteez, zamalanan baldintza fisiko edo “moralen” haraindi —*La Lucha de Clases* astekariko Antón Dupleo artikulugileak 1897an esan zuenez—, beste gauza batzuk ere argitaratzen zituzten XIX. mendean bukaeran industriako sektore askotan gertatzen ari ziren matxinada eta greben inguruan. Industriako emakume langileek parte hartu zuten langileen borroketan; hobe ez, emakume zamaketariak.

Fernández del Campo de Abando, estiba kasada con León de Zubia Tobalina, de profesión panadero y tabernero y trabajaba como carguera de maderas y bacalao en los muelles de Uribitarte. Mujer de muchos recursos y con una vis para el negocio e incluso para la política, tenía cierto poder, fuerza o capacidad de persuasión entre las personas trabajadoras de los muelles y de la clase obrera, en general de la zona de Bilbao La Vieja. Así se refleja en el periódico *La Lucha de Clases* de 1895, donde se muestra claramente el “tipo de actividad política” que imperaba en el Bilbao de finales del siglo XIX y el papel que jugó esta mujer en la compra de votos para el partido conservador de Víctor Chávarri:

En el colegio de los Mimbres trabaja que ge las pela la Sañuda por la candidatura chavarrista.

Un elector. — Trini, rica, ¿cuánto das por el voto?

—Seis duros, hermoso.

—¿Nada más?

—Y vino.

—¿Nada más?

—Y carne.

—Eso ya es otra cosa. Venga la papeleta.

Reivindicaciones laborales y sociales. Las cargueras estuvieron presentes.

Y es que, aunque da la sensación de que aquí cada una iba por su lado, llegó un momento en que la situación de trabajo era tan penosa que hombres y mujeres tomaron la decisión de estar presentes en las reivindicaciones propias o colectivas del proletariado.

Más allá de las condiciones físicas o “morales” del trabajo de la carga y descarga -en palabras del propio Antón Dupleo, articulista del periódico *La Lucha de Clases* en 1897-, los diarios también arrojan luz sobre las revueltas y huelgas que se estaban sucediendo a finales del siglo XIX en muchos sectores industriales. Las mujeres trabajadoras de la industria también participaron de las luchas obreras y las cargueras no fueron menos.

Hala, 1891n Bilboko Kaiko Langile Zamaketarien Elkartea sortu zen, helburu hauekin: *elkartekideen lan-baldintzak hobetzea eta, ahal den guztian, osterantzeko Langile Elkar-teei laguntzea*. Kaietako langileek 1892an egin zuten lehenengo greba. *El Nervión* egunkariak zioenez, "Lund & Clausen", "Arana Lupardo" eta "Arana e hijos" konpainientzat lanean ari ziren egur-zamaketariek hasi zuten greba; baina, *El Nervión* egunkarian jasotakoaren arabera, goizeko zortziak alde-*ra, Piles baporetik gas-fabrikara ikatza eramaten ziharduten zamaketariei, emakume zein gizonei, mehatxuka-eta hasi zitzaizkien*. Beraz, emakumeak ere bertan ziren.

Jokabide horren aurrean, Kaiko Langileen Elkartek batzarra egin zuen, Facundo Perezagua Suárez agintari sozialista buru zela, eta honako hobekuntza hauek eskatu zituzten:

1.- *Eskaera hau onartzen den egunean bertan hasita, moiletako langileek era honetan kobratuko dute: Baporetan dihardutenek sei pezeta, gaur arte bete izan duten ordu kopuru beragatik. Leho-*rrean diharduenek bost pezeta irabaziko dute.**

2.- *Arratsaldeko seietatik aurrera, ezabatu egingo dira egun laurdenak. Aparte-*ko ordurik sartu behar bada, pezeta bat ordainduko da orduko.**

3.- *Gaueko lanak egunekoak halako bi ordainduko dira.*

Tamalez, langileen aldarrikapen horiei enpresariak eman zieten erantzuna urria izan zen: *soldata lau pezetatik bost pezetara igotzea, grebalariek eskatzen zutena onartu gabe eta bestelako baldintza-hobekuntzarik jaso gabe; era berean, enpresariak berentzat gorde zuten nahi zituzten langileak aukeratu ahal izateko eskubidea.*

Beste inoiz, soldatak igotzea ez eze, beste gauza batzuk lortu ziren grebei esker, esaterako emakumeak langile moduan erabili behar izatea. *La Lucha de Clases* astekarian 1897ko maiatzaren 29an argitaratutakoari jaramon egiten badiogu, horixe gertatu zen

Así, en 1891 se creó la Sociedad de Obreros Cargadores del Muelle de Bilbao con el objetivo de mejorar la condición del trabajo de los asociados que la forman y ayudar en lo que sea posible a las demás Sociedades Obreras y, en 1892, se produjo la primera huelga del personal del muelle. Tal como recoge el diario *El Nervión*, esta fue iniciada por los *braceros (...)* que se hallan á la descarga de madera de las compañías "Lund & Clausen", "Arana Lupardo" y "Arana e hijos", pero, sobre las ocho de la mañana, se comenzó a ejercer coacción, tal como recoge el diario *El Nervión*, en los hombres y mujeres que se dedicaban a descargar carbón del vapor *Piles para la fábrica del gas*. Ellas también estaban presentes.

Ante las coacciones, la Sociedad de Obreros del Muelle llevó a cabo una reunión presidida por el líder socialista Facundo Perezagua Suárez para exigir las siguientes mejoras:

1º *Desde el día en que esta petición sea aceptada, cobrarán los trabajadores de dichos muelles en la forma que a continuación se expresan: Los que se ocupan a bordo seis pesetas por las mismas horas que lo han venido haciendo hasta hoy. A los que trabajan en tierra se les abonará cinco pesetas.*

2ª *Se suprimirán los cuartos de día después de las seis de la tarde, pero si hay necesidad de trabajar horas extraordinarias, se abonará por cada hora una peseta.*

3ª *Los trabajos nocturnos serán retribuidos doble que los trabajos de día.*

Lamentablemente, estas reivindicaciones obreras no tuvieron más respuesta por parte de los empresarios que *elevar el jornal de cuatro a cinco pesetas, sin suscribir la petición de los huelguistas como estos pretenden, ni acceder a ninguna de las otras condiciones y reservándose el derecho de que han de escoger el personal que han de admitir al trabajo.*

Otras veces las huelgas propiciaron no sólo el aumento salarial sino también el empleo de mano de obra femenina, como ocurrió durante la huelga de cargadores de muelles de Sestao y Barakaldo recogida en el periódico *La Lucha de Clases* de 29 de mayo de 1897.

Sestaoko eta Barakaldoko zamaketarien greban. Merkantzien deskarga asko atzeratu zenez, 10 egun ere, ez zen eragozpenik izan grebalarien emazteei deitzeko: *Eskura dituzten langileak gutxi eta zeregin horietarako desagokiak direnez, (...) moila batzuetan emakume grebalaria aritu dira lanean, Elkartearen oniritziarekin, egin-eginean kontratistek konpromisoa hartu dutelako eskatzen diren hiru pezetak ordaintzeko.*

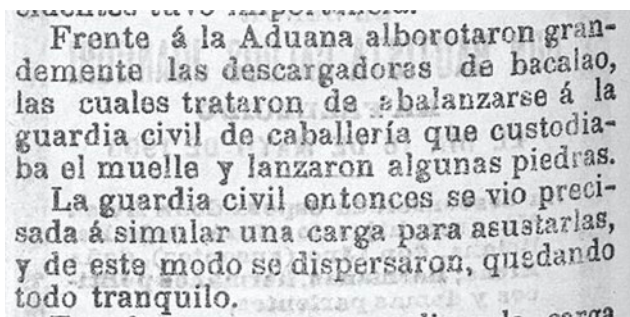
XX. mendearen hasieran grebak ohiko bihurtu ziren zamalaren sektorean, eta greba horietan ere emakumeek zeregin esanguratsua izan zuten lan-hobekuntzen bilaketan. 1900eko maiatzean, bakailao-zamaketariak aktiboki parte hartu zuten moiletako grebetan, agintariei aurre eginez, gizonezkoekin elkar hartuta, jakitun ziren-eta baldintza gogorren aurka indarrak batu behar zituztela.

Eta aldarrikapenen inguruabar horretan sortu zen, 1903an, Kaiko Emakume Langileen Elkartea (Macías Muñoz, 2004). Elkarre berri hori sortzeko arrazoia izan zen, aurrerago, 1900eko ekainean, sorturiko beste elkarteetan, Bilboko Kaiko Lanen Elkartearen, emakumerik ez zegoela. Azken elkarte horren sortzaileak kontsignatariorik, merkataririk eta industrialik garrantzitsuenak izan ziren (Ibarz y Borrell, 2020:59). Emakumeen sindikatua sortzea ez zen erraza izango, elkartekideei boikota egin baitzieten bai baldintza tradizionalak aldatu nahi ez zituzten emakumeek, bai Bilboko kaietan emakumeen lanak kontrolatzen zituzten emakume zamaketariak (Macías

Ante el importante retraso, de hasta 10 días, en la descarga de mercancías no hubo inconveniente en llamar a las mujeres de los huelguistas: *porque el personal de que disponen es escaso y poco idóneo para estos trabajos, (...), en algunos muelles han trabajado mujeres huelguistas, de acuerdo con la Sociedad, porque los contratistas se han comprometido a abonar las tres pesetas que se reclaman.*

En el inicio de siglo XX las huelgas fueron algo recurrente en el sector de la carga y descarga y en ellas las mujeres también decidieron jugar un relevante papel en la búsqueda de mejoras laborales. En mayo de 1900 las descargadoras de bacalao participaban activamente en las huelgas de los muelles enfrentándose a la autoridad, codo con codo con los compañeros, pues sabían que eran una unidad de fuerza contra las duras condiciones.

Y en este caldo de reivindicaciones nació, en 1903, la Sociedad de Trabajadoras del Muelle (Macías Muñoz, 2004) como reacción a la falta de representación de mujeres en la Sociedad de Trabajos del Muelle de Bilbao creada en junio de 1900 por los más importantes consignatarios, comerciantes e industriales (Ibarz y Borrell, 2020:59). La creación del sindicato de mujeres no debió de resultar fácil porque las asociadas sufrieron el boicot de aquellas que se negaban a cambiar las condiciones tradicionales y de los grupos de descargadoras que controlaban los trabajos femeninos en los muelles de Bilbao (Macías Muñoz, 2004). Aquellas mujeres asociadas tuvieron



Bakailaoa deskargatzen zuten emakumeei buruzko albistea. *El Cantábrico*. 1900eko maiatzak 17

Noticia sobre descargadoras de bacalao. *El Cantábrico*. 17 de mayo de 1900

Muñoz, 2004). Elkartekide egin ziren emakume haiek beren klasea eta generoa aintzat hartuta erabaki zuten beren kabuz borrokatu behar zutelara eta, gazte, heldu eta zaharagoen lan-baldintzak hobetu nahi bazituzten, denak elkar hartuta jokatu behar zutelara. Hala, 1910eko eta 1920ko hamarkadetan, lan-gatazkak ohiko gauza bihurtu ziren kaietan eta enpresetan, eta, ordurako, emakumeak egitura zabalago batean antolatutik zeuden: Kaiko Emakume Zamaketarien Elkartek atal-ordetzaritzak zituen Bilbon, Deustun, Erandion, Lamiakon, Portugaleten eta Sestaon. Era berean, harremanetan zen Santanderren era antolatuan aritzen ziren emakume zamaketa-riekin. Zamalanetan aritzen ziren emakumeen sare zabala sortzen hasi zen, eta begirada folkloriko-tipista hartatik atera eta ordaindutako lanaren kategoriara igo ziren. Elkarre hori Kantauri itsasertz osoko elkarterik garrantzitsuena bihurtu zen, noraino ze kaietan lan egin ahal izateko afiliaturik egotea inposatu zuen. Horren erakusgarri dira elkarre-kuotak ez ordaintzeagatik sortutako gatazkak, hala nola 1911n Zingira kaian gertatu zena, María Fernández Aja jornalari zamaketariak Elkarrearen hileko ordainketa ez ordaintzeagatik lankideekin izan zuen liskarra:

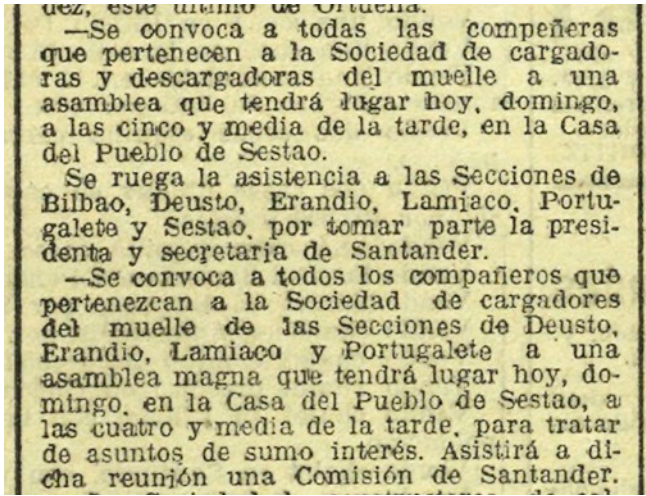
(...) heldu da ikatz-zamaketa egitera azken asteartean, goizeko seietan, eta lankideek esan diote ez duela lanik egingo, ez du-eta Elkarteko kuota ordaintzen. Berak protesta egin du eta, beharrean hasi nahirik, baporera igo da, otzara hartzeko asmotan; baina ez diotenez hori egiten utzi, moilara atera eta ozen esan du berak lan egiten ez badu, beste inork ere ez duela egingo; eta beste emakumeek buru gainean zeramatzaten otzara batzuk bota egin ditu; horregatik, astindua eman nahi izan diote denen artean.

Bazirudien atzean utziak zirela XIX. mendeko sasoi ilun haiek, zeinetan emakumeek aho-tsa eduki bazuten, baina entzungor egiten zitzaien. Tamalez, ez zen hori horrela gertatu; izan ere, orduko egunkariei errepertuz gero, XX. mendearan hasierako urteetan makina bat greba izan ziren sektore horretan, baina baita

presente su clase y su género cuando decidieron que ellas debían luchar por sí mismas y que, si querían mejorar las condiciones de trabajo de las jóvenes, de las maduras y de las ancianas tenían que trabajar colectivamente. Así, durante las décadas de 1910 y 1920 la conflictividad laboral en muelles y empresas fue una realidad y, para entonces, las mujeres ya se habían organizado en una estructura más amplia: la Sociedad de Cargadoras y Descargadoras del Muelle, que tenía secciones en Bilbao, Deusto, Erandio, Lamiako, Portugalete y Sestao, y que mantenía relaciones con las cargueras organizadas de Santander. Se empezaba a crear una extensa red de mujeres que trabajaban en la carga y descarga de mercancías, sacándolo de aquella mirada folklórica y tipista y elevándolo a la categoría de trabajo remunerado. La Sociedad se convirtió en la más importante asociación en todo el litoral cantábrico, imponiendo incluso su afiliación para poder trabajar en los muelles. Prueba de ello son los conflictos generados por impagos de las cuotas como ocurre en el muelle de Sendeja en 1911, cuando María Fernández Aja, de profesión jornalera y carguera, se ve envuelta en un disturbio con sus compañeras por no abonar el pago mensual de la Asociación:

(...) que al llegar al trabajo en la descarga de carbón el martes último, a las seis de la mañana, le dijeron las compañeras que no trabajaba porque no pagaba la cuota de la Asociación: que ella protestó, y queriendo trabajar entró en el barco para coger el cesto y como no le dejaron se salió al muelle en donde dijo que de no trabajar ella tampoco dejaría trabajar a las demás, tirando algunos cestos que con tal motivo quisieron pegarla entre todas.

Parecía que habían quedado atrás los tiempos oscuros del siglo XIX en los que las mujeres tenían voz, pero no se las oía. Desgraciadamente, lo cierto es que durante estos primeros años del siglo XX una larga lista de huelgas del sector salpicará los tabloides y, acompañadas por otras huelgas de sectores



Kaiko Emakume Zamaketarien
Elkartearen oharra.
El Liberal. 1920ko irailak 19.

Sociedad de cargadoras y
descargadoras del muelle.
El Liberal. 19 de septiembre de 1920

ekonomiaren aldetik indartsuago ziren beste sektore batzuetan ere, hala nola burdingintzarenean. Horren ondorenez, emakumeak gutxietsirik eta ikusezin bihurtuta geratu ziren greba-mugimenduen historiaren etorrian. Emakumeak, baina, beti izan ziren ekintzaile errebindikazioetan, erakundeetan elkartekide eginez edo sindikatu-elkarteen eta sindikatuen barruan, esaterako STVn (Solidaridad de Trabajadores Vascos) edo UGTn, gerra zibila hasi zen arte. Ez zegoen atzera bueltarik.

económicamente más sobresalientes como el acero o el hierro, supusieron la minusvaloración y la invisibilización de las mujeres en la construcción de la historia de los movimientos huelguistas. Y eso que ellas siempre tomaron parte activa en las reivindicaciones, asociándose dentro de organismos o bien dentro de agrupaciones sindicales como STV (Solidaridad de Trabajadores Vascos) o hasta el inicio de la guerra civil en sindicatos como la UGT. Ya no había vuelta atrás.

3. Identitatea eraikitzen.

Zamaketariaren lanbidean ez zegoen estereotiporik, eta halaxe dago jasota dokumentu historikoetan. 17 eta 99 urte arteko emakumeen lana zen (adin horretara iristen baziren edo gorputzak horrenbesterako ematen bazien), eta berdin zion ezkondata, ezkongabe ala alargun zeuden; edo gazteak, helduak ala zaharrak ziren. Inork ez zeukan ikasketarik.

3. La construcción de una identidad.

El oficio de carguera no entendía de estereotipos y así se transmite en la documentación histórica. Era un trabajo de mujeres, casadas, viudas o solteras; jóvenes, de mediana edad o viejas; con edades comprendidas entre los 17 y los 99 años (si es que llegaban o el cuerpo les aguantaba) y el único rasgo que compartían todas ellas era que carecían de instrucción.

Askotariko jaioterriak zituzten. Gehienak Bizkaiko udalerrietatik zetozen (Etxano, Bermeo, Ea, Plentzia, Gueñes, Zamudio, Bilbo eta beren elizateak, Gordexola, Dima, Zalla, Aulesti, Karrantza, Sopuerta, Getxo, Artea...). Hala ere, Gipuzkoako (Amezketeta, Pasaia, Donostia) eta Kantabriako (Laredo, Solares, San Martín de Toranzo...) emakume batzuk ere aritzen ziren zamaketari-lanetan. Denek zeuzkaten izen eta abizenak. Alabaina, elkar ondo ezagutzen zuten, baina izenez baino ez. Elkarren abizenik inork ez zekien. Batzuek ezizenak zituzten: María Josefa de Garizubieta Arrigorriaga, ezizenez *San Roque*; Prudencia de Arrola, ezizenez *Chalopinchalo*; Benigna de Recalde Mendieta, ezizenez *Marota*; Jose-

Sus procedencias eran variadas. La mayoría eran naturales de localidades vizcainas (Etxano, Bermeo, Ea, Plentzia, Gueñes, Barakaldo, Zamudio, Bilbao y sus anteiglesias, Gordexola, Dima, Zalla, Aulesti, Karrantza, Sopuerta, Getxo, Artea...), pero también había guipuzcoanas (Amezketeta, Pasaia, Donostia) y cántabras (Laredo, Solares, San Martín de Toranzo...). Todas tenían nombre y apellidos y entre ellas se conocían bien aunque sólo por el nombre y nunca por el apellido. Algunas eran reconocidas por sus motes: María Josefa de Garizubieta Arrigorriaga, alias San Roque; Prudencia de Arrola, alias Chalopinchalo; Benigna de Recalde Mendieta, alias Marota; Josefa de Saldamando, alias Sañuda;

Federación Local de Agrupaciones de Solidaridad de Trabajadores Vascos
Santa María, 13-2.
BILBAO

Recibos pendientes de cobro que obran en poder de la Federación Local de Bilbao por las causas que se exponen.

NOMBRES Y APELLIDOS	AGRUPACIÓN Y OFICIO	RECIBOS PENDIENTES		DOMICILIO		CAUSAS
		1.º	2.º	PUEBLO	CALLE	
Domitila Gonzalez Sanz \	Mujeres Muelle	11		Bilbao	Zugastinovia 5-2º	cuando trabajo pagaré
Gregoria Perez Martínez \	"	8		"	E. Irauco 6-1º	no dan razón
Francisca Peñalver Bayo \	"	14		"	Masustegui 9 bajo	dice está parada
Juana Sanchez Olabuenaga \	"	9		"	Iturribide 5-5º	cuando trabajo pagaré
Dolores Gomez Artagoitia \	"	6		"	Cortes 17-3º izq.	

187 | 29

ESCALA GRÁFICA

10 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Eusko Langileen Alkartasun Taldeen Tokiko Federazioaren kartilla, 1936. *Euskadiko Artxibo Historikoa-Archivo Histórico de Euskadi*

Cartilla de la Federación Local de Agrupaciones de Solidaridad de Trabajadores Vascos, 1936. *Euskadi Artxibo Historikoa-Archivo Histórico de Euskadi*

fa de Saldamando, ezizenez *Sañuda*; Ramona Filomena Cantero Menchaca, ezizenez *Llaverita*; Francisca de Masaurieta Villaranda, ezizenez *Perejil*; Marta Vivanco Follitu, ezizenez *La de Navo*; María de Aguirre, ezizenez *Ulari*; María de Goitia, ezizenez *Mardaras*...

Bilbon lan egiten zuten emakume horietako asko hiribildutik kanpoko apopilo-etxeetan edo alokatutako gela partekatuetan bizi ziren, batez ere Urazurrutia, Miribilla, Bilbo Zaharra, Cantarranas eta Harrobi plazaren inguruetan. Bizitoki jendetsu horietan, emakume zamaketari batzuek beste batzuekin partekatzen zuten pisua eta, kaleetan eta kaietan gertatzen zen bezala, borroka- eta gatazka-toki bihurtzen ziren inguruok. Halaxe erakusten du Ajangizko Luisa de Urrutia zamaketariaren kasuak: bekokian zauri bat eta masailean erredura bat egin zizkion Lekeitioko Clara de Goicoechea zamaketariari, kafe-kikara bete jaurtita.

Zamalanetan aritzen ziren emakume gehienak derrigortuta zeuden lan egitera, eta adin txikiko seme-alabak eramaten zituzten beraien lanera. Egoera ikusita, Bilboko Umezurtzen Babes Etxeak gela bat atondu zuen Uribitarte kaleko 1. zenbakian, amen lan-lekuen ondoan, *zamaketariaren seme-alabentzako, umeak bertara batu daitezzen*. Halaber, hiribilduko Udalak nahitaez antolatu behar izan zituen jantoki ekonomikoak; izan ere, *La Lucha de Clases* astekariak 1898an jasotzen zuen bezala, *Bilboko kaietan zamalanetan aritzen diren emakume pobre asko daude, eta pobrezia horrek bultzatuta, abandonatuta dauzkate beren etxeak, eta etxola zikinetan prestatu behar izaten dituzte janariak; irabazten duten jornalaren zati handi bat jatekoetan joaten zaie*.

Zamaketaria izatea pobrea izatea zen. Erruki Etxeko Karitate Batzordeak 300 txirori baino gehiagori egiten zien arreta, eta gehienak zamalanetan aritzen ziren hiribilduko emakumeak eta beren senideak ziren. Horixe da, hain zuzen, Urazurrutian bizi zen Vicenta Santiagoren kasua: 1869an eskatu zuen bere hiru

Ramona Filomena Cantero Menchaca, alias Llaverita; Francisca de Musaurieta Villaranda, alias Peregil; Marta Vivanco Follitu, alias La de Navo; María de Aguirre, alias Ulari; María de Goitia, alias Mardaras...

Un amplio número de las mujeres trabajadoras de Bilbao vivían en casas de huéspedes o en habitaciones compartidas en régimen de arrendamiento fuera de los límites de la villa, principalmente en las zonas de Urazurrutia, Mirivilla, Bilbao La Vieja, Cantarranas o en la plaza de La Cantera. Este espacio habitacional era también el de las cargueras y algunas compartían piso con otras tantas personas, convirtiéndolos, al igual que la calle y el muelle, en lugares donde las peleas y las riñas eran frecuentes. Prueba de ello es el caso de la carguera Luisa de Urrutia, natural de Ajangiz, que provocó una herida en la frente y una quemadura en la mejilla al arrojarle una taza de café caliente a la también carguera Clara de Goicoechea, natural de Lekeitio.

La mayoría de las mujeres que trabajaban en la carga y descarga eran madres que se veían obligadas a ir a trabajar con sus vástagos menores de edad. Ante esta situación, el Asilo de huérfanos de Bilbao habitó una habitación en la calle Uribitarte nº1, junto a los muelles donde las madres trabajaban, para ser ocupada por *los niños de las cargadoras del muelle que se recogen*. Asimismo, el Ayuntamiento de la villa no tuvo más remedio que organizar comedores económicos ya que, como recogía *La Lucha de Clases* en 1898, *hay en Bilbao muchas pobres mujeres que se dedican a los trabajos de carga y descarga en los muelles, teniendo por esta causa abandonados sus hogares y que acudir inmundos chamizos a hacer sus comidas en las que empleaban una buena parte del jornal que ganaban*.

Trabajar de carguera era ser una mujer pobre. La Junta de Caridad de la Santa Casa de Misericordia atendía a más de 300 pobres, la mayor parte mujeres vecinas de esta villa dedicadas al trabajo de cargueras y a sus familias. Es el caso de la carguera Vicenta Santiago, vecina de Urazurrutia, quien solici-

ilobak Erruki Etxean hartu zituzten. Emakume batzuk eskean ibiltzen ziren kaleetan barna. Ohikoa zen zamalanetan aritzea ezinezkoa zitzaienean. Halaxe ibiltzen zen Francisca de Uria, Begoñako elizatean bizi zen 60 urteko zamaketari getxoztar alarguna. 6 seme-alaba izan zituen, baina 1849an bi baino ez zeuden bizirik: José eta Juan, biak adinez nagusiak. Ez zekien ez irakurtzen, ez idazten, eta haxe da kalean eskean ibiltzeagatikoko epaiketan eman zuen azalpena: *zaharra naiz, lan egiteko indar nago eta ezin dut beste lanik egin. Bizi naizen ondoko herritik hiribildu honetara etorri naiz eskeko, hemen nire herria baino laguntza-modu hobek aurkituko nituelakoan.*

Bada, indarrak ahitzen zirenean, ohikoa zen zamaketariak arrain-saltzaile, jornalari, erraztazaile edo garbitzaile aritzea. Horixe egin zuen *Perejil* ezizenez ezaguna zen Plentziako Francisca de Musaurieta Villarandak. *Mirabilan* bizi zen 65 urteko alarguna zen, eta bi seme-alaba zituen. Goizetan erratza pasatzen zuen 7:30etik 8:00etara Rafael Aguirrerren dendan, eta *Rafael nagusiak erreal bat ematen zion.*

Lapurtzeko tentazioan erortzea ere ohikoa zen. Fenomeno horren lekuko dira dokumentu eta izen ugari: liburuen lapurreta (Nicolás Delmasen dendan *On Kixote* liburu ilustratuaren lau ale); saldu eta/edo bahian uzten zituzten arropen ebasketa (Josefa de Landaluceren dendan xal bat, mantelina bat eta hamabost txapel; alkandorak, 21 libra hari zuri, kapela bat, koltxa bat, amantal bat, Ana María de Olanoren listarizko mihisea, zilarezko belarriak, zapatak); burdinen eta bes-telako objektuen ebasketa (lau kintal burdin eta teilape bateko erreminta batzuk, Erripako trenbidean zeuden bi errail zahar, Boluetako fabrikako brontzezko pieza bat). Zamaketarien pobrezia- eta desesperazio-maila islatzen duten kasu ugarien artean, María Esperanza San Vicente y Madariagaren kasua aipa daiteke. 42 urteko alarguna zen, eta San Anton elizan lorontzi bat ebastea beste erreme-

taba en 1869 que fueran admitidos sus tres sobrinos en la Casa de Misericordia. Algunas de ellas pedían o *postulaban* por las calles; algo habitual cuando ya no podían apenas trabajar en la carga y descarga, como hacía Francisca de Uria, carguera, viuda, de 60 años y natural de la anteiglesia de Getxo, que residía en la anteiglesia de Begoña. Francisca tuvo 6 hijos, de los que en 1849 sólo restaban dos, José y Juan, ambos mayores de edad. No sabía leer ni escribir y en el juicio instruido por mendigar en las calles confirmaba que lo hacía debido a que por su *edad avanzada le faltan las fuerzas para el trabajo sin que pueda dedicarse a ningún otro y si ha pedido limosna en esta Villa, una limosna dejando el pueblo inmediato de su residencia, ha sido porque ha encontrado socorros que no hubiera hallado en el que vive.*

Y es que, cuando ya no llegaban las fuerzas, era normal entre las cargueras recurrir a otros trabajos como *pescatera*, jornalera, barren-dera o limpiadora. Así ocurrió con Francisca de Musaurieta Villaranda, alias "*Perejil*", carguera y jornalera, natural de Plentzia, viuda de 65 años, con dos hijos y residente en *Miravilla*, que trabajaba barriendo en la tienda de Rafael Aguirre por las mañanas a donde solía ir entre las 7:30 las 8:00 y *el amo Rafael le daba un real.*

Y sucumbir al robo era también algo común. Mucha documentación y muchos nombres hablan de este fenómeno: robo de libros (cuatro tomos del "*Quijote*" ilustrado de la tienda de Nicolás Delmas), hurto de ropas que luego eran vendidas y/o empeñadas (chal, mantilla, quince boinas en la tienda propiedad de Josefa de Landaluce, camisas, 21 libras de hilo blanco, sombrero, colcha, delantal, lienzo de bramante de Ana María de Olano, hebillas de plata, zapatos), hurtos de hierros y otros objetos (cuatro quintales de hierro y algunas herramientas de una tejavana, dos railes viejos de ferrocarriles que se hallaban depositados en la vía férrea de Ripa, pieza de bronce en la fábrica de Bolueta). De entre los muchos casos de robos que explican el grado de pobreza y desesperación en el que vivían las cargueras está el caso de María Esperanza San Vicente y Madariaga, de

diorik ez zuen izan. Epaiketan esan zuenez, gaztaina-saltzaile batzuei saltzen saiatu zen, baina ez zuen lortu, eta, *amorruren amorruz, lurrera bota eta hautsi egin zuen*. Azaldu zuenez, *kartzelara eraman zezaten lapurtu zuen, gosetuta eta abandonatuta zegoelako*.

Egoera jasanezin horretan, sarritan mozkoztzen ziren edari alkoholduak hartuta. Gregoria de Urcullu Ruiz, adibidez, kondenatu egin zuten agente bati desobeditzeagatik, eta kalean botata egon zen, deiadarka. María Josefa de Garizubieta Arrigorriaga *San Roqueri*, aldiz, beste hau gertatu zitzaion: *joan den ekainaren bian (...) Arrasateko emakume bat laidotzen ari zen, inon direnak esaten, hiribilduko Santos Juanes plazan*. Félix Bascaran udaltzainak esku hartu zuen, eta besotik heldu zionean, emakumeak *besoetan zerman haurra askatu eta harramaska egin zion aurpegian udaltzainari*. Hainbat lekukok esan zuten ohikoa zela emakumea mozkor ikustea. 36 hilabeteko kartzela-zigorra ezarri zioten.

Lana eta indarkeria

Emakume zamaketariak indarkeria jasan eta bizi egiten zuten. Beste zamaketarietako harreman pertsonalak ohi baino gatazkatsua goak ziren, eta beren arteko lotura bakarra klase bereko emakumeak izatea zen. Gale-*ra Etxera eta Zoroetxera eramaten zituzten lapurretak egiteagatik, borrokan ibiltzeagatik edo prostituzioan aritzeagatik atxilotutako emakumeak*. Besteak beste, dokumentuetan 20 urteko Toribia López Uribarri zamaketariaren kasua dago jasota. Luisa Salcedori lesioak eragiteagatik prozesatu zuten, eta Galera Etxean atxilotuta egon zen hilabete bat gehi egun bat, eta gainera, 5 eguneko kartzela-zigor subsidiarioa ere ezarri zioten, kalte-ordain gisa, ez baitzeukan baliabiderik. Aipatzeko moduko beste kasu bat Marta Vivanco Follitu 21 urteko zamaketari alargunarena da. Sopuertan jaioa zen, eta *La de Navo* ezizenez

42 años y viuda, que se vio en la necesidad de hurtar un florero en la iglesia de San Antón. En la declaración que hizo en el juicio relataba que lo intentó vender a unas castañeras que no se lo compraron y *que por rabia lo tiró al suelo y rompió*. En el juicio Esperanza argumentaba que *lo había robado para que la llevaran a la cárcel porque tenía hambre y se hallaba abandonada*.

A menudo, su insoportable situación les empujaba a embriagarse con bebidas alcohólicas, como Gregoria de Urcullu Ruiz que fue condenada por desobediencia a un agente de la autoridad y que estuvo echada en una calle, dando voces, o María Josefa de Garizubieta Arrigorriaga, alias "San Roque", quien el *día dos de junio próximo pasado (...) estaba ultrajando de palabra a una Señora de Mondragón en la Plazuela de los Santos Juanes de la Villa*. Intervino el guardia Félix Bascaran quien la cogió del brazo y ella *soltando la criatura que llevaba en brazos acometió al guardia municipal arañándole la cara*. Algunos testigos confirmaron que la embriaguez era cosa habitual en ella. Fue condenada a 36 meses de cárcel.

Trabajo y violencia

Las cargueras eran mujeres que recibían violencia y vivían en la violencia tal como se ha visto en páginas precedentes. Sus relaciones personales con sus iguales eran inusualmente conflictivas, uniéndoles únicamente su condición de mujeres y su condición de clase. La Casa Galera y Asilo de Dementes acogía a las mujeres que eran condenadas por robos, por peleas o por ejercer la prostitución y los documentos hablan de riñas entre ellas como la de la carguera de 20 años, Toribia López Uribarri, que fue procesada por lesiones a Luisa Salcedo con arresto en la Casa Galera durante un mes y un día más 5 días de prisión subsidiaria en concepto de indemnización al carecer de recursos; o el caso de Marta Vivanco Follitu, viuda de 31 años, nacida en Sopuerta y conocida como La de Navo. Vivanco fue procesada en juicio verbal por

zen ezaguna. Ahozko epaiketa batean prozesatu zuten Vivanco, 34 urteko María Ignacia de Bernaola zamaketariari 1880ko goizaldean eragindako lesioengatik. Biak kondenatu zituzten, eta Zoroetxera eraman zituzten zigorrak betetzera.

Indarkeria instituzionalizatuta zegoen andrazko zamaketarien bizitzaren alderdi guztietan, hala bizitza publikoan, nola bizitza pribatuan. Bizitza publikoak beren lan-bizitzari egiten dio erreferentzia, eta indarkeria bi modutara uler-tu behar da alderdi horretan: batetik, paketa-tzaileek eragindako indarkeria, eta bestetik, lanean ari zirela jasaten zuten indarkeria; hau da, laneko istripuak. Biak ala biak dira orduko lan-prekarietatearen erakusle.

Batzuetan, heriotza zen muturreko bizitza horren ondorio. Horixe gertatu zitzaion 32 urteko María de Bilbao zamaketariari. Haur abandonatua zen, *enide batzuek Erruki Etxetik ateratakoa*, eta Erripa kaian harrapatu zuen Ferrocarril del Norte konpainiaren tren-makina batek, maniobrak egiten ari zela. Harrapaketaren ondorioz hil zen emakumea, *kalea zeharkatzen ari zen gurdi bat saihestu nahian, kaiko eskaileran behera egin zuen; harrapatua izango zela ikustean, "kendu paretik" oihukatu zioten, baina ez zion astirik eman, eta trenak aurreko gurpilearekin harrapatu zuen. Hau da, makinaren topeak kolpea eman zion eta trenbidera erori zen. Ondorioz, gurpil guztiak gainetik igaro zitzaizkion, eta zendu egin zen.*

Hala ere, ugari izan ziren zamalanetan jazo-tako istripuengatik aldi baterako edo behin betiko lan egin ezinik geratu ziren emakumeak. Izan ere, istripuek *de facto* eragiten zuten emakumeak lan-bizitzatik kanpo geratzea, eta, ondorioz, eskaletasunaren mundu penagarrian edo are prostituzioan sartzea. Hori da Cristina Cabada y Fernández gertatutakoa. Kantabriatik etorritako 50 urteko alarguna zen, eta lesio larriak izan zituen *Ranzani* baporearen sotora erortzeagatik harri-katza deskargatzen ari zela. Istripuak paralisia eta sorgortasuna eragin zizkion beheko gorputz-adarretan kontusio lunbarraren ondorioz, eta lana galtzeko beldurrez, emakumeak azaldu zuen istripua *erabat ustekabekoa izan zela eta inork ez zuela horren gaineko eran-*

faltas por lesiones ocasionadas a la también carguera María Ignacia de Bernaola, de 34 años, en la madrugada del 17 de febrero de 1880. Ambas fueron condenadas y llevadas al Asilo de Dementes a cumplir la condena.

La violencia estaba institucionalizada en todos los aspectos de su vida: en la pública y en la privada. En la pública, reflejo de la vida laboral, hay una doble dirección: por un lado, la violencia infringida por los embaladores y, por otro, la violencia sufrida en el desempeño de su trabajo, es decir, los accidentes laborales. Ambos aspectos remiten a la constante precariedad laboral.

En algunas ocasiones la muerte era el resultado final de una vida al límite. Así ocurrió con la carguera María de Bilbao, de 32 años y expó-sita *sacada de la Casa de Misericordia por unos familiares*, que fue arrollada en el muelle de Ripa por una máquina de ferrocarril de la compañía del Ferrocarril del Norte, mientras estaba haciendo maniobras. La mujer murió arrollada a consecuencia de querer esquivar un carro que atravesaba la calle y bajó la escalera al muelle y al ver que iba a ser arrollada grito *"¡quítese de ahí!" pero no le dio tiempo y la atrapo con la rueda delantera, es decir, la dio un golpe el tope de la maquina derrivandola sobre la vía y pasándole todas las ruedas por encima y causándole la muerte.*

Pero fueron muchas mujeres las que se vieron impedidas para desempeñar el trabajo, bien de manera temporal o bien definitivamente como consecuencia de los accidentes ocurridos durante las jornadas de carga y descarga. Y es que estos hechos motivaban la expulsión *de facto* de la vida laboral y, con ello, la entrada en el penoso mundo de la mendicidad e incluso de la prostitución. Este es el caso de Cristina Cabada y Fernández, viuda de 50 años y natural de Cantabria, que sufrió importantes lesiones al caer a la bodega del vapor *"Ranzani"*, cuando trabajaba en la descarga de carbón de piedra. El accidente le provocó parálisis e insensibilidad de las extremidades inferiores con contusión lumbar, y ella, por miedo a perder el trabajo, en su declaración

tzukizunik, eta beraz, ez zuela kausaren parte izan nahi eta uko egiten ziola kalte-ordainari. Parte medikoaren arabera, aurreikusteko modukoa zen lesioak sendaezinak edo sendatze oso motelekoak izango zirela.

Ordena-endarrek atxiloketa-prozesuetan eta polizia-etxeetan gauzatzen zuten indarkeria instituzionalaren biktima ere baziren. Ildo horretan, aipatzekoa da 1911n, Esmeralda baporea Zingira kaian gas-fabrikarako ikatza deskargatzen ari zirela María Fernández Aja zamaketariari gertatutakoa: Esteban Tijera guardiako kaboak kolpatu zuen, Modesto Barrio guardia eta Higinio Arcos mandataria begira zeudela. Emakumeak salatu egin zuen.

Momentuan bertaratu zen puntu horretako guardia, baina ez zuen ezer egin. Jarraian, kaboak iritsi zen, eta esan zioten haiekin joateko. Emakumeak erantzun zien baietz, hala egingo zuela, baina utz ziezaiotela lurrean zegoen sorkia jasotzen. Gizonek ez zioten utzi, eta emakumeak aurka egin zien eta zuhaitz bati heldu zion. Une horretan, kaboak bi makilkada eman zizkion besoan, eta emakumeak zuhaitza askatu zuen. Emakume batzuek sorkia eman eta gero, borondatez joan zen prebentziora, helduta zeramatelako protestaka.

Atxilotze-gelara bidean, korridoreetako batean, kaboak eskuinaldean jarri zitzaion eta hainbat belarrondoko eman zizkion; emakumeak pentsatu zuen ukabilkadak izango zirela, lehenengo belarrondokoa egundokoa izan zelako.

Beranduago, gelatik atera eta zenbait galdera egin zizkioten, eta gero berriro ere sartu zuten gela horretan. Ondoren, soros-texera eramán eta sendatu egin zuten, eta jarraian, guardia berberak lagunduta, Areatzako banku batean eseri behar izan zuen, ezin izan zuelako aurrera egin. Bertan utzi zuen aipatutako guardiak, puntuko guardiaren zaintzapean: denbora nahiko luze egon zen han, bi gizonek gertu zegoen Artiach jaunaren etxera lagundu zuten arte. Han, jaten eman zioten, eta, behin errekueratuta, etxera itzuli zen.

argumentó que el accidente fue un hecho puramente casual y nadie tuvo la culpa por lo que no quiere ser parte de la causa y renuncia a la indemnización. Las lesiones ocasionadas hacían prever su incurabilidad o al menos gran lentitud en el sanado, según el parte médico.

También sufrían la violencia institucional ocasionada por las fuerzas del orden en los procesos de detención e incluso en las comisarías. Es el caso de los hechos ocurridos en 1911 durante la descarga de carbón del vapor "Esmeralda" en el muelle de la Sendaja para llevarlo a la fábrica de gas. La carguera María Fernández Aja fue golpeada por el cabo de guardia Esteban Tijera, hecho que fue denunciado por ella, mientras el guardia Modesto Barrio y el ordenanza Higinio Arcos contemplaron la escena.

pero que el guardia de punto, que se presentó en el momento, lo evitó y llegando inmediatamente el cabo, entre los dos la dijeron que fuera con ellos: que ella contestó que ya iría, pero que la dejaran recoger el sorqui que estaba en el suelo, y como ellos no se lo consintieron ella se resistió y se agarró a un árbol, en cuyo momento el cabo le dio dos palos en el brazo, por lo cual soltó y una vez que las mujeres le dieron el sorqui, fue voluntariamente a la prevención, si bien protestando de que la llevarán agarrada.

Que al ser conducida al cuarto de retención y en uno de los pasillos, el cabo paso al lado derecho y le dio algunas bofetadas, creyendo que fue con el puño cerrado por el efecto que la primera le causó.

Que pasado algún tiempo la sacaron e hicieron algunas preguntas y la volvieron a dejar en el cuarto, siendo después conducida a la casa de socorro en donde la curaron y después fue acompañada por el mismo guardia y no pudiendo resistir se sentó en un banco del Arenal en donde el referido guardia la dejó, encomendándola al de punto: que estuvo allí bastante tiempo hasta que dos hombres acompañaron a la casa próxima del sr Artiach en donde la dieron de comer, y repuesta se fue a su casa.

Emakumeak Santiago Artiachek zuzentzen zuen udal gas-fabrikarako zamalanak egiten zituen kaltetan, eta Artiachek honela izan zuen gertatutakoaren berri:

fabrikan zegoela, Emakume Zama-ketarien Elkarteko presidentea hurreratu zitzaion, eta esan zion guardia batek atxilotutako emakumea sorostetxera eraman behar izan zutela, emakume horrek tratu txarrak jaso zituelako. Deklaratzaileak esan zuen ez ziola sinesten, eta liskarretan ez hastearren, elkarteko presidentek erantzun zion prebentzioan egoera onean sartu zela, inongo tratu txarririk jasan gabe, eta, berriz, oso egoera txarrean atera zela handik. (...) emakumea atera zenean, ikusi zuten benetan gaizki zegoela: besoa tokan zeraman, eta aurpegia zapi batez estalita, erabat ubelduta zegoelako.

Bizitza pribatuan ere indarkeria jasaten zuten, eta familia barruko indarkeria-kasuen inguruko idatziak daude. XIX. mendean kausa kriminalak egon ziren indarkeria-kasuengatik. Besteak beste, Josefa Pagolaren salaketa aipa daiteke. 49 urte zituen, ezkondua zegoen eta zamaketaria zen, eta Casimiro Biescas semearen kontrako salaketa aurkeztu zuen. Mioñon jaioa, 19 urteko gizon ezkongabea zen Casimiro. Josefak salatu egin zuen kalean jo zuelako, semearen aita eta senarra zuen Celestino Biescasen aurrean. Semeak alegatu zuen errieta eta mehatxu egin ziolako jo zuela ama, eta senarrak deklaratu zuen berak ez zuela ezer ikusi.

4. Lan-lekua: hiria, zamaketarien arigunea

Hiribildua eta hiri-eremua merkataritzak zituen beharren arabera eraikitzen joan zen. XVIII. mendean, hain zuzen ere, asko hazi zen Ola-beagako eta antzeko inguruetakoko lursailen sal-

Santiago Artiach director de la fábrica municipal de gas para la que esta mujer descargaba el carbón en los muelles, tuvo conocimiento de los hechos cuando

estando en la fábrica, se le presentó la Presidente de la Sociedad de Descargadoras, diciéndole que habían sacado a la detenida conduciéndola un guardia a la casa de socorro y que habían observado que había sido maltratada, y como el declarante le dijera que no lo creía, por salvar un conflicto, la Presidente replicó que había entrado en buen estado en la prevención puesto que nadie la había maltratado y salía en un estado lamentable. (...) al salir aquella observaron que se presentaba en un estado verdaderamente lamentable con el brazo en cabestrillo y cubriéndose la cara, que aparecía completamente amoratada, con un pañuelo.

Tampoco la vida privada de las cargueras estaba exenta de violencia y en este sentido hay constancia de casos de violencia contra las mujeres dentro del seno familiar. En el siglo XIX hay causas criminales por estos hechos como la denuncia de Josefa Pagola, de 49 años, casada, de oficio cargadora, contra su hijo, Casimiro Biescas, natural de Mioño, de 19 años, soltero, de oficio cordelero. Josefa denunció a su hijo por pegarle en medio de su calle en presencia del padre y marido, Celestino Biescas. El hijo alegó que le pegó porque le había reñido y amenazado y su marido declaró que él no había visto nada.

4. El espacio de trabajo: la ciudad marco de escena de las cargueras

La villa y su entorno urbano se van construyendo a demanda del comercio y es a lo largo del siglo XVIII cuando hay una proliferación de venta de terrenos en lugares como Ola-



Gizonak eta emakumeak zamalanetan, 1940-50 inguruan. Bizkaiko Foru Artxibo Historikoa-Archivo Histórico Foral de Bizkaia. BFAH-AFHB, Argazkiak/ Fotografías, AL0017/0737

Hombres y mujeres descargando, circa 1940-50. Bizkaiko Foru Artxibo Historikoa-Archivo Histórico Foral de Bizkaia. BFAH-AFHB, Argazkiak/Fotografías, AL0017/0737

menta, merkataritzara bideratutako estalpeak eraikitzeko.

Arlo publikoa zein pribatua konturatu ziren merkataritzaren funtzionamendu egokia bermatu ahal izateko, beharrezkoa zela kaiak, bideak eta aterpeak egitea. Izan ere, merkataritza zen garai hartan Bilbo eta inguruko elizateak garatzeko oinarria. Hainbat hitzarmenek erakusten dute itsasadarraren bi aldeetan industriak zituen beharizanengatik eraiki zela hainbeste. Besteak beste, aipatzekoa da Bilboko hiribilduko kontsulatuak eta Abando dokoro elizateak *Olabeagako auzoko teilapetik Zorrotzako ontziralekura* bitarteko eremuan kai eta bide berriak eraikitzeko sinatutako hitzarmena. Partikularren ekimenak ere egon ziren, adibidez, María Basurto de Acharen kapilautzako patroia zen Mariano Ordoñez de Barryquarena: 750 lursail saltzen, lagatzen

beaga para la construcción de tejavanas destinadas al comercio.

Desde el ámbito público y el ámbito privado se va viendo la necesidad de construir muelles, caminos o tinglados para el buen funcionamiento del comercio, base del desarrollo del área de Bilbao y sus anteiglesias. Convenios como el que puso en marcha el Consulado de la villa de Bilbao y la anteiglesia de Abando para la construcción de nuevos muelles y caminos, desde la zona conocida como *el tinglado del barrio de Olaveaga hasta el embarcadero de Zorroza* o incluso negocios de particulares como el de Mariano Ordoñez de Barryquena, como patrón de las capellanías de María Basurto de Acha, quien pretendió vender, ceder o traspasar 750 estados de tierra para este fin en 1782 ponen de manifiesto que los márgenes de la ría se construyeron

edo traspasatzen saiatu zen 1782an. Itsas-darrak eta lurrak osatutako gunee horretan hainbat elementu jarri zituzten: zamaketarien lantoki izango ziren mineralen zamalekuak, kaiak zeharkatzen zituzten trenak, kai ertze-ko portu-garabiak, paisaia itxuratzen joango ziren garabi garaiak –adibidez, Uribitarteko Garabi Handia– eta Evaristo de Churrucak 1887tik aurrera egin zituen teilape ezagunak. Churrucak erabaki zuen merkataritzarako espazio erabilgarriak zirela teilapeak, eta Arriaga antzokiko, Areatzako, Zingirako, Erripako eta Uribitarteko kaien artean eta Salbe inguruan eraiki zituzten. Deustuko Tiburcio Acha etxeak egindako burdinazko eraikuntzak ziren, bi isurkiko estalkiak eta Polonceau sistemadun zertxak zituztenak. Perimetroa inguratzen zuen markesina bat ere bazegoen, salgaiak euritik babesteko.

Bada, hiriaren eta ibaiertzen arteko muga-aldeetan eraikinak eta hornidurak ugaritu ahal, bizikidetzaz arazoak ere areagotu egin ziren industriaren eta bizilagunen artean. Bilboko gizarteari gogaikarriak egiten zitzaizkion oihuak, liskarrak, eta, batez ere emakumeak eserita ikustea, lana noiz agertuko. Zamaketariak ikusteak berak enegatzen zituen. Emakumeen ilara luzeak ikusten ziren egurrezko ohol estuetan gora eta behera bapereak kargatu eta deskargatzeko lanetan, buruan otzarak zeramatatzatela. Industrian bete-betean sartuta zegoen Ibaizabal itsasadarraren alde bietan etengabe errepikatzen zen irudia izan arren, eta jarduera horrek hiribilduari onura garrantzitsuak ekarriatik, emakume horiei egozten zitzaizkien ardura guztiak, eta Bilboren irudi txarraren erruduntzat zeuzkaten.

Luis Paret y Alcázar margolariak artean ere, hamazortzigarren mendean, margoturik zuen hiriaren eta industriaren arteko gune hori: kaiak eta pasealekuak salgaiekin nahastean zeuden, eta lanak ez zuen bizitza sozialean eragiten. Zamaketari emakumezkoek eta mandazainek zamak hara eta hona zerabiltzaten, orduko Bilboko arteria nagusitik –itsasdarretik– hiri barrura, elizateetara, Bizkai barrualdera zein kostaldera.

Emakume zamaketariak, apurka-apurka, baztertu egin zituzten, eta hala jasota dago

a golpe de necesidad industrial. Un espacio, la ría y la tierra, en el que irán apareciendo desde cargaderos de mineral donde las cargueras trabajarán, hasta ferrocarriles que cruzarán los muelles, grúas portuarias ancladas al margen del muelle, grúas de alto porte que irán caracterizando el paisaje como la llamada Grúa Grande en el área de Uribitarte o los archiconocidos tinglados creados por Evaristo de Churruca a partir de 1887. Churruca determinará que serán espacios útiles para el comercio, levantándose entre los muelles del teatro Arriaga, el Arenal, Sendeja, Ripa, Uribitarte y la zona de la Salve. Unas construcciones en hierro, realizadas por la casa Tiburcio Acha de Deusto, con una cubierta a doble vertiente con cerchas de sistema Polonceau con una marquesina en su perímetro para proteger las mercancías de las lluvias.

Y mientras la ciudad o el espacio de frontera de la ría se construye y se equipa, los problemas de convivencia entre trabajo para la industria y vecindario se agravan. A la sociedad bilbaína le molestaban los gritos, las reyertas, pero, sobre todo, ver mujeres sentadas esperando trabajo, en definitiva, la sola presencia de las cargueras. Colas de mujeres que subían por pequeñas tablas a los vapores, llevando cestas en la cabeza, cargando y descargando sin parar. Y, a pesar de ser una de las imágenes que se repetía por todos los márgenes de la industriosa Ría del Ibaizabal-Nervión, y traer beneficios para la villa, a ellas se les imputaba todo y se les consideraba las responsables de la mala imagen de Bilbao.

Y eso que en la obra dieciochesca de Luis Paret y Alcázar ya se mostraba este espacio como un lugar entre lo urbano y lo industrial, donde los muelles y paseos convivían con las mercancías y donde el desempeño del trabajo no interfería con la vida social. Las cargueras y los arrieros movilizaban las cargas de la principal arteria comercial, la Ría de Bilbao, a la villa, a las anteiglesias, al interior y a la costa del territorio histórico.

Paulatinamente se las irá arrinconado y este hecho es recogido en las actas municipales.

TARIFA

de lo que debe satisfacerse á los cargadores de d lomo en la villa de Bilbao por las conducciones de efectos que hacen.

CARGADORES DE LOS SANTOS JUANES.

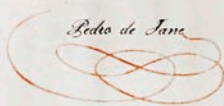
Por cada quintal de bacallao que lleven del pueblo á los Santos Juanes.	12	Mrs.
Por cada fardo de 6 arrobas. id. id.	16	»
Por cada saco de harina, trigo, etc., de 8 arrobas conducido de los Santos Juanes á la tahona de San Francisco.	34	»
Id. al almacén de frente á la galera.	24	»
Id. á la panadería de Gallastegui.	24	»
Id. á las casas de la calle de Santa Maria que existen desde la Merced en adelante.	24	»
Id. desde la Pelota á la Merced.	20	»
Id. al almacén de lanas.	17	»
Id. á los almacenes de la Ronda mas ó menos adelantados.	16	»
Por conduccion al peso público de cada pellejo de vino de carros chiquitos siendo á cargo del carretero el ayudante que baje en dicho peso.	20	»
Por id. id. de los de carros mayores ayudando á la bajada los mismos cargadores	24	»
Y en proporcion á estos precios los de otros efectos que no se espresen.		

CARGADORES DE LOS MUELLES.

Por cada paca de quintal á cinco arrobas del Arenal á la Ronda.	16	»
A Barrencalle y Correo	12	»
Churla de canela de 8 arrobas á la aduana.	16	»
Id. de la aduana á la calle Somera, Rivera, Barrencalle, etc.	34	»
Saco de trigo ó harina de 8 arrobas de la calle al almacén.	12	»
Caja de jabon de 4 á 6 arrobas del muelle á Barrencalle	16	»
Id. al peso público.	20	»
Cada ciento de tablas á la calle Nueva ó Bidebarrieta y plegada 3 y medio rs. ó	119	»
A la Sombrerería 5 rs. ó.	170	»
Por la descarga de una gabarra de bacallao con 250 quintales	16	Rs.
Si escede ó no llega será proporcional la baja ó subida.		
Por cada gabarrada de tablonés que descarguen y pleguen sobre el muelle llegando á 300 y no pasando de 400.	30	»
Si fuese menor de 300 ó mayor de 400, el exceso en proporcion y la baja tambien en proporcion por la base de 30 rs. por 300.		
Por la llevada de tablonés á los almacenes á saber:		
Tablon de 12 piés á Santa Maria y Jardines.	4	Mrs.
Id. de 20 á 24.	8	»
A la Sombrerería de 12 piés.	8	»
Id. de 20 á 24.	12	»
Por cada arroba de pasas y otras frioleras	2	»
Por cada barril de 1 á 2 arrobas al peso.	8	»
Id. á puntos mas próximos.	4	»
Por cada quintal de campeche.	8	»
Y en proporcion á estos precios los otros efectos que no se espresen.		

Bilbao 23 de Febrero de 1852.

Reda de Jane



Imp. y Lit. de Nicolás Delmas.

Bilboko kargatzaileei ordaindu beharreko tarifa, 1852.

Bilboko Udal Artxiboa-Archivo Municipal de Bilbao

Tarifa que debe satisfacerse a los cargadores de Bilbao, 1852.

Bilboko Udal Artxiboa-Archivo Municipal de Bilbao



Bilboko Areatza (Paret, Luis), 1783-1784 ingurukoa.
Bilboko Arte Ederren Museoa-Museo de Bellas Artes de Bilbao

Vista de El Arenal de Bilbao (Paret, Luis), circa 1783-1784.
Bilboko Arte Eder Museoa-Museo de Bellas Artes de Bilbao

udal-aktetan. Ildo horretan, esponentzialki hazi zen lan-orduetatik kanpo zamaketariak espazio publikotik kentzeko eskaeren kopurua. Jakin badakigu eserita egoten zirela lanaren esperoan, bai kaltetan, bai hiribilduko kaleetan. Eta, antza, hori ez zitzairen itxurosoa iruditzen Bilboko bizilagunei. Asko dira zamaketariak pixkana desagertu izana azaltzen duten argumentuak, baina, nagusiki, etengabeko iskanbilak, zikinkeria eta hitz itsusiak leporatzen zitzaizkien. Helburua zen kalean egon zitezen saihestea; are gehiago, emakume horientzako “lokal bereziak” eskatzera ere iritsi ziren, ez zitezen noraezean ibili:

Une honetatik aurrera, ezingo dute udalerriko inongo tokitan geldí egon, ez behintzat horretarako lokalen batean ez

La gran cantidad de peticiones para ir quitando o retirando a las cargueras del espacio público durante el tiempo del no trabajo es algo exponencial. Se sabe que ellas esperaban sentadas la llegada de trabajo bien en los muelles, bien en las propias calles de la Villa. Y, al parecer, no era algo decoroso para el vecindario de Bilbao. Los argumentos para su paulatina desaparición son variados pero, principalmente, se les acusa de constantes alborotos, palabras malsonantes y suciedad. El objetivo que se persigue es la prohibición de estas paradas en las calles e incluso se pide que haya “unos locales especiales” para que los utilicen y no estén deambulando:

no permitir que en adelante permanezcan estacionadas en ningún lugar de la población, sino en algún local, como



AYUNTAMIENTO
DE
BILBAO.

Son tan reiteradas las quejas que concierne las cargueras que se hallan estabadas en varios puntos del pueblo por el lenguaje obscuro y procaz que usan de continuo, y tan reiteradas las quejas que tienen otras con admision de cuantos las observan, que esta Corporacion se ve ya en el caso si ha de ponerse remedio a un exceso que tan mal se aviene con la cultura del pueblo, a prohibirlas que se estacionen como actualmente lo hacen en ciertos puestos publicos de la Villa; pero desuando previamente saber si de esta medida se ha de temer algun perjuicio al Comercio, asy a V.S.S. se sirven manifestarle lo que les parezca afin de que teniendolo en cuenta, se procure en todo caso si hubiere algun inconveniente, adoptar la medida sin desatender aquel objeto.

Dios que a V.S.S. m. S.ª Bilbao
24. de Setiembre de 1844.

A. Hoade.

Federico Victoria de Liza

Por el Excmo Ayuntamiento de esta Y. Villa su Seco
Percepto de M.ººº

D.º

Pres. de la Real Junta de Comercio de esta Y. Villa

Bilboko Udalak zamaketarien jokabideagatik egindako salaketa, 1844.
Bizkaiko Foru Artxibo Historikoa-Archivo Histórico Foral de Bizkaia.
Erakundeak, Merkataritza Batzordea 0072/0035 (1844)

Denuncia del Ayuntamiento de Bilbao por el comportamiento de las cargueras, 1844. Bizkaiko Foru Artxibo Historikoa-Archivo Histórico Foral de Bizkaia. Instituciones Junta de comercio 0072/0035 (1844)

bada, esaterako, biltegiren batean edo emakumeek berek lortu dezaten etxeren batean, horretara ez baitira haien aldarriak eta liskarrak nonahi entzungo.

Zamaketa-riak noraezean ibiltzen ziren hirian barna, eta Burtsatik gertu, Arriaga antzokiaren inguruan edo Barrenkale Barrena eta antzeko kaleetan kokatzen ziren. Udalak debekatu egin zuen emakumeak postu publiko izenaz ezagutzen ziren tokietan gelditu egotea, baina oreka hauskorra bilatu behar izan zuen bizilagunen eta merkataritzaren artean, jakin bazekielako neurri horiek hartzeak *hiribilduaren garapenaren oinarrian* zegoen sektoreari arazoak eragin diezazkiola.

Edonola ere, gutxinaka-gutxinaka bota egin zituzten hiribilduaren hasierako eratzunetik, San Anton elizatik gertu zeuden kaietatik eta Areatzatik, atsedeen-orduetan.

Zalantzarik gabe, nola edo hala zuzendu egin behar da egoera: kai nagusia eta antzoki inguruak salgaiz oztopaturik egoten dira horretarako baimendutako orduetatik kanpo; emakume zamaketa-riak biraoka-eta aritzen dira itxaroten, gelditu dauden aldietan; zamalanetan bikoteka aritzen diren emakumeok atsedena dirako darabiltzaten tokiak zaborrez beterik daude. Horiek eta horien antzeko beste arau-hauste batzuk konpondu beharra dago.

Puntu horietan gelditu egoteaz gain, 1847tik aurrera debekatu egin zen *zamalanetan aritzen zirenak eta lanok zuzentzen zituztenak espaloietan gelditu egotea*. Ez zituzten hirigunean nahi, hori argi dago. Hala ere, hiribilduan barna mugitzen ziren, eta hiriaren onerako egiten zuten gainera, lan- eta ekonomia-indar ziren aldetik. Horien lanari esker, ez ziren falta jeneroak eta lehengaiak merkatuetan eta lantegietan.

Edonola ere, hiribilduko zenbait bizilagun garrantzitsuk ere salatu zuten andrazko zamaketa-riek espazio publikoaren neurri kanpoko erabilera egiten zutela. Esaterako, Eusebia de Laraudo andreak, Viuda de Bolloqui y Compañía merkataritza-etxe

almacén o casa que ellas se proporcionen y no se las oiga sus demandas y riñas.

Las cargueras deambulaban por la ciudad y se colocaban en la proximidad de la Bolsa, en el entorno del teatro Arriaga o en calles como Barrencalle-Barrena. El ayuntamiento prohibirá el estacionamiento de estas mujeres en los llamados puestos públicos, pero deberá jugar un frágil equilibrio entre vecindario y comercio, pues es consciente de que la implementación de estas medidas podría ocasionar problemas al sector *base del desarrollo de la villa*.

Sin embargo, son poco a poco expulsadas del anillo primigenio de la villa, de los muelles cercanos a la iglesia de San Antón o incluso del Arenal en las horas de descanso:

el abuso que se comete obstruyendo con géneros y efectos más tiempo del permitido la proximidad del muelle principal y alrededor del teatro: las blasfemias y obscenidades que las cargueras se permiten mientras se hallan en el mismo sitio: la permanencia de las parejas que se ocupan del arrastre de géneros en las horas de descanso en dicho punto, convirtiéndolo en un basurero y faltas por el estilo reclaman indudablemente un correctivo.

Y junto con el estacionamiento, también se prohíbe desde 1847 *que los cargadores, cargueras y directores de parejas que conducen cargas invadan las aceras*. La urbe no las quería, eso era un hecho. Pero la villa era el espacio en el que se movían y lo hacían por el bien de la ciudad, como fuerza de trabajo y fuerza económica. Que no faltaran productos ni materias primas ni en los mercados ni en las industrias, fábricas y talleres era su trabajo.

Importantes vecinos y vecinas de la Villa también denunciaron el uso abusivo que por parte de estas mujeres se hacía del espacio público. Eusebia de Laraudo, una importante comerciante de Bilbao de la casa comercial Viuda de Bolloqui y Compañía, hizo valer su

merkatari garrantzitsuak, bere burua Manuel Bolloquiren alargun gisa aurkeztu eta familiaren izen ona aurretik jarrita, argi utzi zuen bere kexa kontuan hartzeko modukoa zela. Kexu zen, zehazki, Barrenkale Barrena kale hasiera-amaieretan jartzen ziren zamaketariak iskanbila itzelak eragiten zituztela, eta eskatzen zuen *kaleetako espaloietan geldi egotea debekatzea* eta geldi egoteko toki baimendu bakarra Areatzako ingurua izatea. Orduan “kokatu” ziren emakume zamaketariak Bilboko Areatzan.

5. Lanbidea berrasmutzen.

XX. mende hasierako dokumentazio asko dago zamaketariei buruz, eta horrek agerian uzten du lanbideak beste mende oso batez iraun zuela. Edonola, egoera Espainiako Gerra Zibiletik aurrera aldatu zen. Zer gertatu zen lanbidearekin gerra eta gero?

1940 eta 1950eko hamarkadetara joanda, itsasontzietan zamalanetan aritzen ziren emakumeei buruzko dokumentu gutxi batzuk besterik ez daude eta oso zaila da XX. mendeko bigarren erdialdeko aipamenik aurkitzea. Hala ere, emakume horiek ez ziren desagertu: lanbidea berrasmatu eta inguruabar berrietara egokitu ziren, betidanik egin izan zuten moduan. Garai horretan, udal-merkatuetan egin behar ziren zamalanak. Lan horri buruzko dokumentazio gutxi dagoen arren, zamaketarien lanbidearen oinordeko zuzena izan liteke.

Gauzak horrela, 1940ko hamarkadatik zeuden *hiribilduko udal-merkatuetan zamak pasatze*-ko lana zuten edo lan bila zebiltzan emakumeak. Edonola ere, emakume horien arrastoa 1960ko hamarkadan galtzen da. Garaia ezberdina izanik ere, XIX. mendeko andrazko zamaketariak bizi-baldintza kaskarrak zituzten orduan ere. Dokumentuetan jasotzen da lanbide horretan zihardutenak alargunak edo baliabide gutxiko emakume ezkonduak zire-

condición de reseñable casa al presentarse como viuda de Manuel Bolloqui, dejando constancia de primeras del renombre de la familia y, de segundas, que la queja no debía caer en saco roto. Se quejaba del bullicio que causaban las cargueras situadas en las desembocaduras de la calle Barrenkale-Barrena y solicitaba *la prohibición de que se estaciones en las aceras de las calles* pidiendo que solamente pudieran estar estacionadas en la zona del Arenal. Es entonces cuando a las mujeres de la carga y descarga se las “instala” en el Arenal bilbaíno.

5. La reinención del oficio.

Los comienzos del siglo XX son prolijos en documentación sobre las cargueras, lo que evidencia la continuidad secular de este oficio. Sin embargo, las cosas cambian a partir de la Guerra Civil Española. ¿Qué pasa con este oficio tras la contienda?

En las décadas de 1940 y 1950 todavía hay algo de información, pero esta es muy escasa y unas décadas más allá -en la segunda mitad del siglo XX- ya resulta muy complicado encontrar mujeres en la carga y descarga de barcos. Sin embargo, estas mujeres no desaparecen, sino que se reinventan, se adaptan a las nuevas circunstancias, como siempre. Ahora los trabajos de carga y descarga son necesarios en los mercados municipales, una labor que, aunque ha dejado poco rastro documental, podría ser considerada heredera directa del antiguo oficio ejercido por las cargueras.

Así, desde la década de 1940 hay mujeres que trabajan o solicitan trabajo como *pasadoras de carga en los mercados municipales de la villa*, pero su rastro se pierde en la década de 1960. Y aunque los tiempos son otros, las formas de vida son las mismas que habían sufrido sus compañeras en el siglo XIX. La documentación continúa recogiendo



Gizonak eta emakumeak Jersbek ontzia deskargatzen, Uribitarteko kaian (Bilbo), 1940-50 inguruan *Germán Elorza argazki-artxiboa. Euskadiko Artxibo Historikoa-Archivo Histórico de Euskadi*

Hombres y mujeres descargando mercancías del barco Jersbek en el Muelle de Uribitarte (Bilbao), circa 1940-50. *Archivo Fotográfico Germán Elorza. Euskadi Artxibo Historikoa-Archivo Histórico de Euskadi*

la, eta lan hori eta besteren bat batera egin behar izaten zituztela, diru-sarrerak handitze-ko. Badirudi ereduia ez zela aldatu.

Gizonek ere zamaketari-lana beste lan batzuekin batera egin behar izaten zuten: fabrikako langile (batzuk Echevarría fabrikari), zamaketari ibiltari, eskuz tiratutako gurdidun zamaketari, botilen salerosle, jostun-mutil... Emakumeak, aldiz, hiribilduko merkatuetan garbitzaile aritzen ziren.

Batzuetan, emakume horientzako egoerarik onena zen familia-unitateko kide guztiak egitea ekarpen ekonomikoak: senarrek kaian edo obretan lan egitea astean 250 edo 200 pezetaren truke, hurrenez hurren, eta semeek astean 155 pezeta kobratzea edo alabek hilabetean 150 pezetagatik lan egitea Fundiciones Navarren. Edonola ere, okerren bizi

mujeres viudas o casadas con escasos recursos que, para sobrevivir, debían compaginar el oficio con otros trabajos, ampliando así sus ingresos. Parece que el patrón no cambia.

El trabajo en el caso de los hombres solía ser compaginado con el de obrero (algunos en la fábrica de Echevarría), carguero ambulante, carguero con un carro tirado de mano, compraventa de botellas, aprendizaje de sastrer, ... mientras que las mujeres lo compaginaban con la limpieza de puestos en el mercado de la villa.

En ocasiones, el mejor de los escenarios para ellas era el de una unidad familiar al completo aportando dinero a la economía doméstica: los maridos que trabajaban en el muelle por 250 pesetas a la semana o en la obra por 200 pesetas a la semana; los hijos cobrando 115 pesetas semanales o las hijas trabajando en Fundiciones Navarro por 150 pesetas al mes.

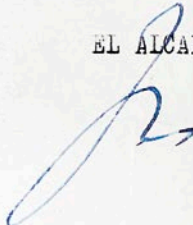
DECRETO.-

30 Octubre 1.956

Visto el precedente informe de la Comisión de Abastos, relacionado con la petición formulada por D^a Luisa Ardanaz que interesa el carnet y placa para ejercer sus actividades como carguera de Mercados, vengo en aprobarlo y en acceder a la petición, a tal fin tome razón la Administración de Mercados y comuníquese a la interesada.

Lo decreta y firma el Sr. Alcalde, de que yo, el Secretario, certifico.

EL ALCALDE,



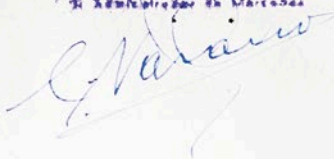
EL SECRETARIO,



5 NOV. 1956

TOME RAZON

El Administrador de Mercados



Luisa Ardanazen eskaera, merkatuetako zamaketari-karneta eskuratzeko
Bilboko Udal Artxiboa-Archivo Municipal de Bilbao

Petición de Luisa Ardanaz para obtener el carnet de carguera de
mercados, 1952. Bilboko Udal Artxiboa-Archivo Municipal de Bilbao



Luisa Ardanaz Lastra. Zamaketaria, 1956. *Bilboko Udal Artxiboa-Archivo Municipal de Bilbao*

Luisa Ardanaz Lastra. Carguera, 1956. *Bilboko Udal Artxiboa-Archivo Municipal de Bilbao*



Francisca Tejero Martín. Zamaketaria, 1956. *Bilboko Udal Artxiboa-Archivo Municipal de Bilbao*

Francisca Tejero Martín. Carguera, 1956. *Bilboko Udal Artxiboa-Archivo Municipal de Bilbao*

zirenak seme-alabak zituzten alargunak ziren, edo senar elbarriak zituztenak edo, senarren-gandik banatuta zeudelako, beren lanarekin lor zezaketen dirua baino ez zutenak.

Horientzat guztientzat ezinbestekoa zen lan egitea, asko ziren udal-merkatuetan pasatzaile-lanetan aritzea eskatzen zutenak, udalak hartarako ateratako eskabide-orri ofizialak bete ostean. Lanpostu horiek lortzeko, karneta eta plaka behar zituzten, Francisca Tejero Martinek zeuzkanak bezalakoak. 31 urteko emakume ezkondua zen, eta Concepción kalean bizi zen senarrarekin. Kale berean bizi zen Luisa Ardanaz merkatuko zamaketariak ere bazituen karnet eta plaka hori. Garai hartan, gainera, egiaztatu behar zuten "Mugi-

Las peores situaciones las sufrían las viudas con hijos, las que vivían con maridos impedidos y las que, separadas de sus maridos, vivían solas y no contaban con más ingresos que los que podían obtener de este trabajo.

Para estas mujeres el trabajo era imprescindible y fueron numerosas las que rellenaron las solicitudes oficiales que el Consistorio emitía para poder optar a ser pasadoras de cargas en los mercados municipales. Para acceder al puesto debían estar acreditadas con un carnet y una placa como la de Francisca Tejero Martín, casada de 31 años y que vivía con su marido en la calle Concepción, o la también carguera de mercado Luisa Ardanaz, vecina de Francisca en la calle Concepción. En ese tiempo, además, debían acreditar que habían

mendu Nazional Loriatsuan” zehar hiribilduan geratu zirela eta ez zutela ihes egin.

Emakume horiei buruzko albiste gutxi dago –hori gertatu izan zaie emakume zamaketari guztiei historia osoan zehar–, eta, berriro ere, delitu eta lapurretekin dute zerikusia gehienek. Adibidez, Victoria Pérez zamaketariari udal-merkatu guztietara sartzeko debekua ezarri zioten, ustez diru-zorro bat lapurtzeagatik gazta-postuak garbitzen ari zela. Teodora García eta Casilda Hernáez ere debekatu egin zieten merkatuan sartzeari, iskanbila handia sortu zutelako elkarrekin borrokan arituta.

Errealitatea da, historian zehar zamaketariei buruz gauza negatibo asko esan izan diren arren, garai horretan ere behar-beharrezkoak zirela lan horiek, nahiz eta itxuraz inork ez zituen kontuan hartzen. Zentzu horretan, argigarriak dira Nieves deritzon baten hitzak (ez dakigu zein abizen zuen, baina badakigu Bilboko kaietan zamalanetan aritutakoa zela, Galdakaoko La Dinamita fabrikan lan egin aurretik). Eliseo Bayo Poblador kazetariak elkarrizketatu zuen 1960ko hamarkadan, eta honela deskribatu zuen zamaketari-lana:

Hori [zamaketari-lana] gogorra zen, meatzetean edo salgaiak garraiatzen lan egitea bezain gogorra. Emakume asko dedikatzen ziren horretara. Inoiz saiatu ziren zamaketariak botatzen, baina armadoreak kexatu egin ziren, argudiatuta emakumeak botatzen bazituzten, ez zela gizon nahikorik egongo emakumeak ordeztuko.
(Bayo Poblador, 1970: 33-34)

estado en la villa durante el “Glorioso Movimiento Nacional” y que no huyeron.

Las noticias sobre ellas siempre son escasas -algo que ha caracterizado a todas las mujeres cargueras en la historia- y vuelven a estar relacionadas con delitos y robos como el caso de la carguera Victoria Pérez a quien se le prohíbe de entrada en todos los mercados de la villa por haber cometido, presuntamente, el robo de una cartera mientras realizaba su servicio de limpieza de varios puestos de quesos; o escándalos como los de Teodora García y Casilda Hernáez quienes se pelearon entre ellas prohibiéndoles la entrada en el mercado.

Lo cierto es que, a pesar de todo lo negativo que han dicho de las cargueras a lo largo de la historia, estas continuaron siendo necesarias en esos trabajos que parece que nadie tenía en cuenta. En este sentido, son reveladoras las palabras de Nieves -una mujer sin apellidos-, que antes de trabajar en la fábrica La Dinamita de Galdakao, había trabajado cargando y descargando barcos en los muelles de Bilbao. Nieves fue entrevistada en la década de 1960 por el periodista Eliseo Bayo Poblador y esta mujer describía así lo que era el trabajo de carguera:

Aquello [el trabajo de carguera] sí era duro, tanto como las minas o el transporte de mercancías en las que trabajaban muchas mujeres. Quisieron alguna vez suprimir a las descargadoras, pero los armadores protestaron diciendo que si nos marcháramos las mujeres, no tendrían hombres suficientes para sustituirnos.
(Bayo Poblador, 1970: 33-34)

ONDORIOAK

Emakumeak portuko lanetan aritzea errealtatearen parte zen, da eta izango da. Izen ezberdinak erabili badira ere –zamaketa-riak, deskargatzaileak, soinkariak edo karga-pasatzaileak–, emakume horiek beti egon dira presente, hirien garapen ekonomiko eta komertzialerako ezinbesteko lana egiten, baita unerik zailenetan ere, besteak beste, gerra-garaitan tropak elikatzen. Lan ikusezina da hori, baina erraz hauteman daiteke balorazio ekonomikoa egiten denean.

Ikuspegi global eta kolektibo batetik, zamaketa-riak beti izan dira Bizkaiko industrializazio-prozesuko kate-begi sendoa; alabaina, beren lanak pisua galdu zuen ustez modernoa zen gizarteak feminitate burgesaren idealekin bat etorriko zen rol moderatuagoa ezarri nahi izan zirenean. Beren lan-baldintzak eta lanari berari buruzko iritziak paraleloan joan ziren emakumeen bizi-baldintzen bilakaerarekiko. Ikuspegi indibidual eta pertsonalago batetik, zamaketa-riek beren klaseari, sexuari eta generoari loturiko inguruabarrei egin behar izan zieten aurre. Gizarteko mailarik baxuenean kokatu zituzten. Markatuta zeuden emakume izateagatik eta lan egiteagatik, bai eta gutxietsirik ere gizonezko lankideen aldetik zein beste gizarte-klase batzuetakoen aldetik. Ikusezinak izan ziren historian zehar, eta XIX. mendeko ikuspegi kostunbrista eta folkloristari esker hasi ziren arreta berengantzen. Emakumeak zamalanetan ari ziren unean, idazleek emakume langilearen irudia fosilizatu nahi izan zuten, Industria Iraultzaren aurretikoa. Ez zuten kai eta kaleetan zegoen errealtateari buruz hitz egin nahi: emakumeek ahitu arte egiten zuten lan, irmoki, bizi-baldintza hobek lortzeko. Tipismo hori deseraikita bakarrik agertuko da zamaketa-rien benetako izaera, eta hori egiten saiatu gara lan honetan.

CONCLUSIONES

La presencia de las mujeres en los trabajos portuarios ha sido, es y será una realidad. Bajo diferentes denominaciones –cargadoras, descargadoras, cargueras o pasadoras de carga– lo cierto es que ellas siempre estuvieron ahí, realizando un trabajo indispensable para el desarrollo económico y comercial de las villas, incluso en los momentos más difíciles, como cuando sustentaban con alimento a las tropas en tiempos bélicos. Un trabajo invisible, pero perceptible cuando se valora utilizando magnitudes monetarias.

Desde una mirada global y colectiva, las cargueras han conformado siempre un eslabón robusto en la cadena de valor del progreso industrializador de Bizkaia; sin embargo, su trabajo se devaluó en el mismo momento en que la sociedad pretendidamente moderna quiso para ellas un papel mucho más moderado y acorde con los ideales de la feminidad burguesa. Sus circunstancias laborales y la consideración misma de su trabajo, fueron en paralelo a la evolución de las condiciones de las mujeres a lo largo de los siglos. Desde una mirada más individual y personal, las cargueras tuvieron que hacer frente a su clase, a su sexo y a su género. Fueron consideradas lo más bajo en el estrato social, marcadas por ser mujeres y tener que trabajar, y condicionadas por varias combinaciones de miradas displicentes: las de sus compañeros varones y las provenientes de otras clases sociales. Fueron las invisibles de la historia y sólo a través de la mirada costumbrista y folclorista en el siglo XIX comenzaron a ser objeto de atención. En el mismo tiempo en el que había mujeres trabajando en la carga y descarga, los escritores quisieron fosilizar la imagen de una mujer trabajadora, llevándola a tiempos anteriores a la Revolución Industrial. No querían hablar de la realidad que se desarrollaba en muelles y calles, donde las mujeres trabajaban hasta la extenuación aunque preservando el aliento para luchar por unas mejores condiciones de vida. Sólo de la deconstrucción de este tipismo nacerá la verdadera naturaleza de las cargueras, y es lo que hemos pretendido mostrar en estas páginas.

«Lan berdina, soldata berdina». Hori da hizpi-
de ditugun baldintzak identifikatzeko balio
dezakeen esaera, behintzat Aro Modernoan,
baina hori ez zen horrela XVIII. eta XIX. men-
deetan. Ilustraziotik aurrera eta Industria
Iraultzaren hasieran, emakumeak eta gizonak
kapitalaren produkzio-tresna bilakatu ziren,
baina emakumeek bi eratako esplotazioa
jasaten zuten: klasearena eta generoarena.
Une horretatik aurrera, lan berdinak ez du sol-
data berdina jasoko, eta horrek emakumeen
lana nabarmen gutxiesten duen pentsa-
mendu- eta ekintza-korrante bati eman zion
hasiera. Hori soldata- eta gizarte-baldintzen
gero eta desoreka handiagoan islatu zen, eta,
ondorioz, baita emakumeen bizi-baldintzetan
ere. XIX. mendeko emakume zamaketariak
industria-dinamketan sartuta zeuden, eta ez
zituzten zama-abereak baino askoz gehiago
baloratzen. Horri gizarte burgesaren moral
zapaltzailea gehitu behar zaio, zamaketariak
mespretxuz begiratu eta sailkatzen zituelako,
emakume txartzat eta batere bertuterik gabe-
kotzat hartuta, bizio guztietarako joera zute-
lakoan. Izan ere, XIX. mendean ezarri zen
emakume berria «etxeke aingerua» zelako
idea, eta zamaketariak guztiz kontrakoaren
erakusgarri ziren.

Jaurerrian, hirietan eta elizateetan gorde-
tako dokumentazioan izenak, jatorriak eta
soldatak ikus daitezke, eta aukera ematen
dute gertakariak neurri batean berreraiki eta
ikuspegi tipistatik aldentzeko. Paper sortek
ikusgaitasuna ematen diete Bizkaiko hiribil-
duetan zabalanean aritzen ziren emaku-
meei, eta udal-aktek iragana berreraikitze-
ko informazio garrantzitsua ematen dute. Uda-
letako gizon handiek egindako testu horie-
tan agertzen den emakume zamaketarien
irudia oso txarra da: barregarriak, mari-mais-
trak, garrasizaleak... omen ziren. Are gehia-
go, kanpokoen eta "bertakoen" arteko
arazoak eta horrek langabezia zuen eragi-
naz ere hitz egiten da. Arazo horiek guztiak
presente daude oraindik ere XXI. mendeko
gizartean, eta irakurketa egungo ikuspegitik
eginda, irakurri nahiko ez genituzkeen ondo-
rio sozialak atera litezke.

«A igual trabajo, igual salario». Esa es la máxi-
ma que podría identificar esas condiciones, al
menos durante la Edad Moderna, pero este
hecho se pervierte en los siglos XVIII y XIX.
A partir de la Ilustración y durante los inicios
de la Revolución Industrial, las mujeres, como
los hombres, serán los medios de producción
del capital, pero pasarán a estar doblemen-
te explotadas, por su clase y por su género.
A partir de ese momento, a igual trabajo ya
no corresponderá igual salario, comenzando
toda una línea de pensamiento y de acción
que se caracterizará por un evidente menos-
precio del trabajo femenino. Esto es percepti-
ble en unas cada vez mayores desigualdades
salariales y sociales, y, por tanto, vitales. Las
cargueras del siglo XIX, ya dentro de las diná-
micas productivas industriales, pasaron a ser
consideradas poco más que animales de
carga. A ello se une la imparables moral de la
sociedad burguesa, que las miraba y las clasi-
ficaba con desprecio, llegando a tildarlas de
malas mujeres, nada virtuosas y proclives a
todos los vicios. Y es que, en este siglo XIX, se
forja la idea de la nueva mujer como «ángel
del hogar», algo en las antípodas de lo que
representaban las cargueras.

La documentación histórica (custodiada en los
archivos del Señorío, de villas y anteiglesias)
aporta nombres, procedencias y salarios; per-
mite una cierta reconstrucción de los hechos,
alejándola de la visión tipista. Los legajos dan
visibilidad a las mujeres dedicadas al trabajo
de la carga y la descarga en las villas de Bizkaia
y las actas municipales aportan importantes
informaciones que permiten reconstruir tiem-
pos pretéritos. Y en lo relativo a las cargueras,
estos textos, dictados por los prohombres de
cada consistorio, nos devuelven una imagen
muy negativa: mujeres grotescas, resabiadas,
gritonas... incluso se habla del problema de
las foráneas con respecto a las "naturales" y
su incidencia en la falta de trabajo. Problemas
que hoy se siguen repitiendo en la sociedad
del siglo XXI y que, desde una lectura actual,
pueden llevarnos a conclusiones sociales que
quizá no nos guste leer.

Errealitatea da batez ere XIX. eta XX. mendeetan emakume zamaketariak gogor eta ia esklabotza-baldintzetan lan egiten zutela. Gainera, beren bizitza pertsonaleko hainbat alderdik handitu egiten zuten soinean zeramaten zama hori, zeren bizkarrean zeramaten zamari barnean zeramaten zama, egunerokotasunarena, gaineratu behar baitzitzaion. Zamaketaria izatea bazterkeriaren eta pobrezia-aren mugan bizitzea zen; hau da, beti oreka bila ibili beharra, non eta oso zurrin mailakaturik zegoen gizarte haren azken-aurreko koskan. Bide batez, aipatze-koa da gizarte horrek zamaketarienganako indarkeria mota guztiak onartzen zituela, ez bakarrik beren lanpostuagatik, baita emakume izateagatik ere. Edozela ere, zamaketaria izatea borroka egitea ere bazen. Garaiko egunkari batzuek akzioaren ikuspegitik irudikatzen dituzte emakumeak, lan- eta gizarte-gatazketan sartuta, eta ez ikusle soil gisa, baizik eta aldarrikapenetako parte-hartzaile gisa: Bizkaiko klaseen borroka mugitu zuen makineria indartsuko beste hortz bat izan ziren emakume zamaketariak.

Eta gaur egun, badago emakume horien oinordekorik? Bai, hor daude ontzi handietako gaiak kargatzen eta deskargatzen dituzten tona askotako garabiak manejatzeaz arduratzen diren emakume zamaketari modernoak. Lan-mundu hori ez zaie ezezaguna egiten, beren DNA kulturean oraindik ere presente dagoelako arbasoekiko lotura, duela 500 urte lan horretan aritzen ziren emakumeekiko konexioa. Nahiz eta sistemak lortu duen betidanik egiten zituzten lanetarik aldentzea, tinko mantentzea lortu dute, erresilientziaz, aldarazi nahi dituzten indarren aurrean. Gaur egun, zamalanetan aritzen diren emakumeek langile guztien % 5 hartzen dute Espainian, eta horien % 82k Valentziako portuan egiten dute lan. 2017an egin zen Emakume Zamaketarien I. Topaketa, eta han elkartu ziren Málagatik, Bilbotik, Tarragonatik, Castellótik, Sevillatik, Bartzelonatik, Cádizetik eta Las Palmasetik etorritako emakumeak, beren burua "ikusgai jarri" eta hor daudela aldarrikatzeko.

Lo cierto es que, sobre todo en los siglos XIX y XX, las cargueras eran un grupo de mujeres que trabajaban duramente y en condiciones al borde de la esclavitud. Su vida se amplificaba con las otras facetas personales, esa carga que no se lleva a hombros, sino en la cabeza, que se soporta día a día. Ser carguera significaba bordear la marginalidad y la pobreza; en definitiva, era estar manteniendo un equilibrio inestable en el penúltimo escalón de una sociedad tremendamente estratificada. Sociedad que, por cierto, consentía todo tipo de violencias contra ellas, no sólo por su trabajo, sino también por su condición de mujeres. Pero ser carguera también significaba luchar. Algunos periódicos del momento presentan a nuestras mujeres cargueras desde la acción, durante periodos de conflictividad laboral y social, y no como meras espectadoras sino como participantes activas en las reivindicaciones: un diente más en el engranaje de la poderosa maquinaria que movió la lucha de clases en Bizkaia.

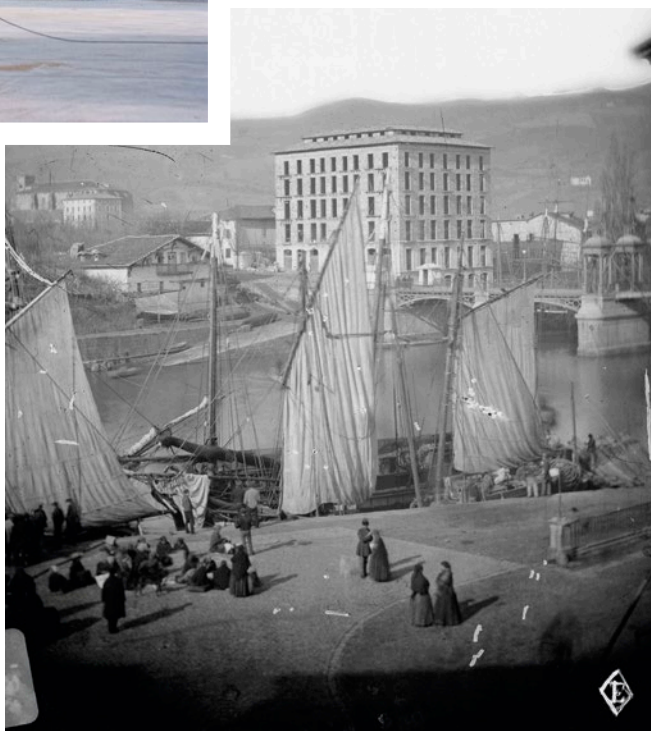
Y hoy, ¿es posible encontrar a las herederas de aquellas mujeres?. Ahí están las modernas cargueras que manejan las grúas de gran tonelaje que cargan y descargan mercancías en los grandes navíos. Un ambiente que no les es ajeno, ya que, en su ADN cultural, mantienen la unión con sus predecesoras, con aquellas que 500 años atrás ya desempeñaban esa misma tarea. Pese a que el sistema haya seguido intentando apartarlas del trabajo que siempre habían desempeñado se han mantenido firmes, resilientes ante las fuerzas que quieren cambiarlas. Actualmente, las mujeres de la estiba representan el 5 % de la profesión en el estado español, y el 82 % de ellas trabajan en el puerto de Valencia. En 2017 se produjo el primer encuentro de Mujeres Estibadoras, y a ella acudieron mujeres de Málaga, Bilbao, Tarragona, Castellón, Sevilla, Barcelona, Cádiz o Las Palmas con el objetivo de "hacerse ver" y reivindicar que están ahí.

Horrexegatik, aurreko zamaketariak aukera balute ikusteko oraindik ere Bilboko eta penintsulako beste portu batzuetan salgaien zamalanetan aritzen diren emakumeak badaudela, pozik sentituko lirateke, ezin izan diete-lako kendu beti bere izan duten lekua: kaia.

Y es por ello por lo que, si aquellas compañeras pudieran ver que hoy en el Puerto de Bilbao o en otros puertos de la península sigue habiendo mujeres que cargan y descargan mercancías, estarían satisfechas porque no han podido sacarlas del lugar que siempre les ha pertenecido: el muelle.



Gaur egungo emakume zamaketari bat Bilboko Portuan.
 Bilboko Portuko Agintaritzaren Irudi eta Fitxategi Digitalen Bankua.
 Una carguera contemporánea en el Puerto de Bilbao.
 Banco de imágenes de la Autoridad Portuaria de Bilbao



Zingira kaia (Bilbo) 1900 inguruan.
 Telesforo Errazquin Bilduma.
 Bilboko Euskal Museoa
 Muelle de la Sendeja (Bilbao),
 circa 1900. Colección Telesforo de Errazquin. Euskal Museoa Bilbao

BIBLIOGRAFIA ETA ITURRIAK

Bibliografía

- Agirreazkuenaga Zigorraga, Joseba (zuz.) (2002). *Bilbao desde sus alcaldes. Diccionario Biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal, en tiempos de revolución democrática y social*. I. bol Bilbo: Bilboko Udala.
- Apraiz Sahagún, Amaia eta Martínez Matía, Ainara (2002). "La arquitectura del hierro en Bilbao y su relación con la pervivencia clásica". *Revista de Estudios Vascos*, 17, Vitoria-Gasteiz: Sancho El Sabio. 31-54
- Arbaiza Vilallonga, Mercedes (2002). "La construcción social del empleo femenino en España (1850-1935)". *Arenal. Revista historia de las mujeres*, 9. bol, 2; 2002ko uztaila-abendua. 215-239
- Arriaga y Ribero, Emiliano de (1894). *Anales populares bilbaínos*. Bilbao: Establecimiento Tipográfico "El Nervión".
- Arriaga y Ribero, Emiliano de (1896). *Lexicón etimológico, naturalista y popular del bilbaíno neto, compilado por un chimbo como apéndice a sus Vuelos cortos*. Bilbo: Tipografía de S. de Amorrortu.
- Barrio Marro, Javier (2024): "Aspectos sociales, creencias, costumbres y tradiciones de la villa de Balmaseda y comparativa con el concejo de Trucíos durante los siglos XVI y XVII" en *Kobie*, 2024
- Bayo Poblador, Eliseo (1970) *Trabajos duros de la mujer*. Bartzelona: Plaza & Janés.
- Bernal Serna, Luis María (2012). "Responsabilidades y conflictividad de las mujeres en las localidades portuarias (Vizcaya, 1550-1808)". *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7. Donostia-San Sebastián: Gipuzkoako Foru Aldundia. 197-210.
- Código de comercio, decretado, sancionado y promulgado en 30 de mayo de 1829 / Real Orden*. RIALP, Madril, 1829.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

Bibliografía

- Agirreazkuenaga Zigorraga, Joseba (dir.) (2002). *Bilbao desde sus alcaldes. Diccionario Biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal, en tiempos de revolución democrática y social*. Vol I. Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao.
- Apraiz Sahagún, Amaia y Martínez Matía, Ainara (2002). "La arquitectura del hierro en Bilbao y su relación con la pervivencia clásica". *Revista de Estudios Vascos*, 17, Vitoria-Gasteiz: Sancho El Sabio. 31-54
- Arbaiza Vilallonga, Mercedes (2002). "La construcción social del empleo femenino en España (1850-1935)". *Arenal. Revista historia de las mujeres*, Vol. 9, n.º 2; julio-diciembre 2002. 215-239
- Arriaga y Ribero, Emiliano de (1894). *Anales populares bilbaínos*. Bilbao: Establecimiento Tipográfico "El Nervión".
- Arriaga y Ribero, Emiliano de (1896). *Lexicón etimológico, naturalista y popular del bilbaíno neto, compilado por un chimbo como apéndice a sus Vuelos cortos*. Bilbao: Tipografía de S. de Amorrortu.
- Barrio Marro, Javier (2024): "Aspectos sociales, creencias, costumbres y tradiciones de la villa de Balmaseda y comparativa con el concejo de Trucíos durante los siglos XVI y XVII" en *Kobie*, 2024
- Bayo Poblador, Eliseo (1970) *Trabajos duros de la mujer*. Barcelona: Plaza & Janés.
- Bernal Serna, Luis María (2012). "Responsabilidades y conflictividad de las mujeres en las localidades portuarias (Vizcaya, 1550-1808)". *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7. Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Guipúzcoa. 197-210.
- Código de comercio, decretado, sancionado y promulgado en 30 de mayo de 1829 / Real Orden*. Madrid, 1829.

- Delmas, Juan Eustaquio (1846). *Viaje pintoresco por las Provincias Vascongadas. [Obra destinada a dar a conocer su historia y sus principales vistas, monumentos y antigüedades, etc., en láminas litografiadas copiadas al daguerreotipo y del natural por J.E.D. y acompañadas de texto]*. Bilbo: Imp. y Lib. de N. Delmas,
- Goicoechea Echevarría, Sabino (1883) *Pasavolantes por Argos*. Bilbo: Establecimiento tipográfico de la Viuda de Delmas.
- González Portilla, Manuel (ed) (2001). *Los orígenes de una Metrópoli industrial: La Ría de Bilbao*. Bilbo: BBVA Fundazioa.
- Ibáñez Pascual, Marta (dir) (2017). *Mujeres en mundos de hombres: La segregación ocupacional a través del estudio de casos* (303. bol.). Madrid: CIS-Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Ibarz, Jordi eta Borrell-Cairol, Mònica (2020). "Las mujeres en la carga y descarga portuaria en España en el tránsito del siglo XIX al XX". *Revista de Historia Industrial*, 78. Bartzelona: Bartzelonako Unibertsitatea.
- Macías Muñoz, Olga (2004). "Los muelles de Bilbao, marginalidad y banco de pruebas de una nueva sociedad (1876-1910)". *Euskonews*. <https://www.euskonews.eus/zbk/245/los-muelles-de-bilbao-marginalidad-y-banco-de-pruebas-de-una-nueva-sociedad-1876-1910/ar-0245001002C/>
- Macías Muñoz, Olga (2016). "Las mujeres y las actividades marítimas en el País Vasco: Trabajo portuario y ámbito pesquero (1700-1950)". *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 8. Donostia-San Sebastián: Gipuzkoako Foru Aldundia. 831-845.
- Macías Muñoz, Olga (2022). "Las mujeres y el trabajo portuario en el ámbito pesquero y portuario del País Vasco". TICCIH-España (coord.). *Trabajos de no andar por casa. Perspectiva de género para el Patrimonio Industrial. Actas del VIII Congreso del Patrimonio Industrial y Obra Pública en España*. Balmaseda, 2-4 junio 2022. Bilbo: Bizkaiko Foru Aldundia - Diputación Foral de Bizkaia.
- Pan-Montojo, Juan (1996). "El trabajo y el mercado de trabajo en las Cortes del primer XIX". *Revista de Estudios Políticos (Nueva Época)* 93. zk, 1996ko uztaila-iraila. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.
- Delmas, Juan Eustaquio (1846). *Viaje pintoresco por las Provincias Vascongadas. [Obra destinada a dar a conocer su historia y sus principales vistas, monumentos y antigüedades, etc., en láminas litografiadas copiadas al daguerreotipo y del natural por J.E.D. y acompañadas de texto]*. Bilbo: Imp. y Lib. de N. Delmas,
- Goicoechea Echevarría, Sabino (1883) *Pasavolantes por Argos*. Bilbo: Establecimiento tipográfico de la Viuda de Delmas.
- González Portilla, Manuel (ed) (2001). *Los orígenes de una Metrópoli industrial: La Ría de Bilbao*. Bilbao: Fundación BBVA.
- Ibáñez Pascual, Marta (dir) (2017). *Mujeres en mundos de hombres: La segregación ocupacional a través del estudio de casos* (vol. 303). Madrid: CIS-Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Ibarz, Jordi y Borrell-Cairol, Mònica (2020). "Las mujeres en la carga y descarga portuaria en España en el tránsito del siglo XIX al XX". *Revista de Historia Industrial*, 78. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Macías Muñoz, Olga (2004). "Los muelles de Bilbao, marginalidad y banco de pruebas de una nueva sociedad (1876-1910)". *Euskonews*. <https://www.euskonews.eus/zbk/245/los-muelles-de-bilbao-marginalidad-y-banco-de-pruebas-de-una-nueva-sociedad-1876-1910/ar-0245001002C/>
- Macías Muñoz, Olga (2016). "Las mujeres y las actividades marítimas en el País Vasco: Trabajo portuario y ámbito pesquero (1700-1950)". *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 8. Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Guipúzcoa. 831-845.
- Macías Muñoz, Olga (2022). "Las mujeres y el trabajo portuario en el ámbito pesquero y portuario del País Vasco". TICCIH-España (coord.). *Trabajos de no andar por casa. Perspectiva de género para el Patrimonio Industrial. Actas del VIII Congreso del Patrimonio Industrial y Obra Pública en España*. Balmaseda, 2-4 junio 2022. Bilbo: Bizkaiko Foru Aldundia - Diputación Foral de Bizkaia.
- Pan-Montojo, Juan (1996). "El trabajo y el mercado de trabajo en las Cortes del primer XIX". *Revista de Estudios Políticos (Nueva Época)* Núm. 93. Julio-Septiembre 1996. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales.

- Pareja Alonso, Arantza eta Zarraga Sangroniz, Karmele (2006). *Profesiones, oficios y tareas de las mujeres en Bizkaia. Imágenes de ayer y hoy*. Bilbo: Bizkaiko Foru Aldundia.
- Reglamento de la Sociedad de Obreros Cargadores del Muelle de Bilbao*. Bilbo: Establecimiento Tipográfico de J. Ugalde. 1891.
- Rivera Medina, Ana María (2008). "Cuerpos de mujer en el mundo laboral bilbaíno bajo-medieval y moderno (s. XIV –XVI)", *Familia y organización social en Europa y América siglos XV-XX*, Murcia-Albacete 2007ko abenduak 12-14.
- Rivera Medina, Ana María (2016). "La construcción-reconstrucción de un espacio portuario. El canal y ría de Bilbao en los siglos XIV-XVI" en *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX*, Madrid: Casa Velázquez.
- Ruzafa Ortega, Rafael (1998). *Antes de la clase: Los trabajadores en Bilbao y la margen izquierda del Nervión, 1841-1891*. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- Simon, Jules (1861). *L'Ouvriere*. Paris: Hachette.
- Pareja Alonso, Arantza y Zarraga Sangroniz, Karmele (2006). *Profesiones, oficios y tareas de las mujeres en Bizkaia. Imágenes de ayer y hoy*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia.
- Reglamento de la Sociedad de Obreros Cargadores del Muelle de Bilbao*. Bilbao: Establecimiento Tipográfico de J. Ugalde. 1891.
- Rivera Medina, Ana María (2008). "Cuerpos de mujer en el mundo laboral bilbaíno bajo-medieval y moderno (s. XIV –XVI)", *Familia y organización social en Europa y América siglos XV-XX*, Murcia-Albacete 12-14 diciembre 2007.
- Rivera Medina, Ana María (2016). "La construcción-reconstrucción de un espacio portuario. El canal y ría de Bilbao en los siglos XIV-XVI" en *La gobernanza de los puertos atlánticos, siglos XIV-XX*, Madrid: Casa Velázquez.
- Ruzafa Ortega, Rafael (1998). *Antes de la clase: Los trabajadores en Bilbao y la margen izquierda del Nervión, 1841-1891*. Bilbao: Universidad del País Vasco.
- Simon, Jules (1861). *L'Ouvriere*. Paris: Hachette.

Kazetaritza-iturriak

1. El Cantábrico. 1900eko maiatzak 17.
2. El Liberal, 1902ko azaroak 21.
3. El Liberal, 1920ko irailak 19.
4. El Mundo, 2017ko maiatza.
5. El Nervión. 1982ko ekainak 17.
6. El Nervión, edizio ilustratua, 1911ko urtarrikak 1.
7. La Lucha de Clases, 1895eko maiatzak 18.
8. La Lucha de Clases, 1897ko martxoak 27.
9. La Lucha de Clases, 1898ko maiatzak 29.
10. La Lucha de Clases, 1898ko maiatzak 21.
11. Villa de Bilbao: boletín de comercio y noticias generales. 1858ko uztaila.
12. El Correo. <https://especial.elcorreo.com/2017/fotos-ria-bilbao/muelle-uribitarte.html>

Fuentes periodísticas

1. El Cantábrico. 17 de mayo de 1900.
2. El Liberal, 21 de noviembre de 1902
3. EL Liberal 19 de septiembre de 1920.
4. El Mundo, mayo de 2017
5. El Nervión. 17 de junio de 1892
6. EL Nervión, edición ilustrada, 1 de enero de 1911
7. La Lucha de Clases. 18 mayo de 1895
8. La Lucha de Clases, 27 de marzo de 1897
9. La Lucha de Clases. 29 de mayo de 1897
10. La Lucha de Clases, 21 de mayo de 1898
11. Villa de Bilbao: boletín de comercio y noticias generales. Julio de 1858
12. El Correo. <https://especial.elcorreo.com/2017/fotos-ria-bilbao/muelle-uribitarte.html>

Kontsultatutako artxiboak

ADMINISTRAZIOAREN ARTXIBO OROKORRA

Bilboko kairako teilape eta zamalekuen proiektua, herri-lanak, 963. kutxa (1894).

BIZKAIKO FORU AGIRITEGI HISTORIKOA / ARCHIVO HISTÓRICO FORAL DE BIZKAIA (BFAH-AHFB)

1. Bilboko alkatea, JCR/038 (1826)
2. Alkate nagusia, JCR0794/010 (1806)
3. AQ00497/809 (1936).
4. AQ00910/143 (1813).
5. AQ01016/069 (1809)
6. AQ01016/115 (1809)
7. Bilbo lehenengoa 0536/029 (1911)
8. Bilbo lehenengoa 0536/029 (1911)
9. Bilbao lehenengoa 0536/029 (1911).
10. Bilbo bigarrena 0438/142 (1847)
11. BLA-000249_016 (1827)
12. BLA-000280_253 (1844)
13. BLA-000281_120_121 (1845)
14. BLA-000283_127 (1847)
15. BLA-000284_013 (1847)
16. BLA-000294_145-146 (1859)
17. BLA-000302_0146 (1869)
18. BLA-0291 (1856)
19. BUA-AMB, Bilbo lehenengoa 0039/001/040 (1879)
20. BUA-AMB, Bilbo lehenengoa 0039/001/073 (1880)
21. BUA-AMB, Bilbo bosgarrena 0254/010 (1903-1904)
22. BUA-AMB, Bilbo bosgarrena 0480/017 (1906)
23. BUA-AMB, Bilbo bigarrena 0440/200 (1856)
24. CIM0001/E/004/1916)
25. CIM0005/E/014/1920)
26. Familiak, Velasco 2906/077 (1598)
27. Erakundeak, Merkataritza Batzordea 0072/0035 (1844)
28. Erakundeak, Kotsulatua 0038/020 (1783)
29. Erakundeak, Kotsulatua 0077/006 (1782)
30. Erakundeak, Merkataritza Batzordea, 0082/038 (1848)
31. JCR 1457/018 (1755)
32. JCR 1457/019 (1755)
33. JCR0271/031 (1857)
34. JCR0821/043 (1853)
35. JCR1352/017 (1869)

Archivos consultados

ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN

Proyecto de tinglado y cargaderos para el muelle de Bilbao, obras públicas, caja n° 936 (1894).

BIZKAIKO FORU AGIRITEGI HISTORIKOA / ARCHIVO HISTÓRICO FORAL DE BIZKAIA (BFAH-AHFB)

1. Alcalde de Bilbao, JCR/038 (1826)
2. Alcalde Mayor, JCR0794/010 (1806)
3. AQ00497/809 (1936).
4. AQ00910/143 (1813)
5. AQ01016/069 (1809)
6. AQ01016/115 (1809)
7. Bilbao Primera 0536/029 (1911)
8. Bilbao Primera 0536/029 (1911)
9. Bilbao Primera 0536/029 (1911).
10. Bilbao Segunda 0438/142 (1847)
11. BLA-000249_016 (1827)
12. BLA-000280_253 (1844)
13. BLA-000281_120_121 (1845)
14. BLA-000283_127 (1847)
15. BLA-000284_013 (1847)
16. BLA-000294_145-146 (1859)
17. BLA-000302_0146 (1869)
18. BLA-0291 (1856)
19. BUA-AMB, Bilbao Primera 0039/001/040 (1879)
20. BUA-AMB, Bilbao Primera 0039/001/073 (1880)
21. BUA-AMB, Bilbao Quinta 0254/010 (1903-1904)
22. BUA-AMB, Bilbao Quinta 0480/017 (1906)
23. BUA-AMB, Bilbao Segunda 0440/200 (1856)
24. CIM0001/004 (1916)
25. CIM0005/014 (1920)
26. Familias, Velasco 2906/077 (1598)
27. Instituciones Junta de Comercio 0072/0035 (1844)
28. Instituciones, Consulado 0038/020 (1783)
29. Instituciones, Consulado 0077/006 (1782)
30. Instituciones, Junta de Comercio, 0082/038 (1848)
31. JCR 1457/018 (1755)
32. JCR 1457/019 (1755)
33. JCR0271/031 (1857)
34. JCR0821/043 (1853)
35. JCR1352/017 (1869)

36. JCR1371/006 (1895)
37. JCR1371/006 (1895)
38. JCR1577/084 (1870)
39. JCR1630/006 (1872)
40. JCR1915/024 (1782)
41. JCR2236/087 (1647)
42. JCR4155/026 (1884)
43. JCR4229/005 (1891)
44. JCR4394/040 (1861)
45. JCR4436/085 (1872)
46. JCR4436/096 (1876)
47. JCR4442/018 (1862)
48. JCR4453/019 (1849)
49. JCR4469/013 (1859)
50. JCR4507/015 (1874)
51. Bilboko Instrukzioko Epaitegia,
JCR0583/022 (1888)
52. Bilboko Lehen Auzialdiko Epaitegia,
JCR4353/059 (1876)

BILBOKO UDAL AGIRITEGIA / ARCHIVO MUNICIPAL DE BILBAO (BUA-AMB)

1. Funtsa: Bilboko Udala.
000249/009/003 (1828)
2. Funtsa: Bilboko Udala.
000250/048/003 (1828)
3. Funtsa: Bilboko Udala.
000250/048/003 (1828)
4. Funtsa: Bilboko Udala.
000250/048/003 (1828)
5. Funtsa: Bilboko Udala.
000250/048/003 (1828)
6. Funtsa: Bilboko Udala.
000250/048/003 (1828)
7. Funtsa: Bilboko Udala.
000250/048/003 (1828)
8. Funtsa: Bilboko Udala.
000250/048/003 (1828)
9. Funtsa: Bilboko Udala.
00248/269 (1826)
10. Herrizaintza atala, C-014869/018 (1955)
11. Herrizaintza atala, C-014869/018 (1955)
12. Herrizaintza atala, C-014922/015 (1956)
13. Herrizaintza atala, C-014304/031 (1940)

36. JCR1371/006 (1895)
37. JCR1371/006 (1895)
38. JCR1577/084 (1870)
39. JCR1630/006 (1872)
40. JCR1915/024 (1782)
41. JCR2236/087 (1647)
42. JCR4155/026 (1884)
43. JCR4229/005 (1891)
44. JCR4394/040 (1861)
45. JCR4436/085 (1872)
46. JCR4436/096 (1876)
47. JCR4442/018 (1862)
48. JCR4453/019 (1849)
49. JCR4469/013 (1859)
50. JCR4507/015 (1874)
51. Juzgado de Instrucción de Bilbao,
JCR0583/022 (1888)
52. Juzgado de Primera Instancia de Bilbao,
JCR4353/059 (1876)

BILBOKO UDAL AGIRITEGIA / ARCHIVO MUNICIPAL DE BILBAO (BUA-AMB)

1. Fondo: Ayuntamiento de Bilbao.
000249/009/003 (1828)
2. Fondo: Ayuntamiento de Bilbao.
000250/048/003 (1828)
3. Fondo: Ayuntamiento de Bilbao.
000250/048/003 (1828)
4. Fondo: Ayuntamiento de Bilbao.
000250/048/003 (1828)
5. Fondo: Ayuntamiento de Bilbao.
000250/048/003 (1828)
6. Fondo: Ayuntamiento de Bilbao.
000250/048/003 (1828)
7. Fondo: Ayuntamiento de Bilbao.
000250/048/003 (1828)
8. Fondo: Ayuntamiento de Bilbao.
000250/048/003 (1828)
9. Fondo: Ayuntamiento de Bilbao.
00248/269 (1826)
10. Sección Gobernación C-014869/018 (1955)
11. Sección Gobernación C-014869/018 (1955).
12. Sección Gobernación C-014922/015 (1956).
13. Sección Gobernación, C-014304/031 (1940)

**EUSKADIKO AGIRITEGI HISTORIKOA
/ ARCHIVO HISTÓRICO DE EUSKADI
(EAH-AHE)**

Memoria Historikoaren Dokumentazio Zentroa - Hezkuntza, Kultura eta Kirolak Saila. Bilboko portuko zamaketarien elkarteko (UGT) bazkideen izen-zerrenden eta elkarreak jasotako gutunen kopiak, Erandioko atala.
Sig.: 0249_011 (1936).

**EUSKADIKO AGIRITEGI HISTORIKOA
/ ARCHIVO HISTÓRICO DE EUSKADI
(EAH-AHE)**

Centro Documental de La Memoria Histórica - Ministerio de Educación, Cultura y Deportes. Copia de relaciones nominales de afiliados y correspondencia dirigida a la sociedad de obreros de carga y descarga del puerto de Bilbao (UGT), sección de Erandio.
Sig. 0249_011 (1936).

**BILBOKO PORTUKO AGINTARITZAREN
IRUDI ETA FITXATEGI DIGITALEN
BANKUA / BANCO DE IMÁGENES DE LA
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**

**BILBOKO PORTUKO AGINTARITZAREN
IRUDI ETA FITXATEGI DIGITALEN
BANKUA / BANCO DE IMÁGENES DE LA
AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**

**SANCHO EL SABIO FUNDAZIOA CAJA
VITAL KUTXA, FUNDACIÓN BANCARIAREN
FOTOTEKA.**

**Euskal Herriko Argazki Agiritegiak.
Néstor Basualdo agiritegia.**

1. Lanbideak eta ofizioak- Hiriko lanbideak. - C.V._ PAIS VASCO_NESTOR BASUALDO, S.16,SS.1
2. Etnografia. Merkataritza-jarduerak. - C.V._ PAIS VASCO_NESTOR BASUALDO, S.13,SS.1
3. Etnografia. Industria-jarduerak. - C.V._ PAIS VASCO_NESTOR BASUALDO, S.13,SS.4

**FUNDACIÓN SANCHO EL SABIO.
FOTOTECA CAJA VITAL KUTXA,
FUNDACIÓN BANCARIA.**

**Archivos Fotográficos del País Vasco.
Archivo Néstor Basualdo.**

1. Profesiones y oficios. Profesiones urbanas. - C.V._ PAIS VASCO_NESTOR BASUALDO, S.16,SS.1
2. Etnografia. Actividades comerciales. - C.V._ PAIS VASCO_NESTOR BASUALDO, S.13,SS.1
3. Etnografia. Actividades industriales. - C.V._ PAIS VASCO_NESTOR BASUALDO, S.13,SS.4

FITXA TEĀNIKOĀ

FICHA TÉCNICA

BIZKAIKO BATZAR NAGUSIAK / JUNTAS GENERALES DE BIZKAIA

Lehendakaria/Presidenta

Ana Otadui Biteri

Lehenengo Lehendakariordea/Vicepresidenta Primera

Begoña Gil Llanos

Bigarren Lehendakariordea/Vicepresidenta Segunda

Idoia Buruaga Bárcena

Lehenengo Idazkaria/Primera Secretaria

Jane Eyre Urquieta Zuzaeta

Bigarren Idazkaria/Secretario Segundo

Ricardo Vaquero Moreno

ERAKUSKETA ETA KATALOGOĀ

Arduraduna eta editorea/Comisariado y edición

Izaskun Llona Vidaurrazaga

Javier Barrio Marro (Enkaterrietako Museoa – Museo de Las Encartaciones)

Testuak, ikerketa eta irudien bilaketa/Textos, investigación y búsqueda de fotografías

María Romano Vallejo, Amaia Apraiz Sahagún

Obren jatorria/Procedencia de las obras

Euskal Museoa-Museo Vasco

Fundación Sancho el Sabio Fundazioa

Euskadiko Artxibo Historikoa-Archivo Histórico de Euskadi

Archivo Histórico Foral de Bizkaia-Bizkaiko Foru Artxibo Historikoa

Bilboko Eder Arte Museoa-Museo de Bellas Artes de Bilbao

Bilboko Portuko Agintaritzaren Irudi eta Fitxategi Digitalen Bankua / Banco de imágenes de la Autoridad Portuaria de Bilbao

Diseinua/Diseño

Positivo - Emociona (erakusketa/exposición)

Imanol Gillen García (argitalpena/publicación)

Itzulpenak/Traducciones

Bizkaiko Batzar Nagusien Itzulpen Zerbitzua – Servicio de traducción de Juntas Generales de Bizkaia

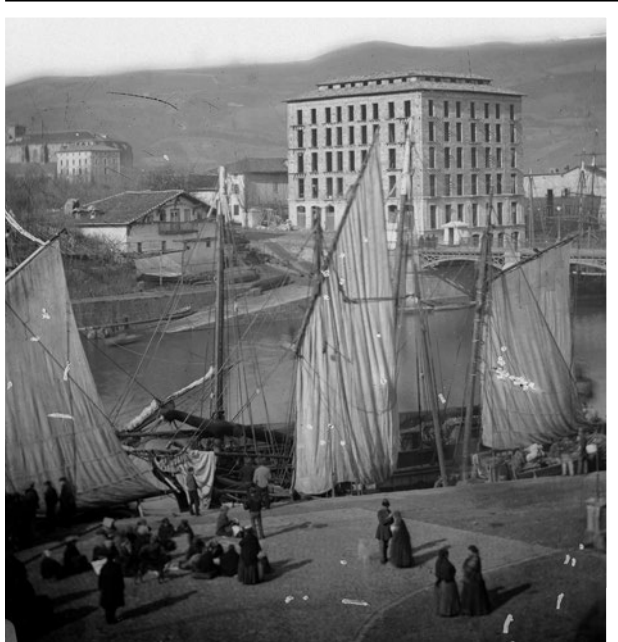
Inprimaketa/impresión

Printhouse (erakusketa-exposición)

Grafilur (argitalpena-publicación)

ISBN: 978-84-88088-46-8

Lege Gordailua-Depósito Legal: LG BI 00331-2024



ENKARTERRIETAKO MUSEOA
MUSEO DE LAS ENCARTACIONES



BATZAR NAGUSIAK
JUNTAS GENERALES
BIZKAIA