
Las mujeres en la carga y descarga portuaria en España en el tránsito del siglo XIX al XX*

● JORDI IBARZ

● MÓNICA BORRELL-CAIROL

Universitat de Barcelona

Introducción

Las mujeres de las comunidades marítimas históricamente participaron en un gran número de trabajos. Desde la venta del pescado a la reparación de las redes, pasando por el acarreo y la descarga del pescado cuando ese llegaba a puerto. Las mujeres se dedicaban a la descarga del carbón mineral y de bacalao, también arrastraban gabarras o conducían barcas por las rías. No obstante, este ha sido un asunto poco considerado por la bibliografía especializada, tanto europea como española. Como veremos, ya finales del siglo XIX fue importante la presencia de cargadoras en los puertos de La Coruña, Santander o Bilbao, donde se organizaron sindicalmente y protagonizaron significativos conflictos huelguísticos. El objetivo principal de este artículo es reconstruir la cronología de la presencia de las mujeres en la carga y descarga portuaria y su implicación en la movilización obrera en el sector, hasta establecer las circunstancias de su desaparición a partir de la Primera Guerra Mundial.

Las investigaciones que se han interesado por el impacto de las políticas sindicales y del movimiento obrero en la configuración de este sector, el de la carga y descarga portuaria, y en sus condiciones laborales¹ no se han referido al trabajo de las mujeres. Así mismo, son muy escasos los estudios sobre la sindicación y las movilizaciones de las trabajadoras ocupadas en los puer-

* Este trabajo ha recibido el apoyo financiero y forma parte del proyecto de investigación del Ministerio de Ciencia e Innovación «Mundos del trabajo en transición (1750-1930): cualificación, movilidad y desigualdades» HAR2017-84030-P, y del proyecto del European Research Council «SeaLiT. Seafaring Lives in transition. Mediterranean Maritime Labour and Shipping during Globalization, 1850s-1920s» ERC-2016STG 714437.

1. Ibarz Gelabert (2000, 2003); Suárez Bosa (2003).

Fecha de recepción: septiembre 2019

Versión definitiva: enero 2020

Revista de Historia Industrial

N.º 78. Año XXIX. 2020

tos españoles y, en especial, de las cargadoras y descargadoras.² Los estudios sobre el trabajo portuario se han caracterizado por ser monografías centradas en un solo puerto. Uno de los aspectos que consideramos interesantes del presente artículo es que, superando el ámbito local, considera conjuntamente lo sucedido en tres casos. El estudio conjunto de los puertos de Bilbao, Santander y La Coruña permite mostrar el carácter general de la existencia de trabajo femenino en un sector considerado exclusivamente masculino. Por otra parte, analizar el trabajo de las mujeres en la carga y descarga en esos tres puertos, significa, de facto, hablar del trabajo de las mujeres en la carga y descarga portuaria en toda España. Este fue un fenómeno que se dio tan solo en los puertos del norte peninsular y eso explicaría la ausencia a referencias sobre el trabajo femenino en los estudios realizados sobre Barcelona o Las Palmas de Gran Canaria. Este artículo es una primera aproximación interpretativa realizada sobre las mujeres en la carga y descarga portuaria en los puertos españoles cuyo conocimiento requerirá, sin duda, una tarea de investigación mucho más exhaustiva.

Los estudios sobre políticas laborales de las instituciones obreras respecto al trabajo femenino se han ocupado de sectores fundamentalmente industriales como el textil, el vidrio o el metal,³ también del trabajo femenino agrario⁴ o del servicio doméstico.⁵ Estos estudios han mostrado cómo el sindicalismo obrerista influyó en la segregación sexual de estos mercados de trabajo. La presencia de mujeres en el trabajo portuario en España es útil para cuestionar alguno de los argumentos tradicionales sobre la segregación laboral. Los análisis de la segregación ocupacional que consideran la presencia de mujeres en empleos tradicionalmente masculinizados denuncian la inconsistencia de los estereotipos negativos asociados a lo femenino.⁶ El trabajo duro y peligroso fue un argumento clásico, esgrimido por los sectores contrarios al acceso de las mujeres a determinadas ocupaciones como en la construcción o en la minería. En el caso de las descargadoras, en las fuentes periodísticas utilizadas, la fuerza física no se esgrimía como una debilidad para desarrollar su trabajo, simplemente se presentaba como una característica de este. Las cargadoras objeto de este artículo ejercieron un trabajo basado en la fuerza física y, como veremos, fueron sustituidas con el avance de la mecanización.

Para la realización de esta investigación hemos partido de la bibliografía existente y se han utilizado sobre todo fuentes hemerográficas. Hemos recurrido a la hemerografía digital que se encuentra accesible en las principales bases de datos de prensa histórica que permiten la búsqueda a texto comple-

2. Macías (2016).
3. Borderías (2007).
4. Martínez Soto (2003).
5. Borrell-Cairol (2020).
6. Ibáñez (2017).

to. En concreto, hemos consultado la Biblioteca Virtual de Prensa Histórica del Ministerio de Cultura, la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional Española, Galiciana de la Biblioteca de Galicia, Liburuklik del Servicio de Bibliotecas de Euskadi, y el Arxiu de Revistes Catalanes Antiques de la Biblioteca de Catalunya. La búsqueda de los artículos ha sido realizada a partir de las palabras relacionadas directamente con el trabajo de las mujeres en la carga y descarga: «sirguera», «carguera», «descargadora», «estibadora» y sus respectivos plurales. Como límite cronológico de la búsqueda hemos situado enero de 1939. El retorno de esas búsquedas han sido un total de 2.357 páginas que, una vez revisadas y descartadas las no referidas al tema de nuestro interés, ha dado un resultado de 676 páginas. Esto ha sido completado con la búsqueda en otros repositorios digitales específicos de prensa obrera, como es el caso del Archivo de la Fundación Pablo Iglesias, donde está *El Socialista*, o en archivos con otros periódicos con un interés específico como la Biblioteca de la Diputación Foral de Vizcaya, con los fondos de la *Gaceta del Norte*. En esta segunda fase de la búsqueda hemos localizado la información por los procedimientos cronológicos tradicionales centrándonos en los períodos de los que conocíamos la existencia de determinado conflicto laboral en el sector, que han aportado otras 225 páginas.

Las mujeres en la historiografía del trabajo portuario

En la muy abundante historiografía sobre los trabajadores de la carga y descarga portuaria, las mujeres tienen un papel marginal. La falta de interés ha evitado, hasta hace relativamente poco, que se consideraran las evidencias de trabajo femenino en este sector. En el plano internacional son escasos los estudios sobre este tema. Estos se refieren a las condiciones de participación directa de las mujeres en estas tareas, a las circunstancias en las que esta se dio y en los motivos de exclusión de ese trabajo. En los puertos de Finlandia, el trabajo femenino alcanzó el 16% de la fuerza de trabajo en los años treinta y las mujeres desempeñaron un importante papel a pesar de los intentos sindicales para excluirlas del sector. Las mujeres se adaptaron a la estacionalidad y no desaparecieron hasta la mecanización de la carga y descarga y la aparición de otras oportunidades de trabajo en sectores definidos como femeninos.⁷ El trabajo femenino en los puertos ingleses en general, y en Liverpool en particular, dejó muy poca constancia en los registros oficiales. No obstante, parece claro que la Primera Guerra Mundial permitió la incorporación al trabajo portuario de unos centenares de mujeres en ese sector. También en los puertos suecos las mujeres participaron en estas tareas

7. Bergholm y Teras (1999).

y se organizaron sindicalmente. En ambos casos, el trabajo de las mujeres como cargadoras contó con la hostilidad masculina y terminó con la introducción de la mecanización.⁸ En Francia, el trabajo de las mujeres en los puertos fue persistente, especialmente importante en puertos coloniales como Casablanca, y tuvo su momento álgido en el período de entreguerras, con la existencia de sindicatos propios. Sin embargo, la oposición sindical consiguió ir definiendo las tareas de menor dureza como femeninas y relegando a las mujeres a las tareas menos pesadas y difíciles.⁹ Por otra parte, otros estudios han tratado de ampliar la definición de lo que puede considerarse trabajo portuario, con tal de incluir a las mujeres que desarrollaban otras actividades laborales en los puertos como en cantinas, limpieza de buques o, simplemente, como mujeres de estibadores.¹⁰ En este último sentido hay una línea de investigación centrada en la participación femenina en los conflictos portuarios y en su papel como miembros de las familias que soportaban la carga de las huelgas.¹¹ La exclusión de las mujeres del trabajo portuario se ha explicado alegando que no eran lo suficientemente fuertes o valientes aunque los trabajadores también se resistieron a su presencia porque consideraron que la existencia de mujeres en ese «trabajo de hombres» minaba la identidad de los estibadores.¹² Este aspecto identitario es también abordado en estudios centrados en la reciente incorporación de las mujeres al trabajo portuario.¹³

Como ha sucedido con la historiografía foránea, también ha sido muy escasa la atención recibida por el trabajo de las mujeres como cargadoras y descargadoras en los puertos en España. En diversas monografías locales se constata la existencia de ese colectivo. Así, en el período estudiado, en los puertos del norte español, además de dedicarse a la subasta y venta de pescado, el transporte en gabarras de materiales, el cuidado de artes de pesca y marisqueo o empleadas en las fábricas de conservas, las mujeres también se dedicaron a la carga y la descarga.¹⁴ Las cargueras de Bilbao tuvieron una existencia muy anterior a la de otros puertos, constatada al menos desde la Edad Moderna.¹⁵ Posiblemente por su longevidad, el caso de las cargueras de Bilbao ha sido algo más considerado. En un trabajo monográfico sobre estas destaca la interpretación de la competencia con el trabajo de los hombres en el puerto.¹⁶ En otro análisis sobre la estructura del trabajo en Bilbao antes de la última década del siglo XIX, al estudiar el trabajo no cualificado, se les dedican unas

8. Stanley (2001).

9. Pigenet (2002).

10. Kelly (1987).

11. Millar (2013).

12. Cole y Hart (2017), p. 285.

13. Alimahomed-Wilson (2016), p. 163.

14. Bernal Serna (2012); Macías (2016).

15. Bernal Serna (2012), p. 199.

16. Macías (2016), p. 833.

pocas, pero bien documentadas, páginas.¹⁷ Esta última investigación, a pesar de recurrir a las habituales y socorridas fuentes de autores costumbristas, utiliza también materiales de archivo. En un cierto sentido, el trabajo de las conductoras de barcas o bateleras puede ser considerado también como parte de la carga y descarga, pero no lo hemos incluido en nuestro análisis. Este oficio, en determinados lugares del norte español, como Pasajes y en otras localidades con rías, también lo realizaron las mujeres.¹⁸ Los estudios monográficos dedicados a estas presentaban el trabajo de las bateleras como una ocupación exclusiva de mujeres. Estas estaban encargadas del transporte de personas y mercancías y dicho trabajo se mantuvo hasta principios del siglo XX como una importante actividad femenina.¹⁹ Volviendo al más específico trabajo de carga y descarga portuaria, unas pocas páginas más son las dedicadas a las trabajadoras del puerto de La Coruña, también enfatizando la competencia con el trabajo masculino.²⁰

En general, en la historiografía del movimiento obrero de los puertos en los que las mujeres trabajaron en la carga y descarga, a pesar de conocerse su participación en la lucha sindical y de existir organizaciones sindicales específicas de descargadoras, estas han recibido muy escasa atención. Se constata la existencia de organizaciones sindicales de descargadoras del puerto en Galicia,²¹ o también se señala su participación en el movimiento obrero de Santander.²² En algún caso, a pesar de la existencia de actividad sindical de hombres y mujeres, esta ha sido subsumida en el habitual genérico masculino que ha invisibilizado la acción específica de las mujeres. En otros casos, cuando se ha tratado a estas mujeres en la bibliografía académica, a veces encontramos caracterizaciones muy distintas de las de los hombres. Así, se construye una imagen de su carácter centrada en su aspecto físico o en su actitud. Los estudios se refieren a sus bajos modales y destacan que los movimientos sindicales no consiguieron intimidar a estas mujeres que hicieron de su lenguaje fuerte y de sus chistes espontáneos un arma temible para sus adversarios.²³ Más allá de algún estudio sobre la sindicación o las movilizaciones de las descargadoras de Bilbao,²⁴ la atención hacia el impacto de las políticas sindicales y del movimiento obrero en las condiciones laborales de las trabajadoras de los muelles no cuenta con demasiada atención historiográfica.

De la escasa bibliografía disponible se constata la presencia de trabajo femenino en los puertos durante largos períodos de tiempo, la competencia es-

17. Ruzafa Ortega (1998), pp. 101-107.

18. Azpiazu Elorza (2016), p. 818; Cantín (1995).

19. Cantín, (1995).

20. Brey (1992), pp. 42-45.

21. Míguez Macho (2007), p. 87.

22. Santoveña Setién (2002), p. 193.

23. Brey (1992), p. 45.

24. Macías (2016).

tablecida entre mujeres y hombres por el trabajo, la resistencia del sindicalismo portuario a aceptar a las mujeres en estas tareas y el fin del trabajo femenino en la carga y descarga estrechamente vinculado a la mecanización.

El trabajo de las mujeres en los puertos españoles hasta finales del siglo XIX

La historiografía ha destacado la presencia exclusiva de mujeres en distintas ocupaciones realizadas en los puertos del norte español. Hasta mediados de siglo XIX, transportar el metálico para las transacciones económicas entre barqueros y comerciantes, cargar y descargar el bacalao o la descarga de mineral, arena y más tarde carbón eran algunas de las tareas que realizaban las cargueras de Bilbao según una jerarquía laboral claramente definida.²⁵ En el puerto de Bilbao, así como en los de Rentería y Pasajes, también estaban las sirgueras, encargadas de arrastrar a las gabarras con maromas ceñidas al cuerpo.²⁶ Podemos constatar la presencia de las mujeres en los puertos vascos con anterioridad a otros puertos atlánticos como Santander y La Coruña. Posiblemente esto fue debido a la institución de la matrícula de mar. Este era el sistema principal de reclutamiento para la Armada establecido a mediados del siglo XVIII. Con este sistema, a cambio de la obligación de realizar el servicio militar en la marina de guerra, se garantizaba a los matriculados la exclusividad en el trabajo como marineros, pescadores, cargadores de los puertos y constructores navales.²⁷ La matrícula de mar dificultaba, cuando no impedía, que las mujeres pudieran trabajar de manera legal en cualquiera de esos oficios. No obstante, las provincias del País Vasco tenían unas condiciones especiales ya que estaban exentas de la aplicación de esta.²⁸ En estudios realizados sobre Lequeitio y Bermeo se observa un porcentaje elevado (29%) de jornaleras que, para las autoras, al ser hijas, madres y esposas de pescadoras podrían ser trabajadoras del puerto.²⁹

Las mujeres ocupadas en la carga y descarga portuaria transportaban mercancías como minerales o carbón mediante cestos colocados en sus cabezas. En Bilbao, las mujeres se dedicaron a la carga y descarga «a brazo» de bacalao, de carbón y mineral, así como de mercancía general en ferrocarriles.³⁰ Según información de la Comandancia de Marina de La Coruña, de noviembre de 1884, las mujeres se ocupaban de la descarga de lastre, ladrillo,

25. Macías (2016), p. 834; Ruzafa Ortega (1998), pp. 102-103.

26. Macías (2016), p. 836.

27. Vázquez Lijó, (2007).

28. García Domingo (2017), p. 223.

29. Fernández Fonseca y Prado Antúnez (2000), p. 282.

30. Ruzafa Ortega (1998), p. 104.

teja y cal.³¹ Al parecer, al menos en Bilbao, estos trabajos sufrieron un deterioro en sus condiciones de realización respecto a períodos anteriores, lo que motivó la aparición en la prensa de artículos que muestran el nulo reconocimiento social de estos trabajos.³²

Este era un trabajo caracterizado por una gran eventualidad. A partir de la segunda mitad del siglo XIX, en el puerto de Bilbao los cambios en la organización del trabajo y la competencia masculina apoyada desde las instituciones provocaron que un trabajo que hasta el momento había tenido un carácter regular para las mujeres se convirtiera en eventual.³³ Como en Bilbao, el trabajo de las mujeres en la carga y descarga en los puertos pesqueros y comerciales de Galicia también se caracterizaba por una gran eventualidad.³⁴

La retribución de las mujeres era claramente discriminatoria respecto a la de los hombres. En La Coruña, el salario de las cargadoras de carbón era de seis reales en comparación con los ocho que cobraban los hombres;³⁵ se dedicaban a la carga de sal, de minerales o de carbón y normalmente estaban en competencia con los estibadores a causa de sus salarios inferiores.³⁶ Para el puerto de Bilbao se establecía de forma más genérica que las mujeres ganaban en los muelles «un jornal notablemente inferior al de los hombres».³⁷

La prensa presentaba a estas trabajadoras como «damas del sexo fuerte» y «dotadas de un alma varonil» y loaba el esfuerzo físico que representaba cargar y descargar grandes pesos.³⁸ Era una imagen que mostraba la dureza de sus condiciones de trabajo y que se alejaba de los modelos de feminidad más tradicionales vinculados a la debilidad y la discreción, aspecto que, como podremos constatar, comportó críticas de la prensa de la época:

Véanse en las hojas de bajamar una porción de mujeres discurrir en todas direcciones entre el agua y el fango de la dársena recogida su amarilla saya en torno de sus muslos y ostentando su robusta pierna salpicada por lodo infecto, [...]; estas son las cargueras o la ínfima categoría de la sardinera, las mismas quienes vemos después subiendo el carbón a las casas, cargando algunas el bacalao y vendiendo castañas las noches de invierno.³⁹

Esta imagen en la que se valoraba el esfuerzo físico cambió a lo largo del período analizado. El debate sobre la primera regulación del mercado de tra-

31. Castillo (1985).

32. Macías (2016), p. 834.

33. Ruzafa Ortega (1998), p. 104.

34. Pereira (2010), p. 41.

35. Castillo (1985).

36. Brey (1992), p. 43.

37. Castillo (1985), p. 613; Ruzafa Ortega (1998), p. 106.

38. *El Noticiero Bilbaíno* (10 de agosto de 1877, 25 de abril de 1881 y 15 de agosto de 1881).

39. *La Atalaya* (18 de diciembre de 1899).

bajo, acaecido en España a finales del siglo XIX y principio del XX, fue protagonizado por reformadores sociales, médicos, miembros de la Iglesia y de organizaciones políticas y sindicales. En esta discusión, fue un elemento de consenso entre las distintas voces la necesidad de regular el trabajo femenino e infantil, especialmente el extra doméstico. Partiendo de una supuesta inferioridad de la mujer, se justificaba regular el trabajo femenino debido a los efectos de determinadas ocupaciones sobre su salud física y moral. Uno de los argumentos utilizados fue que aquellos trabajos que implicaban unas duras condiciones físicas no debían ser realizados por mujeres.⁴⁰ De este modo, por ejemplo, en la minería se legisló para limitar el trabajo femenino.⁴¹

Cuando la Comisión de Reformas Sociales inició la recogida de información sobre el mercado de trabajo, uno de los aspectos que visibilizó fue las ocupaciones de la mujer y la necesidad de intervenir en ellas convirtiéndose su regulación en una de las primeras iniciativas en torno la cuestión social.⁴² En esta línea, la Comisión de Reformas Sociales se interesó por el trabajo de las mujeres en la carga y descarga y en 1884 una encuesta oficial preguntaba sobre el volumen de mujeres en esta ocupación y su remuneración.⁴³ Hasta entonces la existencia de mujeres en el trabajo portuario no había sido considerada como un problema.

Las cargueras empezaron a ser consideradas como un problema de orden público que era necesario solucionar regulando la ocupación del espacio público mediante las ordenanzas municipales. En vez de regular su ocupación, se pretendía organizar su presencia pública que, además, distaba del arquetipo de feminidad que se quería imponer, ligado al modelo de domesticidad que definía el hogar como ámbito de actuación femenina y la figura de la madre y esposa como papel vital de la mujer.⁴⁴ Así, por ejemplo, a finales del XIX, las Ordenanzas Municipales de Santander preveían sanciones por la ocupación de la vía pública y se denunciaba en la prensa que estas ordenanzas no eran cumplidas por las trabajadoras ni eran sancionadas por las autoridades competentes. Así, para regular su presencia en el espacio público, se las presentaba como personas que incordiaban, gritaban, alteraban en la vía pública ejerciendo su trabajo:

[...] el desembarque de las cargas de sardina completando el cuadro de «intransitabilidad», porque con los capachos chorreando agua y grasa u con las endemoniadas lenguas de algunas cargueras que despiden por sus bocas sapos y culebras a gritos desacompañados por falta de vigilantes que repriman tales excesos,

40. Arbaiza Vilallonga (2000), p. 411.

41. Pérez de Perceval Verde *et al.* (2019), pp. 7-9.

42. Arbaiza Vilallonga (2000); Pérez-Fuentes Hernández (1991).

43. Castillo (1985).

44. Nash (1993), p. 615.

son causas más que suficiente para huir de allí, sobre todo las señoras, como alma que lleva el diablo.⁴⁵

Son tales los escándalos que ocurren todos los días entre las cargueras a la llegada de los vapores [...] que si nuestro dignísimo señor Alcalde lo viera o lo supiese, estamos seguros dispondría inmediatamente que no faltara en el Muelle y en el ferrocarril una pareja de Guardias municipales que impusiera el orden y el respeto que son necesarios y que la cultura de un pueblo como el nuestro reclama a grandes voces.⁴⁶

Y que hasta sus canciones llegaban a molestar:

Hoy ni eso os es permitido, molestáis al vecindario con vuestras armoniosas notas, que no se da por ofendido con el desagradable, prolongado y agudo silbido que a cualquier hora del día o de la noche producen las locomotoras pasando por medio de sus calles.⁴⁷

La prensa las situaba como fuente de altercados en las calles a causa de las riñas que algunas de estas mujeres mantenían entre ellas en la vía pública. Así se difundió entre la opinión pública la visión de unas mujeres perturbadoras del orden social y, por ende, moral de la sociedad. Todo esto sucedió cuando el trabajo de las cargueras se generalizó en muchos puertos, su número creció de forma considerable y empezaron a participar en la actividad sindical de sus respectivos puertos reivindicando mejoras en su retribución y en sus condiciones de trabajo.

La presencia de las mujeres en la carga y descarga portuaria

No existe información estadística sobre el número de mujeres que trabajaron en la carga y descarga portuaria y, por tanto, resulta difícil realizar una estimación de la evolución cronológica tanto de su aparición como de su desaparición. Todo parece indicar que, hacia finales del siglo XIX, el incremento de la demanda de mano de obra provocada por el crecimiento de los tráficos provocó que las mujeres dejaran de ejercer tareas de carga y descarga en lugares marginales, como podían ser el de la descarga del pescado fresco, o con las maletas de los pasajeros. A pesar de que los períodos de expansión comercial no fueron absolutamente coincidentes en los tres puertos considerados,

45. *El Correo de Cantabria* (8 de julio de 1891).

46. *Boletín del Comercio* (26 de octubre de 1874).

47. *El Nervión* (30 de octubre de 1892).

sí que existieron unas características comunes que explican la aparición o el incremento de mujeres en esos trabajos.

Bilbao gozó hasta mediados del siglo XIX de la exención de derechos aduaneros que lo convirtieron de facto en la verdadera puerta de Castilla.⁴⁸ Era un puerto de estuario donde los barcos atracaban en su parte exterior y las mercancías debían transportarse río arriba por medio de gabarras.⁴⁹ Hasta 1887 las mejoras se centraron en mejorar la navegabilidad de la ría, lo que facilitó y abarató el transporte marítimo, que creció extraordinariamente hasta 1901.⁵⁰ El tráfico principal consistió en la llegada de carbón mineral y en la salida de mineral de hierro,⁵¹ mercancías vinculadas a la industrialización experimentada en el País Vasco a partir de la mitad del siglo XIX. Estos tráficos representaron más del 50% de los productos desembarcados y embarcados en la mayor parte del período considerado.

El puerto de Santander vivió su mayor esplendor a mediados del siglo XIX al constituirse como el lugar privilegiado para la salida de las harinas castellanas. En cambio, a principios del siglo XX, con la pérdida de las colonias, se produjo un cierto declive de las operaciones comerciales.⁵² Esto fue suplido «por el dinamismo que genera el tráfico minero, la modernización de sus muelles comerciales, su progresiva mutación hacia un puerto industrial de base regional».⁵³ El mineral de hierro llegó a significar tres cuartas partes del tráfico portuario transportado predominantemente por buques extranjeros que llegaban en lastre para salir cargados con ese mineral.⁵⁴ Con el cambio de siglo se produjo un crecimiento que llegó hasta la Primera Guerra Mundial, el tráfico del mineral de hierro creció de forma espectacular en los últimos años del siglo XIX y su apogeo terminó con el inicio de dicho conflicto bélico.⁵⁵

La Coruña ocupaba una posición intermedia en la jerarquía portuaria española y, por tanto, desarrollaba un papel secundario en comparación con los mayores puertos españoles.⁵⁶ Era básicamente un puerto de cabotaje. A principios del siglo XX la actividad portuaria en La Coruña se intensificó de forma sensible, con el consiguiente incremento del número de trabajadores dedicados a la carga y descarga.⁵⁷ Los tráficos principales durante el período considerado fueron los de emigración y pesca, siendo la principal función del puerto la redistribución de determinados inputs con destino a la

48. Ruiz Romero de la Cruz (2004), p. 83.

49. Ruiz Romero de la Cruz (2004), p. 84.

50. González Portilla (2001), p. 63.

51. Ruiz Romero de la Cruz (2004), p. 93.

52. Ruiz Romero de la Cruz (2004), p. 129.

53. Ruiz Romero de la Cruz (2004), p. 130.

54. Ruiz Romero de la Cruz (2004), p. 135.

55. Ruiz Romero de la Cruz (2004), p. 143.

56. Mirás Araujo (2004), p. 121.

57. Brey (1992), p. 43.

flota pesquera, en especial el carbón. Durante la primera década del siglo xx el tráfico experimentó un período de prosperidad, pero con la Primera Guerra Mundial se experimentó una fase de decrecimiento, siendo especialmente crítico el período 1914-1916.⁵⁸ A partir de 1929 se produjo un considerable aumento del tráfico de aceites pesados para motores,⁵⁹ indicador de la progresiva sustitución del carbón como combustible en la industria pesquera.

Aunque por motivos diversos, el crecimiento del acarreo de carbón mineral y minerales fue un elemento común para esos tres puertos. En Bilbao se aumentó la importación de carbón debido al crecimiento de la industria siderúrgica. En Santander, a pesar de la crisis producida a finales del siglo xix, uno de los pocos tráficos que creció fue el de la carga de minerales procedentes de las minas cántabras. Por su parte, en el puerto de La Coruña el incremento principal fue el de la manutención de carbón, destinado en este caso a la creciente industria pesquera. Este crecimiento vinculado a las transformaciones industriales se detuvo a partir de la Primera Guerra Mundial, cuando los tres puertos experimentaron una notable crisis.

Como indicador indirecto de la cronología de la presencia de mujeres en la carga y descarga hemos utilizado las informaciones disponibles sobre sus accidentes de trabajo. La accidentalidad era frecuente por la tipología del trabajo y por las condiciones en las cuales se encontraban los muelles:

Hallándose varias mujeres cargando mineral en el vapor Barmston que se estaba fondeando en la ría, entre el Cementerio de los ingleses y el dique, cuando por efecto de haberse roto la plancha que unía el buque al muelle cayeron al agua diez y seis de las infelices cargueras varias de las cuales resultaron con algunas contusiones por haber chocado contra las piedras de la orilla de la ría.⁶⁰

En la prensa periódicamente aparecían noticias sobre accidentes laborales en los que participaban cargueras. Con dichas noticias hemos elaborado una relación de accidentes y accidentadas de cerca de un centenar de casos que hemos situado en un anexo final. No es correcto utilizar esta relación como una alternativa a la inexistente información estadística. A causa de los déficits en las fuentes y en los procedimientos con la que ha sido elaborada tan solo podemos usarla como una aproximación cualitativa. Dicha relación está únicamente destinada a evidenciar la presencia de dichas mujeres en la carga y descarga portuaria. Son datos referidos exclusivamente a Bilbao y Santander, dado que este tipo de información no aparecía en la prensa de La Coruña.

58. Mirás Araujo (2004), p. 124.

59. Mirás Araujo (2004), p. 137.

60. *El Isleño* (20 de abril de 1892).

El resumen construido con esa información muestra cómo, al menos, a partir de la década de los setenta del siglo XIX, las mujeres trabajaban como descargadoras en los puertos. Durante los primeros años las informaciones se refieren tan solo a los accidentes más graves, aquellos que provocaron la muerte de alguna de esas cargueras. Esto puede explicar el reducido número inicial de noticias referidas a los mismos. La información va regularizándose y de 1890 a 1921 y prácticamente para cada año tenemos referencias que confirman la existencia de accidentes laborales de trabajadoras portuarias. Después de ese período el número de las informaciones se reduce y se refieren a las cargueras que realizaban su trabajo fuera del puerto, básicamente en estaciones y mercados.

TABLA 1 - *Número de cargueras accidentadas por año y lugar del siniestro (1874-1927).*

Año	Puerto	Almacén	Estación	Mercado	Trans- porte	No consta	Total anual
1874	1		1				2
1882	1						1
1885			1				1
1889			1				1
1890	3						3
1891	1						1
1892	2						2
1893	2						2
1894	1						1
1897	1						1
1901	1						1
1902	6		1				7
1903	8	1					9
1904	9	2			1		12
1905	4	1				2	7
1906	3			1		3	7
1907	2				1		3
1908	3						3
1909	2						2
1910	3	1					4
1911	3						3
1912	2						2

(Continúa en a página siguiente)

Año	Puerto	Almacén	Estación	Mercado	Trans- porte	No consta	Total anual
1914	1						1
1915	1			1	1		3
1916	3						3
1917	1						1
1918	3						3
1919	1		1				2
1920	1						1
1921	2	1					3
1922			1			1	2
1923				1			1
1924				2			2
1927						1	1
	71	6	6	5	3	7	98

La cronología que muestran estas informaciones es en parte coincidente con la de las noticias referidas a la conflictividad portuaria en la que participaron mujeres. Para los primeros años, si bien hay diversas referencias en la prensa del protagonismo de cargueras en peleas y escandaleras, no hay rastro de su participación en huelgas y en organizaciones sindicales, que por otra parte estaban legalmente prohibidas. Eso cambió a partir de 1892 cuando las noticias sobre las huelgas de trabajadoras portuarias aparecieron por primera vez en la prensa, no dejando de hacerlo hasta 1920. Esta conflictividad laboral será otro indicador de la presencia femenina en los puertos y objeto de análisis del resto del artículo.

En general, la cronología de las huelgas portuarias se ajustará bastante a los ciclos huelguísticos que caracterizaron la historia del trabajo entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX. Así, al margen del período 1930-1934, que no consideramos por no manifestarse huelgas portuarias con participación femenina, las principales fases del ciclo huelguístico son: 1889-1892, 1900-1906, 1909-1913, y 1916-1920.⁶¹ La irrupción de las cargueras se produjo coincidiendo con los dos primeros ciclos huelguísticos. Su apogeo conflictivo se inscribe de lleno en el tercer ciclo y, finalmente, la expulsión de las mujeres del trabajo portuario coincidió con la última de estas fases.

61. Cruz (2015), p. 61; Soto Carmona (1989), p. 425.

La irrupción de las cargueras en el sindicalismo y la conflictividad laboral 1892-1907

La cronología de la irrupción de las mujeres en el trabajo de carga y descarga está solo parcialmente definida. No obstante, en la última década del siglo XIX estaba ya consolidada su existencia como una fuerza de trabajo importante, al menos en los puertos de Bilbao y Santander y, quizá algo más tarde, en La Coruña. Así mismo, por su participación en la conflictividad laboral característica de ese período, las descargadoras consiguieron una visibilidad en la prensa de la que no habían gozado hasta entonces.

La participación de las mujeres en la conflictividad laboral de sus respectivos puertos fue en paralelo a la de los distintos movimientos obreros de cada lugar. La aprobación de la ley de asociaciones en 1887 y la del sufragio masculino contribuyó al espectacular crecimiento del asociacionismo voluntario a partir de 1890.⁶² Estas circunstancias afectaron de forma similar a los distintos puertos, así hay un cierto consenso en situar 1890 y su década como el punto de salida de los respectivos movimientos obreros de cada puerto.⁶³

Los trabajadores portuarios desempeñaron un importante papel en los inicios del movimiento obrero, tanto en Bilbao⁶⁴ como en Santander.⁶⁵ En alguno de los trabajos consultados se indica que las mujeres no participaron activamente en la organización obrera. Así se dice que, a partir de 1886, cuando el ugetismo socialista se organizó en Bilbao, las mujeres, en bloque, quedaron al margen de este primer movimiento obrero.⁶⁶ No obstante, las informaciones periodísticas y otras fuentes nos indican lo contrario. Una primera huelga reclamando un incremento salarial se produjo en junio de 1892 cuando se declararon en huelga las descargadoras de carbón mineral de Bilbao en un conflicto que habían iniciado los descargadores de maderas.⁶⁷ En diciembre de 1892, en Santander se creó una Sociedad de Trabajadoras, que dirigida por mujeres se incorporaron al Centro Obrero ya adherido a la UGT. Esta organización fue creada por un grupo de jornaleras del muelle que ampliaron el alcance de la sociedad a las restantes actividades con presencia de mano de obra femenina.⁶⁸ En febrero de 1894, las cargueras participaron muy activamente en la huelga de Santander, protagonizando las coacciones contra las que actuaban de rompehuelgas, siendo detenidas en mayor número que los

62. Míguez Macho (2007), p. 109.

63. Miralles (1990), p. 16; Olábarri Gortázar (1978), p. 396.

64. Olábarri Gortázar (1978), p. 397.

65. Gutiérrez Lázaro y Santoveña Setién (2000), p. 27.

66. Ruzafa Ortega (1998), p. 168.

67. *El Nervión* (17 de junio de 1892), *El Guadalete* (19 de junio de 1892) y *El Nervión* (21 de junio de 1892).

68. Gutiérrez Lázaro y Santoveña Setién (2000), p. 38.

hombres.⁶⁹ La radicalidad femenina en estos conflictos era algo que llamaba la atención de la prensa y a menudo asociaba sus movilizaciones a un problema de orden público:

Las gestiones [para acabar con la huelga] practicadas han resultado inútiles, y es lo peor que ayer empezaron ya los huelguistas a agravar la cuestión amenazando que con ella se suscite otra, de orden público, cuyas consecuencias serían quizás más lamentables que las pérdidas materiales que ahora se están sufriendo. Ayer mañana, estando trabajando unas mujeres en la descarga del carbón de vapor «Turgot» un numeroso grupo de cargueras declaradas en huelga trato de acercarse a ellas para impedir que continuasen trabajando. La guardia civil que vigila las operaciones de carga y descarga de los pocos buques en que se han efectuado, y los guardias de vigilancia apresurándose a reprimir la coacción, deteniendo a trece de las personas que lo intentaron, cinco hombres y ocho mujeres. Grande es la vigilancia en el muelle Maliaño y, por ella, se evitará, seguramente que ocurra cualquier alteración del orden público; pero por muy grande que sea, no se puede impedir conatos que ya dan otro carácter a la huelga.⁷⁰

La reacción patronal a la conflictividad laboral en el sector de la carga y descarga fue la creación de sociedades bajo su control donde integrar a los obreros más dóciles. Cuando en Santander fracasó la huelga de 1894, los comerciantes propusieron la creación de una nueva sociedad de «contrarresistencia» para combatir a la sociedad de los obreros del muelle.⁷¹ A dicha sociedad, que debía estar formada por trabajadores foráneos de Santander, se incorporarían tanto hombres como mujeres.

Algo parecido sucedió en Bilbao donde, a consecuencia de la huelga declarada por los descargadores del muelle, se creó en junio de 1900 la Sociedad de Trabajos del Muelle por parte de los más importantes consignatarios, comerciantes e industriales. En ese mismo conflicto habían participado también las descargadoras de bacalao enfrentándose a la guardia civil.⁷²

De forma organizada y en reacción a las malas condiciones de trabajo y a la alta siniestrabilidad en el sector, estas trabajadoras demandaron y se movilizaron ante las autoridades locales. En Bilbao, a raíz de la siniestrabilidad existente, reclamaron ante la Junta de Reformas Sociales para que se adaptase el puerto, mejorase la seguridad y se evitaran así accidentes laborales:

En las distintas ocasiones que hemos presenciado la carga y la descarga de los buques atracados a los muelles de nuestro puerto, creímos conveniente llamar la

69. *El Atlántico* (4 de febrero de 1894), *La Atalaya* (4 de febrero de 1894 y 6 de febrero de 1894).

70. *La Atalaya* (6 de febrero de 1894).

71. Ortega Valcárcel (1996), p. 263.

72. *El Cantábrico* (17 de mayo de 1900).

atención del señor presidente de la Junta de Reforma Sociales para que procurase que las planchadas que se colocan desde los vapores tuviesen una valla que protegiesen a las cargueras de un accidente y que cualquier que pudiera dar lugar a sucesos lamentables. Además, en vez de una, por donde las mujeres hoy suben y bajan, debería haber dos, con el objeto que no tuviesen las unas que pararse y echarse a un lado para dejar paso a las otras.⁷³

Un rasgo diferencial que pudiera distinguir la conflictividad portuaria protagonizada por mujeres de la de los hombres fue el carácter más localizado y radical de alguna de sus huelgas y la escasa solidaridad masculina hacia reivindicaciones femeninas de carácter igualitario. Como hemos visto, los salarios femeninos en el sector eran inferiores a los masculinos y precisamente este fue uno de los motivos principales de la movilización de estas mujeres, sin que hayamos detectado apoyo masculino hacia esas reivindicaciones de igualación.

Santander vivió una revitalización societaria desde principios de 1899⁷⁴ con el período de mayor conflictividad de los vividos hasta el momento.⁷⁵ Una parte de las cargueras estaban asociadas desde septiembre de 1901 en una Sociedad de Cargadoras del Muelle.⁷⁶

En 1901, en Santander, las cargueras reclamaron igualdad salarial entre todas las trabajadoras del muelle. Las trabajadoras asociadas cobraban un salario de trece reales y aspiraban a que se abonase el mismo salario al resto, que cobraban doce reales. Esta diferencia salarial las perjudicaba, ya que se las despedía y eran sustituidas por no asociadas.⁷⁷ Este conflicto se apaciguó, pero no se resolvió realmente, de modo que en los meses siguientes se reprodujo. En mayo de 1902 se planteó una huelga parcial de dos días.⁷⁸ Nuevamente, en 1 de julio de este 1902, las cargueras de mineral pararon en la carga del vapor *Jessmore*⁷⁹ y también, quince días después por motivos parecidos, las cargueras se negaban a trabajar con el capataz que les había impuesto la empresa y pararon la carga del vapor *Bernilla*. Desde la prensa se afirmaba que las mujeres en huelga no tenían el apoyo de la Sociedad de Obreros del Muelle.⁸⁰ El 18 de julio de 1902, un par de días después de ser convocada la huelga, las cargueras reanudaron su trabajo. En junio del año 1903 una nueva huelga por motivos salariales afectó a las descargadoras de bacalao del va-

73. *El Cantábrico* (22 de diciembre de 1901).

74. Santoveña Setién (2002), p. 188.

75. Santoveña Setién (2002), p. 190.

76. Gutiérrez Lázaro y Santoveña Setién (2000), p. 64.

77. *El Cantábrico* (12 de diciembre de 1901).

78. *El Cantábrico* (20 de mayo de 1902, 12 de diciembre de 1901 y 22 de mayo de 1902).

79. *El Cantábrico* (1 de julio de 1902).

80. *El Cantábrico* (16 de julio de 1902).

por *Sardinia*, que consiguieron que sus demandas de aumento salarial fueran atendidas y obtuvieron el aumento reclamado de dos reales.⁸¹

En mayo de 1902, estaban afiliadas a la UGT 273 cargadoras del muelle y eran 675 los afiliados al sindicato masculino,⁸² lo que significa un nada desdénable 28% del total de esta fuerza de trabajo. En enero de 1904, en el muelle se planteó una huelga solidaria con la de los marineros y fogoneros de toda España en la cual participaron tanto hombres como las mujeres descargadoras.⁸³ Los consignatarios de nuevo organizaron una sociedad para combatir a las sociedades obreras y realizaron una serie de llamadas al ingreso de las cargueras a su asociación. La huelga, el 22 de enero, contaba con la participación de los obreros de los muelles, de las descargadoras y de los carreteros.⁸⁴ El desarrollo del conflicto permite mostrar cómo, tanto en las sociedades obreras como en la patronal, participaban hombres y mujeres. Los obreros asociados a la sociedad patronal eran increpados por las mujeres cuando acababan la jornada laboral y se produjeron agresiones de las mujeres asociadas contra las que habían trabajado en dicha sociedad patronal.⁸⁵ Se estableció un acuerdo por el que las doscientas trabajadoras asociadas eran contratadas por turno, pero priorizando siempre a las mismas mujeres, las que encabezaban la lista, lo que provocó secuelas del conflicto.⁸⁶ El 11 de agosto se firmó un convenio que establecía la prioridad en la contratación de los miembros de la sociedad patronal.⁸⁷ El conflicto resurgió de nuevo en 1905, protagonizado por descargadores y descargadoras cuya reivindicación principal fue que los capataces pudieran contratar libremente, en lugar de dar prioridad a los inscritos en la asociación patronal⁸⁸.

En La Coruña, desde finales del siglo XIX, las mujeres desempeñaron un papel muy activo en los motines de consumos o también en los conflictos del sector pesquero entre 1899 y 1902. No obstante, solo intervinieron en la lucha sindical algo más tardíamente.⁸⁹ Así, «las cargadoras y descargadoras de carbón y minerales de A Coruña, pasaron de una ruidosa postura antisindical a una voluntad de asociarse para conseguir condiciones de trabajo idénticas a los hombres».⁹⁰ Por otra parte, la organización sindical llevaba un cierto desfase respecto a la de los otros dos puertos. En enero de 1907, en La Coruña, las descargadoras crearon una sociedad, La Libertad del Trabajo,

81. *El Cantábrico* (10 de junio de 1903) y *El Nervión* (10 de junio de 1903).

82. Gutiérrez Lázaro y Santoveña Setién (2000), p. 68.

83. Santoveña Setién (2002), p. 193.

84. *El Cantábrico* (22 de enero de 1904).

85. *El Cantábrico* (26 de enero de 1904).

86. *La Atalaya* (17 de febrero de 1904).

87. Gutiérrez Lázaro y Santoveña Setién (2000), p. 106.

88. Gutiérrez Lázaro y Santoveña Setién (2000), p. 84.

89. Brey (2005), p. 188.

90. Brey (2005), p. 189.

cuya junta directiva estaba formada por mujeres.⁹¹ Con la organización de esta sociedad intentaron oficializar alguna de sus condiciones laborales, como el trabajo colectivo en cuadrillas y el cobro en común de las retribuciones que posteriormente se repartían entre las participantes de cada tarea.⁹² Esto significa que existía una organización específica de la carga y descarga dirigida por mujeres, en la que, al menos alguna de ellas tenía un papel activo. El conflicto iniciado en febrero de 1907 surgió de esa forma de trabajo colectiva. Los patronos pagaban a las mujeres una peseta por tonelada de carbón y estas abonaban quince céntimos a los paleadores. Cuando los paleadores, que se negaban a que este trabajo lo realizaran las mujeres, solicitaron un aumento salarial, el conflicto se enconó.⁹³ Del 19 de febrero al 1 de marzo de 1907, ciento cincuenta cargadores de los muelles de La Coruña se declararon en huelga para mantener a las mujeres al margen de las operaciones de palear carbón. Tras un acuerdo con la patronal, se garantizó ese trabajo a los hombres sindicados en una sociedad obrera.⁹⁴

Está pues establecido que las mujeres se movilizaron laboralmente al mismo ritmo y con una cronología casi idéntica a la de los hombres en sus respectivos puertos. Crearon organizaciones propias formadas y dirigidas por ellas mismas. Cuando la patronal creó otras sociedades para hacer frente a la movilización obrera en los puertos, las mujeres se incorporaron en estas como lo hicieron los descargadores. Algunas mujeres formaron parte de las estrategias patronales para combatir las iniciativas obreras, pero otras participaron de forma activa defendiendo sus intereses o solidariamente en las luchas de los trabajadores.

Entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX se dio una persistente movilización de las descargadoras. Se movilizaron por aspectos salariales, de jornada, accidentalidad o de reconocimiento sindical. Puede rastrearse en esta etapa una desconfianza hacia la negociación general para la solución de sus necesidades. Su terreno de juego eran el barco y el muelle, donde discutían directamente, sin intermediación, sus reivindicaciones. En todo caso, de ningún modo puede trazarse en este caso la distinción realizada a menudo entre trabajadores militantes y mujeres subordinadas a los intereses empresariales, o ajenas a la conflictividad laboral.

91. *El Noroeste* (10 de enero de 1907).

92. Brey (1992), p. 44; Castillo (1985).

93. *El Noroeste* (22 de febrero de 1907).

94. Instituto de Reformas Sociales, «Estadística de las Huelgas, 1907», Madrid, 1908, pp. 20, 30 y 31.

Apogeo conflictivo de las cargueras en el movimiento obrero portuario, 1910-1911

Fue en 1910 y 1911 cuando se inició un ciclo de conflictividad en el que se produjeron importantes movilizaciones protagonizadas por cargadoras y descargadoras. Durante esos años, las descargadoras actuaron conjuntamente con el resto del movimiento obrero portuario, tratando ellas de conseguir igualar sus condiciones con las de los hombres. Estas huelgas se enmarcan en el ciclo conflictivo planteado en 1908-1913, o 1909 para otros autores, originado por «el impulso a la huelga por parte de las sociedades obreras en crecimiento» y en la crisis política general.⁹⁵

En el mes de abril y mayo de 1910, la situación en la descarga del carbón en La Coruña había sido muy tensa. Los estibadores decretaron un boicot a los buques que llegaban con carbón al puerto, pero estos buques eran descargados con el trabajo de los marineros y de algunas mujeres.⁹⁶ Pero, en cambio, en octubre de ese mismo 1910, en el muelle de Linares Rivas, las descargadoras de carbón se negaron a trabajar en la descarga del carbón después de las siete de la tarde ni tampoco permitir que lo hicieran otros trabajadores excepto los tripulantes de los buques. Consideraban que dada la peligrosidad de los muelles no era posible la realización del trabajo sin una alta probabilidad de producirse accidentes de trabajo.⁹⁷ Por ello enviaron una instancia al gobernador civil con sus reivindicaciones.⁹⁸ Pocos días más tarde, esta reivindicación se formuló junto a otras en una destacada huelga de descargadoras de carbón. Estas enviaron unas bases a la patronal en las que reclamaban un aumento salarial de dos reales diarios y una jornada máxima de trabajo de ocho horas, las mismas que ya trabajaban los hombres. Esta reivindicación puso de relieve la importancia de la jornada laboral entre las reivindicaciones de estas trabajadoras, que era también una reivindicación central en el movimiento obrero, y lo hicieron en términos igualitarios para conseguir las mismas condiciones de trabajo que los hombres. La contra propuesta patronal reducía el incremento salarial a un real, las horas extraordinarias a cincuenta céntimos y dejaba la jornada en nueve horas.⁹⁹ Se nombró una comisión formada por una mujer de cada cuadrilla y, junto a dos estibadores terrestres y dos marítimos, continuaron negociando con la patronal. Finalmente, el 28 de octubre de 1910 los patronos aceptaron sus reivindicaciones, pero entonces surgió la reclamación por parte de las mujeres de que la contratación se rea-

95. Cruz (2015), p. 64.

96. *La Correspondencia Gallega* (27 de abril de 1910), *El Noroeste* (7 de mayo de 1910 y 8 de mayo de 1910).

97. *La Correspondencia Gallega* (21 de octubre de 1910).

98. *El Correo de Galicia* (19 de octubre de 1910).

99. *El Eco de Galicia* (27 de octubre de 1910).

lizara por turno riguroso establecido por su sociedad obrera.¹⁰⁰ Esta sociedad se constituyó en noviembre de 1910 con el nombre de El Progreso Femenino y trató de conseguir el reparto de trabajo por turnos de las cuadrillas.¹⁰¹ A finales de ese mes, el día 21 de noviembre, se declararon de nuevo en huelga para conseguir la implantación del turno en las respectivas cuadrillas y no trabajar después de las ocho y media de noche.¹⁰² No parece que las mujeres consiguieran el éxito en sus reivindicaciones. A partir de esa fecha se puede constatar la existencia de diversos conflictos, agresiones y peleas entre estas mujeres,¹⁰³ así como también aparecieron muestras de desunión sindical. Aún en los meses siguientes se produjeron algunas huelgas de corta duración, como en diciembre de 1910, por la readmisión de una trabajadora despedida, que contó con el apoyo solidario de la Sociedad de Estibadores La Armonía y que terminó en 24 horas.¹⁰⁴ O la de 6 de enero de 1911, realizada por motivos parecidos. Algunas mujeres habían dejado de cotizar en la sociedad obrera y por ese motivo las asociadas se negaron a trabajar con las mismas. Ante esa situación fueron despedidas las huelguistas. El conflicto terminó con la readmisión de las despedidas y su aceptación a trabajar con las no asociadas. Según se decía en la prensa las huelguistas estaban interesadas en una rápida solución dado que la falta de unión sindical hacía difícil una solución favorable a las trabajadoras.¹⁰⁵ No obstante, persistió el conflicto, con menor intensidad, durante las semanas siguientes.¹⁰⁶

Desde abril a julio de 1911, en Bilbao se produjo una agitación importante en el puerto. El 17 de abril de 1911 las descargadoras que estaban asociadas sindicalmente dejaron de acudir a su trabajo, en una huelga realizada en solidaridad con los hombres.¹⁰⁷ De nuevo, un mes después, las mujeres actuaron juntamente con los descargadores desempeñando un papel activo en el conflicto y planteando reivindicaciones propias. En una petición ante el gobernador civil solicitaban un aumento de jornal de 2,5 y 2,75 pesetas que cobraban a 3,25 pesetas. Además, que para levantar los cestos, en vez de mujeres, se ocuparan dos operarios.¹⁰⁸ Según la información del Instituto de Reformas Sociales, esta huelga transcurrió entre el 15 de mayo y el 7 de junio, y en la misma

100. *Gaceta de Galicia* (31 de octubre de 1910).

101. Brey (1992), p. 44.

102. *La Voz de la Verdad* (21 de noviembre de 1910).

103. *El Eco de Galicia* (23 de noviembre de 1910 y 2 de diciembre de 1910).

104. *La Publicidad* (6 de diciembre de 1910); *El Liberal* (6 de diciembre de 1910); *Ciudadanía. Diario Republicano* (6 de diciembre de 1910).

105. *El Eco de Galicia* (4 de enero de 1911 y 5 de enero de 1911); *La Época* (7 de enero de 1911); *La Correspondencia de España* (7 de enero de 1911); *El Noroeste* (8 de enero de 1911).

106. *El Noroeste* (8 de enero de 1911); *El Heraldo de Madrid* (9 de enero de 1911); *El Correo de Galicia* (9 de enero de 1911); *Heraldo de Zamora* (20 de enero de 1911); *El Noroeste* (20 de enero de 1911); *La Correspondencia Gallega* (23 de enero de 1911).

107. *Heraldo Alavés* (17 de abril de 1911).

108. *Gaceta del Norte* (15 de mayo de 1911).

participaron 317 descargadores de carbón. En la información estadística de la institución no consta la actuación en el conflicto de las descargadoras, pero por información hemerográfica conocemos que estas fueron un elemento esencial en su desarrollo.¹⁰⁹ En los periódicos del 17 de mayo se informa de la radicalización del conflicto con el acuerdo de las mujeres estibadoras de impedir el paso de los carros por los muelles, que obligó a la intervención de policía y guardia civil¹¹⁰ y con la decisión tomada en una asamblea de descargadoras de paralizar totalmente la descarga de cualquier tipo de mercancía en el puerto de Bilbao.¹¹¹ El 6 de junio la huelga aún no estaba resuelta y las mujeres continuaban con sus acciones.¹¹² Al día siguiente se estableció un principio de acuerdo que terminó con la huelga en el puerto, pero que dejó sin resolver el caso de la Compañía Vasco-Andaluza. De modo que, en 9 de junio, las descargadoras de esta empresa se declararon en huelga y, en apoyo de este paro, consiguieron la solidaridad del resto de las descargadoras.¹¹³ Al parecer esta compañía se negaba a que se aplicara ningún incremento salarial porque decía que, con anterioridad, ya pagaba un real más que los demás patronos.¹¹⁴ La solución al conflicto de junio se fijó por un laudo de la Junta de Reformas Sociales del 7 de julio de 1911. En el mismo se estableció la jornada laboral de ocho horas excepto para los meses de abril a septiembre en que era de nueve horas. Dicha jornada se estipuló igualmente para hombres y mujeres, medida reguladora de las condiciones de trabajo que se encuadra en la propia lógica de la organización del trabajo facilitaba que las jornadas fueran comunes. Los patronos también reconocían a la Sociedad de Obreros Descargadores de Carbón y que la contratación se realizara libremente, esto es por su libre elección. El salario se estipuló en 6,25 pesetas para los hombres y a las mujeres se les aumentó el que cobraban en un real.¹¹⁵ El texto no indica el salario que estaban cobrando las mujeres, pero por otras informaciones periódicas podemos saber que era de diez reales, once reales con la subida pactada.¹¹⁶ En definitiva, tras el acuerdo, las mujeres cobraban 4,25 pesetas frente a las 6,25 de los hombres. En el mismo acuerdo se establecía que este no era de aplicación para la Compañía Vasco-Andaluza dado que la representación patronal no tenía autorización para realizar ningún pacto que afec-

109. Instituto de Reformas Sociales, «Estadística de las Huelgas, 1911», Madrid, 1913, pp. 84-85.

110. *El Nervión* (17 de mayo de 1911); *El Heraldo de Madrid* (17 de mayo de 1911), *Gaceta del Norte* (18 de mayo de 1911).

111. *El Nervión* (19 de mayo de 1911); *El Noticiero Bilbaíno* (19 de mayo de 1911); *La Correspondencia de España* (19 de mayo de 1911).

112. *Gaceta del Norte* (6 de junio de 1911); *El Eco de Galicia* (7 de junio de 1911).

113. *Gaceta del Norte* (22 de junio de 1911).

114. *El País* (10 de junio de 1911); *Heraldo Alavés* (10 de junio de 1911).

115. Instituto de Reformas Sociales, «Estadística de las Huelgas, 1911», Madrid, 1913, pp. 37-38. *El Socialista* (16 de junio de 1911).

116. *El Cantábrico* (2 de julio de 1911).

tara a dicha entidad.¹¹⁷ En 1911 tras la huelga general en Bilbao, la patronal de nuevo constituyó una sociedad, como la que se había disuelto en 1908, y que estaba formada por unos cien trabajadores. A pesar de los esfuerzos realizados por parte de las organizaciones obreras de cargadores, en 1922 la plantilla era ya de 422 trabajadores. Al parecer estos obreros eran reclutados «entre los aldeanos del interior de Vizcaya y a los que pagaba [la patronal] fuertes sueldos»,¹¹⁸ pero no tenemos constancia de que las mujeres participaran en la misma.

Un conflicto similar se planteó en Santander a partir del 1 de agosto de 1911, en la que participaron mil cuatrocientos jornaleros de los que doscientos eran mujeres.¹¹⁹ La huelga se prolongó durante diez días, hasta el 11 de agosto de 1911, en que finalizó favorablemente para los trabajadores por intervención del gobernador.¹²⁰ Con este conflicto se terminó con la sociedad patronal y se declaró libre el trabajo en los muelles.¹²¹ En el mismo participaron conjuntamente descargadores y descargadoras; las mujeres desempeñaron un importante papel. Así, un numeroso grupo de estas, «rodeadas de chicos que las seguían a todas partes», fue recorriendo los barrios comerciales de Santander encarándose con los consignatarios para transmitirles cuáles eran sus reivindicaciones. Estas protestas acabaron con lesiones y detenciones de algunas de las participantes.¹²² Ya fuera por el especial protagonismo femenino, o porque los periódicos enfatizaron la acción de las mujeres en la huelga, destacaron especialmente por una actuación más directa, con una dimensión más urbana, denunciando, increpando, persiguiendo y hasta agrediendo a quienes se mostraban contrarias a sus reivindicaciones.

Durante este período de máxima conflictividad, las cargueras, organizadas sindicalmente, participaron en la conflictividad obrera al mismo nivel, si no más, que los hombres. Y actuaron en las huelgas tanto en los muelles, su espacio de trabajo, como en las calles defendiendo sus intereses. Sin embargo, con frecuencia, los éxitos en el conflicto no sirvieron para igualar sus condiciones con sus homólogos masculinos.

117. Instituto de Reformas Sociales, «Estadística de las Huelgas, 1911», Madrid, 1913, p. 38.

118. Olábarri Gortázar (1978), p. 248.

119. Gutiérrez Lázaro y Santoveña Setién (2000), p. 106.

120. Instituto de Reformas Sociales, «Estadística de las Huelgas, 1911», Madrid, 1913, pp. 80-81.

121. Gutiérrez Lázaro y Santoveña Setién (2000), p. 106.

122. *El Cantábrico* (11 de agosto de 1911).

La expulsión de las mujeres del trabajo portuario a partir de la Primera Guerra Mundial

A partir de la Primera Guerra Mundial se inició un proceso que llevaría a la desaparición de las mujeres en las tareas de carga y descarga portuaria o a situarlas en una posición marginal en las mismas. El fenómeno no era absolutamente nuevo. Ya en las últimas décadas del siglo XIX en el puerto de Bilbao se había producido algo parecido. Las mujeres quedaron al margen de la mecanización cuando aparecieron grúas de mano, de vapor y luego hidráulicas.¹²³ La mano de obra masculina se semicualificó y las mujeres, «en nombre de novedosas organizaciones y éticas del trabajo», fueron excluidas de algunas de las tareas que habían realizado hasta entonces.¹²⁴ Con las innovaciones tecnológicas, a medida que la tecnología se consolidaba en esta ocupación, las mujeres fueron progresivamente expulsadas de unas tareas que habían desarrollado durante décadas. Por otra parte, con una cronología similar, podemos ver lo sucedido con el trabajo femenino en la minería española.¹²⁵

En el caso de Santander fue donde ese fenómeno de expulsión por la vía de la innovación tecnológica se mostró de manera más clara. En enero de 1914, la noticia de la mecanización de la descarga del carbón causó gran preocupación entre las cargueras del muelle:

Una Comisión de cargueras del muelle, que se ocupan en la descarga del carbón, visitó ayer tarde, a las seis, al señor gobernador civil para comunicarle que habían tenido noticia de que proyectaban traer y montar en el muelle una grúa para la descarga de carbón con la cual podrían descargarse 600 toneladas al día y que esto supondría la miseria para las numerosas familias que de ese trabajo viven y rogaban al señor gobernador que interviniese para evitar que se llegase a ese extremo.¹²⁶

Diversas noticias aparecidas en la prensa muestran las gestiones de dichas trabajadoras ante las autoridades municipales en demanda de protección ante las nuevas grúas, una innovación tecnológica que podía suponer la desaparición de su ocupación. Ellas se consideraban con derecho moral para realizar las tareas de carga y descarga del carbón, tal y como habían hecho desde hacía décadas. A pesar de sus esfuerzos, las autoridades autorizaron la instalación «en atención a los beneficios que ha de reportar al puerto» y ofrecieron a la Comisión de las cargueras un acuerdo por el que podrían seguir traba-

123. Ruzafa Ortega (1998), p. 105.

124. Ruzafa Ortega (1998), p. 106.

125. Pérez de Perceval Verde *et al.*, (2019).

126. *El Cantábrico* (18 de enero de 1914).

jando en la descarga de carbón cuando hubiera más de un buque, además de mantener su trabajo en la carga del mineral de hierro.¹²⁷ Las cargueras aceptaron ese acuerdo sin resistencia, ante la inexorabilidad de los cambios, «puesto que nada han de conseguir con protestas, de todo punto inútiles en este caso».¹²⁸ En poco tiempo ese acuerdo fue incumplido, por ello, en febrero de 1916, se negaron a cargar el mineral en un buque cuyo consignatario tenía pendientes de descarga dos buques con carbón y prefería dejar uno de estos en espera antes que aceptar que su descarga la realizaran mujeres.¹²⁹ El paro se resolvió por la mediación del gobernador civil, acordándose que la descarga durante el día la realizarían las mujeres y que durante la noche trabajarían las grúas.¹³⁰ El estallido de la Primera Guerra Mundial afectó en especial a la minería y al tráfico portuario.¹³¹ La descarga de carbón en el puerto de Santander en 1920 fue el 28% de la de 1914. Pero la crisis de tráfico se dio muy especialmente con el mineral de hierro, que en 1921 era el 18% del máximo histórico de 1910.¹³² La evolución a la baja del tráfico de estas mercancías jugó en contra de los intereses de las cargueras.

En paralelo se estaba entrando en una nueva dinámica sindical y aparecieron nuevas formas de organización sindical, se pasó del societarismo al sindicalismo unitario. En Santander se experimentaron nuevas formas de lucha como la huelga general planteada en agosto de 1917, cuya represión significó el desmantelamiento de la nueva estructura sindical acabada de nacer.¹³³ Algo parecido sucedió en Bilbao, donde la represión de la huelga general de 1917 dio paso a un resurgimiento sindical.¹³⁴ En Galicia, a partir de 1917 y hasta 1923, se dio un incremento espectacular de las sociedades de resistencia obreras.¹³⁵ En la coyuntura de 1917, los partidos de la conjunción republicano socialista y los sindicatos «ocuparon gran parte del protagonismo político revolucionario, perdiéndose parte de la fuerza que, anteriormente, habían exhibido las mujeres del pueblo».¹³⁶ En la carga y descarga portuaria, las estadísticas de huelgas del Instituto de Reformas Sociales para esos años muestran una efervescencia de la actividad huelguística, tanto en los puertos del norte de España como en el resto. Pero a diferencia de los años anteriores, en esta conflictividad laboral las mujeres ya no desempeñaron un papel tan visible. Las cargadoras históricamente no se habían quedado atrás a la hora de ejercer

127. *Ibid.* (23 de enero de 1914).

128. *Ibid.* (23 de enero de 1914).

129. *El Cantábrico* (23 de febrero de 1916).

130. *Ibid.* (23 de febrero de 1916).

131. Santoveña Setién (2002), p. 197.

132. Ruiz Romero de la Cruz (2004), pp. 146-149.

133. Santoveña Setién (2002), p. 199.

134. Urquijo Goitia (2018), p. 190.

135. Míguez Macho (2007), p. 119.

136. Castillo Patton (2019), p. 106.

coacciones o de defender agresivamente sus derechos, pero la irrupción de las pistolas en la dinámica sindical y la institucionalización del sindicalismo acabó por hacerles perder el protagonismo que habían tenido hasta el momento.

A la participación femenina en la conflictividad laboral y sindical debe sumarse el hecho de que las descargadoras también fueron parte muy activa de las movilizaciones para mejorar los precios de las subsistencias, en su calidad de garantes de la familia, en las protestas de 1918-1919 que se dieron en distintas ciudades españolas, entre ellas las del norte peninsular. Igual que sucedió en otras ciudades españolas, cuando la crisis de subsistencias afectó a las clases trabajadoras, las mujeres se movilizaron por el bienestar de sus familias. Así, tanto las mujeres cargadoras y descargadoras de los muelles de La Coruña como las de Santander protagonizaron las movilizaciones en protesta por el incremento del precio del pan.

En julio de 1918 en La Coruña, fueron «un numeroso grupo de mujeres de las que se dedican a la carga y descarga del carbón en los muelles [quien] recorrió en manifestación algunas calles en protesta contra la subida del pan»¹³⁷ En el vívido retrato que de los acontecimientos se dio en la prensa se indica explícitamente el papel de las cargueras santanderinas en el motín de mayo de 1919:

En Maliaño, donde tienen su punto de reunión las cargueras del carbón, cuando estas se hallaban reunidas a las tres de la tarde para entrar al trabajo, surgió la idea de organizar una manifestación para pedir el abaratamiento de las subsistencias.¹³⁸

Estas mujeres, una veintena al principio, empezaron a recorrer distintos establecimientos comprando los productos que les convenía al precio que ellas consideraban justo. La comitiva que iba creciendo conforme realizaba su recorrido, llegó hasta el despacho del gobernador civil y también al del alcalde, donde reclamó un abaratamiento de los precios de determinados productos de subsistencia. Posteriormente, de nuevo en comitiva y esta vez con un ánimo más violento, las mujeres se dedicaron a asaltar diversas tiendas de ultramarinos y panaderías.¹³⁹ Tanto en Santander como en La Coruña, el comportamiento de las mujeres y el desarrollo de la protesta es absolutamente coincidente con los modelos existentes referidos a las protestas de mujeres en crisis de subsistencias que establecen la importancia de las movilizaciones de las mujeres de otros modos más allá de los estrictamente sindicales.¹⁴⁰

137. *El Norte de Galicia* (22 de julio de 1918).

138. *La Atalaya* (3 de mayo de 1919).

139. *Ídem*.

140. Bengoechea y Santos (2016); Borderías Mondéjar y Renom i Pulit (2008); Kaplan (2003); Villar *et al.* (2011).

El protagonismo de las cargueras en la calle no tendría un correlato similar en los conflictos portuarios planteados en los años inmediatamente posteriores al fin de la Primera Guerra Mundial. El año 1920 fue especialmente conflictivo tanto en los puertos de Bilbao como en el de La Coruña. Aunque no se puede establecer que uno y otro conflicto estuviesen vinculados la cronología y las características de los mismos fue bastante similar. En Bilbao la huelga empezó el 20 de julio como una huelga en solidaridad con treinta cargadores que habían sido despedidos por negarse a descargar un buque de la compañía Trasatlántica.¹⁴¹ A diferencia de lo sucedido anteriormente, los niveles de violencia de este conflicto alcanzaron cotas extraordinarias. Las mujeres siguieron participando de la protesta como ordinariamente, increpando e insultando a los esquirols y a otras mujeres que no secundaban la huelga.¹⁴² Pero esta vez, descargadores y esquirols participaron en una escalada violenta, con emboscadas, disparos, registros y heridos por ambas partes. El 5 de agosto, una huelguista, Aurora Vallbuena, fue herida gravemente de un tiro en la cara y, la misma noche, Ricardo Montoya murió por disparos realizados contra un grupo de esquirols.¹⁴³ Unos días más tarde se produciría la segunda muerte, la de Victoriano Bilbao, miembro de la Sociedad de Trabajos del Muelle.¹⁴⁴ El conflicto se enquistó con la discusión sobre la existencia de esa sociedad patronal, que fue uno de los instrumentos para terminar con la huelga. Los huelguistas pretendían limitar su plantilla a doscientos hombres y que se fuera amortizando hasta su desaparición.¹⁴⁵ A finales de septiembre el conflicto terminó con una transacción contratando la patronal también a los obreros huelguistas, pero sin aceptarlos en su Sociedad.¹⁴⁶ Por entonces las mujeres estaban organizadas en la Sociedad de Cargadoras y Descargadoras del Muelle, que tenía secciones en Bilbao, Deusto, Erandio, Lamiaco, Portugaleta y Sestao, y que mantenía relaciones con las cargueras organizadas de Santander.¹⁴⁷ Aunque las descargadoras de Bilbao habían participado en el conflicto, su protagonismo había sido escaso y sus estrategias tradicionales de lucha habían quedado desbordadas ante la violencia impuesta desde la organización sindical.

La huelga de estibadores de La Coruña empezó en julio de 1920, se cerró cinco meses más tarde con el fracaso de los trabajadores y fue el primer paso de la expulsión de las mujeres. En este caso la patronal sustituyó a todos los

141. *El Noticiero Bilbaíno* 21-7-1920.

142. *La Libertad* (6 de agosto de 1920); *El Noticiero Bilbaíno* (29 de agosto de 1920 y 31 de agosto de 1920).

143. *La Libertad* (6 de agosto de 1920).

144. *Heraldo Alavés* (18 de agosto de 1920).

145. *El Socialista* (7 de septiembre de 1920).

146. *El Socialista* (20 de septiembre de 1920); *El Noticiero Bilbaíno* (17 de septiembre de 1920).

147. *El Liberal* (19 de septiembre de 1920).

trabajadores.¹⁴⁸ La huelga la iniciaron los obreros de las «collas» marítimas y terrestres, unos doscientos junto con las obreras encargadas de la carga y descarga del carbón, para conseguir un incremento salarial.¹⁴⁹ La patronal aprovechó este conflicto para terminar con el acuerdo que establecía un turno en la contratación y el control sindical del mismo.¹⁵⁰ Así, siguiendo pautas ya ensayadas en Santander y Bilbao, como en otros puertos españoles, la patronal creó una nueva organización bajo su control¹⁵¹ y ofreció a las descargadoras del carbón un salario de cinco pesetas, siempre que se separaran del sindicato y formaran cuadrillas diarias subordinadas a los patronos.¹⁵² Las mujeres quedaron divididas, como había sucedido con los hombres. Algunas dieron apoyo a la organización de los patronos y otras la combatieron con fuerza. En diciembre de 1920 se firmaron las bases de arreglo de la huelga de estibadores y carboneras que establecían la reserva del trabajo a los obreros, con un jornal de quince pesetas al día. Respecto las carboneras la patronal las admitía en todas las tareas en las que acostumbraban a trabajar las mujeres de El Progreso Femenino, con un salario de treinta pesetas semanales y una distribución equitativa, procurando que trabajaran por orden correlativo: «[...] se pasará lista todos los días a las horas de entrada de la mañana y tarde y toda la que falte sin causa justificada tres días seguidos causara baja en la plantilla».¹⁵³ Con este acuerdo se establecía de forma regular el trabajo de las mujeres en estas tareas, pero a la vez las comprometía a una asistencia diaria, lo que podía significar su expulsión en caso de falta. El salario estaba garantizado, pero era de unas cinco pesetas al día, significativamente inferior al de los hombres. Lo más interesante desde nuestro punto de vista fue la amortización de los trabajadores de las respectivas listas planteada en el acuerdo: en el caso de la de los hombres se preveían nuevas incorporaciones, pero con la de las mujeres el acuerdo era taxativo y se establecía que ellas debían ser eliminadas del trabajo de carga y descarga en el puerto de La Coruña.¹⁵⁴ La introducción de los motores de explosión en la pesca gallega que harían innecesario el acarreo de carbón posiblemente tuviera alguna relación con todo esto.

Conforme avanzó la mecanización y se redujeron los tráficós en las que las mujeres habían estado ocupadas, estas fueron desapareciendo de las tareas de la carga y descarga portuaria y, en general, se dedicaron a otras tareas que ya habían desarrollado en el pasado: las cargueras se dedicaron también a la distribución minorista, llevando el carbón a domicilios particulares,¹⁵⁵

148. Míguez Macho (2007), p. 67.

149. *El Ideal Gallego* (2 de julio de 1920).

150. *Ibid.* (4 de julio de 1920 y 7 de julio de 1920).

151. *Ibid.* (28 de julio de 1920).

152. *La Publicidad* (16 de octubre de 1920).

153. *El Ideal Gallego* (1 de diciembre de 1920).

154. *Idem.*

155. *El Cantábrico* (16 de abril de 1916).

cargando en almacenes de carbón,¹⁵⁶ descargando pescado¹⁵⁷ o transportando maletas en las estaciones.¹⁵⁸

Este último período, el de la «imparable espiral huelguística», ha sido señalado como aquel en el que «toma definitivamente el relevo a formas de protestas más antiguas y que se muestra rentable en cuanto a la consecución de resultados favorables para los trabajadores».¹⁵⁹ Esto quizá fuera así en términos generales. No obstante, el caso de las descargadoras de muelle ilustra de modo bastante claro que mientras ellas siguieron utilizando formas de protesta del repertorio tradicional, el nuevo sindicalismo optó por nuevas formas de organización y protesta, de las que, en la práctica, ellas quedaron al margen.

Después de la Primera Guerra Mundial, la reducción de los tráficos en los que estaban ocupadas las cargueras las perjudicó. Empezó así a reducirse su número y a modificarse sus tareas perdiendo además su potencial carácter perturbador que la prensa anteriormente había denunciado. Ya en los años veinte, tan pronto como las mujeres empezaron a desaparecer de los puertos, apareció una nueva visión sobre las cargueras: fueron objeto de idealización y de atención artística con esculturas, pinturas, y con fotografías de cuidada estética. Estas mujeres fueron presentadas entonces como «simpáticas» o «intrépidas cargueras»¹⁶⁰ o, también, con el papel de «madre, dolorida, trabajadora y honrada».¹⁶¹ La misma prensa que anteriormente las había vilipendiado, las ensalzó mostrando sus valores positivos que ya relacionaban con una reminiscencia del pasado.¹⁶²

Conclusiones

El análisis conjunto del trabajo de cargadoras y descargadoras en distintos puertos del norte peninsular nos muestra que, a pesar de la existencia de dinámicas locales, podemos establecer algunas características comunes. Así la generalización y visibilización de dicha ocupación entre mujeres se dio a finales del siglo XIX y fue asociado a los procesos de desarrollo industrial de los respectivos puertos y sus áreas de influencia. Esto significó el consiguiente incremento de la demanda de mano de obra para la manipulación de determinadas mercancías, como carbón o minerales, necesarias para dichas transformaciones industriales. En todos estos puertos las mujeres desarrolla-

156. *Ibid.* (12 de diciembre de 1922 y 19 de abril de 1923).

157. *La Región* (24 de julio de 1924).

158. *La Montaña* (10 de agosto de 1926).

159. Del Rey Reguillo (1997), p. 241.

160. *El Cantábrico* (7 de diciembre de 1924 y 20 de enero de 1925).

161. *Ibid.* (17 de abril de 1925).

162. *El Nervión* (31 de mayo de 1920).

ron el mismo tipo de trabajos, la carga o descarga de esos productos en cestas colocadas en sus cabezas. Era una tarea segregada de la de los hombres, que requería fuerza física y se realizaba en unas condiciones de discriminación salarial respecto las de estos.

Las descargadoras participaron en la conflictividad laboral y en la actividad sindical con una cronología coincidente con la de los hombres. Sus organizaciones fueron independientes de las de estos y buena parte de sus conflictos los plantearon de forma autónoma. En general, la principal diferencia con la actividad huelguística de los hombres era su inclinación por la acción directa, entendida esta como la resolución de los conflictos sin intermediación ni sindical ni de las autoridades. En general, las descargadoras fueron activas defensoras de sus derechos tanto al principio como al final del período considerado; además de intervenir en la conflictividad laboral, también protagonizaron diversos motines de subsistencia producidos en sus puertos.

La competencia con los hombres no fue la característica dominante en los trabajos de la carga y descarga portuaria. Al contrario, siguiendo dinámicas sindicales comunes, se fue hacia una cooperación con estos y en el período de 1910-1911 la mayor parte de los conflictos fueron conjuntos con los hombres y las trabajadoras los orientaron, sin éxito, a conseguir la igualdad en las condiciones de trabajo. Pero, a partir de la Primera Guerra Mundial, se inició el proceso de desaparición de las mujeres en el sector. La crisis en los tráficos en las que estaban especializadas y la introducción de la mecanización en estos comportó que quedaran al margen de estas tareas. La nueva organización sindical, con la aparición de los sindicatos unitarios y la desaparición del sindicalismo de oficio, tampoco ayudó al mantenimiento del trabajo femenino. Las mujeres fueron apartadas progresivamente de las tareas de carga y descarga y su desaparición se inició a partir de la Primera Guerra Mundial, completándose en los años treinta. Este proceso de desaparición fue en paralelo a una nueva conceptualización de estos trabajos, que se formuló con una nueva visión costumbrista y anecdótica de estas tareas, perdiendo el significado perturbador que tuvo durante cerca de cuarenta años.

Bibliografía

- ALIMAHOMED-WILSON, J. (2016). *Solidarity Forever?: Race, Gender, and Unionism in the Ports of Southern California*. Lexington Books.
- ARBAIZA VILALLONGA, M. (2000). La «cuestión social» como cuestión de género: Femenidad y trabajo en España (1860-1930). *Historia contemporánea*, 21, 395-458.
- AZPIAZU ELORZA, J. A. (2016). Las mujeres vascas y el mar. *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 8, 811-829.

- BENGOECHEA, S.; SANTOS, M. C. (2016). El motí de les dones de 1918: La vaga de subsistències. *Catxipanda. Revista online de Tot Historia Associació Cultural*, 2, 1-10.
- BERGHOLM, T.; TERAS, K. (1999). Female Dockers in Finland, c. 1900-1975: Gender and Change on the Finnish Waterfront. *International Journal of Maritime History*, 11(2), 107-120. Disponible en: <https://doi.org/10.1177/084387149901100207>
- BERNAL SERNA, L. M. (2012). Responsabilidades y conflictividad de las mujeres en las localidades portuarias (Vizcaya, 1550-1808). *Itsas memoria: revista de estudios marítimos del País Vasco*, 7, 197-210.
- BORDERÍAS, C. (ed.) (2007). *Género y políticas del trabajo en la España contemporánea, 1836-1936* (vol. 2). Edicions de la Universitat Barcelona.
- BORDERÍAS MONDÉJAR, C.; RENOM I PULIT, M. (eds.) (2008). *Dones en moviment(s): Segles XVIII-XXI*. Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona: Icaria.
- BORRELL-CAIROL, M. (2020). La precarización del servicio doméstico en España, 1900-1939. Factores institucionales. *Historia Social*, 96.
- BREY, G. (1992). «Mulleres e conflictividade social na Coruña (1874-1910)». En D. Pereira (ed.), *Os Conquistadores modernos: Movemento obreiro na Galicia de anteguerra* (pp. 23-46). A nosa terra.
- BREY, G. (2005). La sociedad gallega entre 1875 y 1936. En J. de Juana & J. Prada (eds.), *Historia contemporánea de Galicia* (pp. 169-202). Ariel.
- CANTÍN, R. M. (1995). Bateleras de Pasajes. *Vasconia, Cuadernos de Historia-Geografía*, 23, 55-89.
- CASTILLO PATTON, A. E. (2019). ¿Sin mujeres no hay revolución? La influencia de la acción colectiva femenina de la Semana Trágica en la Huelga General Revolucionaria de 1917. *Revista de historiografía*, 31, 89-114. Disponible en: <https://doi.org/doi:https://doi.org/10.20318/revhisto.2019.4875>
- CASTILLO, S. (ed.) (1985). *Reformas sociales: Información oral y escrita publicada de 1889 a 1893* (vol. 1-5). Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Centro de Publicaciones.
- COLE, P.; HART, J. (2017). «Trade, Transport and Services». En K. Hofmeester & M. van der Linden (eds.), *Handbook Global History of Work* (pp. 277-296). Walter de Gruyter GmbH & Co KG.
- CRUZ, R. (2015). *Protestar en España 1900-2013*. Alianza.
- DEL REY REGUILLO, F. (1997). «El empresario, el sindicalista y el miedo». En R. Cruz & M. Pérez Ledesma, *Cultura y movilización en la España contemporánea* (pp. 235-272). Alianza. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=999324>
- FERNÁNDEZ FONSECA, M. J.; PRADO ANTÚNEZ, A. I. (2000). Roles femeninos en la Bizkaia del siglo XIX: Aproximación a la situación de la mujer en el mundo laboral en ámbitos pesqueros urbanos. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, 277-287.
- GARCÍA DOMINGO, E. (2017). «“La hermana mayor”: Las difíciles relaciones entre la marina mercante española y la Armada (1802-1932)». *Hispania*, 77(255), 217-249. Disponible en: <https://doi.org/10.3989/hispania.2017.008>

- GONZÁLEZ PORTILLA, M. (2001). *Los orígenes de una metrópoli industrial: La ría de Bilbao* (2 vols). Nerea.
- GUTIÉRREZ LÁZARO, C.; SANTOVEÑA SETIÉN, A. (2000). *U.G.T. en Cantabria, 1888-1937*. Universidad de Cantabria.
- IBÁÑEZ, M. (2017). *Mujeres en mundos de hombres: La segregación ocupacional a través del estudio de casos* (vol. 303). CIS-Centro de Investigaciones Sociológicas.
- IBARZ GELABERT, J. (2000). *Treballar a ciutat. Sindicalisme i relacions laborals dels estibadors del Port de Barcelona durant la II República (1931-1936)*. Lérida: Edicions de la Universitat de Lleida.
- IBARZ GELABERT, J. (2003). Oficios y cualificaciones en el trabajo portuario. El caso de Barcelona en la primera mitad del siglo XX. *Historia Social*, 119-137.
- KAPLAN, T. (2003). *Ciudad roja, período azul: Los movimientos sociales en la Barcelona de Picasso*. Península.
- KELLY, E. (ed.). (1987). *Women's Work on the Waterfront 1916-1987*. Liverpool Women's History. Second Chance to Learn.
- MACÍAS, O. (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, 831-845.
- MARTÍNEZ SOTO, Á. P. (2003). La voz silenciada. Sindicalismo jornalero femenino, negociación y dinámica salarial en el área vitícola del Sureste español (1914-1936). En: Sarasúa, C.; Gálvez, L. *Privilegios o eficiencia. Mujeres y hombres en los mercados de trabajo* (pp. 79-111). Publicaciones de la Universidad de Alicante.
- MÍGUEZ MACHO, A. (2007). *La Construcción de la ciudadanía a través de los movimientos sociales: El movimiento obrero en Galicia, 1890-1936*. Fundación 10 de Marzo.
- MILLAR, G. (2013). *Families and the 1951 New Zealand waterfront lockout*. Disponible en: <http://researcharchive.vuw.ac.nz/handle/10063/3164>
- MIRALLES, R. (1990). La gran huelga minera de 1890. En el origen del movimiento obrero en el País Vasco. *Historia Contemporánea*, 3, 15-44.
- MIRÁS ARAUJO, J. (2004). El tráfico mercantil portuario en una etapa de transición: A Coruña, 1913-1960. *Investigaciones geográficas*, 33, 119-140.
- NASH, M. (1993). Identidad cultural de género, discurso de la domesticidad y la definición del trabajo de las mujeres en la España del siglo XIX. En G. Duby ; M. Perrot (eds.). *Historia de las mujeres en Occidente. El siglo XIX* (vol. 4, pp. 612-624). Taurus.
- OLÁBARRI GORTÁZAR, I. (1978). *Relaciones laborales en Vizcaya: 1890-1936*. Vizcaya: Leopoldo Zugaza.
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (1996). *Gentes de mar en Cantabria*. Universidad de Cantabria. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=98556>
- PEREIRA, D. (2010). *Loita de clases e represión franquista no mar: 1864-1939*. Vigo: Xerais.
- PÉREZ DE PERCEVAL VERDE, M. A.; MARTÍNEZ SOTO, Á. P.; GARCÍA GÓMEZ, J. J. (2019). Female Workers in the Spanish Mines, 1860-1936. *International Review of Social History*, 1-33.

- PÉREZ-FUENTES HERNÁNDEZ, P. (1991). El discurso higienista y la moralización de la clase obrera en la primera industrialización vasca. *Historia contemporánea*, 5, 127-158.
- PIGENET, M. (2002). A propos des représentations et des rapports sociaux sexués: Identité professionnelle et masculinité chez les dockers français (XIXe-XXe siècles). *Le Mouvement Social*, 198(1), 55. Disponible en : <https://doi.org/10.3917/lms.198.0055>
- RUIZ ROMERO DE LA CRUZ, M. E. (2004). *Historia de la Navegación Comercial Española. Tráfico de los puertos de Titularidad Estatal desde la antigüedad a la conclusión del siglo XX*. Ente Público Puertos del Estado. Disponible en: <https://riuma.uma.es/xmlui/handle/10630/13615>
- RUZAFÁ ORTEGA, R. (1998). *Antes de la clase: Los trabajadores en Bilbao y la margen izquierda del Nervión, 1841-1891*. Universidad del País Vasco: Servicio Editorial.
- SANTOVENA SETIÉN, A. (2002). La Unión General de Trabajadores en Cantabria (1888-1917): Nacimiento y desarrollo de una estructura societaria. *Espacio Tiempo y Forma. Serie V, Historia Contemporánea*, 15, 181-203. Disponible en: <https://doi.org/10.5944/etfv.15.2002.3061>
- SOTO CARMONA, Á. (1989). *El Trabajo industrial en la España contemporánea: 1874-1936*. Anthropos.
- STANLEY, J. (2001). «Liverpool's Women Dockers». *North West Labour History*, 2-14.
- SUÁREZ BOSA, M. (2003). *Llave de la fortuna. Instituciones y organización del trabajo en el puerto de Las Palmas, 1883-1990*. Fundación Caja Rural.
- URQUIJO GOITIA, M. U. (2018). «La huelga de agosto de 1917 en Vizcaya». *Vasconia*, 0(10), 180-192.
- VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2007). *La Matrícula de mar en la España del siglo XVIII: Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*. Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica.
- VILLAR, C.; BORRELL, M.; ENRECH, C.; ROMERO-MARÍN, J.; IBARZ, J. (2011). Working Women and 'De-Unionization': The Struggles for Autonomy. En A. E. Woodward; J.-M. Bonvin, ; M. Renom (eds.). *Transforming Gendered Well-Being in Europe. The Impact of Social Movements* (pp. 51-65). Ashgate. Disponible en: <https://doi.org/10.4324/9781315550114-14>

ANEXO 1 - Accidentalidad entre las cargueras (1874-1927)

Fuente	Fecha	Localidad	Sector	Nombre	Lugar	Tipo de accidente	Daños
<i>El Aviso</i>	1874/9/9	Santander	puerto		Muelle de Calderón	caída	muerte
<i>Boletín de Comercio</i>	1874/12/17	Santander	estación		Estación	caída	muerte
<i>El Liberal</i>	1882/7/29	Bilbao	puerto		Olaveaga vapor inglés <i>Hogiu</i>	caída al agua	muerte
<i>El Noticiero Bilbaíno</i>	1885/8/7	Bilbao	estación		Estación del ferrocarril central		herida
<i>El Noticiero Bilbaíno</i>	1889/7/27	Bilbao	estación		Estación de Achurri		luxación
<i>El Noticiero Bilbaíno</i>	1890/1/8	Bilbao	puerto	Rafaela Recio	Muelle Ripa	atropello por ferrocarril	herida
<i>El Noticiero Bilbaíno</i>	1890/4/17	Bilbao	puerto		Buque inglés	caída	contusión
<i>El Noticiero Bilbaíno</i>	1890/11/16	Bilbao	puerto	Francisca Arcos	Gabarra junto al dique	caída al agua	muerte
<i>El Nervión</i>	1891/12/3	Bilbao	puerto		Vapor en Uribitarte	caída	fractura
<i>El Isleño</i>	1892/4/20	Bilbao	puerto	Francisca Bilbao	Vapor <i>Barnston</i>	caída colectiva al agua	muerte
<i>El Nervión</i>	1892/10/23	Bilbao	puerto		Muelle de Ripa	caída al agua	ropa mojada
<i>La Atalaya</i>	1893/3/8	Santander	puerto	Josefa Fernández Paz		caída	herida
<i>La Atalaya</i>	1893/11/5	Santander	puerto	Estefanía Lafuente			herida
<i>El Nervión</i>	1894/9/7	Bilbao	puerto	Balbina Gracia	cerca botillería	caída de objeto	fractura

(Continúa en la página siguiente)

Fuente	Fecha	Localidad	Sector	Nombre	Lugar	Tipo de accidente	Daños
<i>La Atalaya</i>	1897/3/2	Santander	puerto		Muelle del Calderón bergantín goleta inglés <i>May</i>	caída al agua	ropa mojada
<i>El Cantábrico</i>	1901/6/6	Santander	puerto	Juana Hernández	Pasaje de Sierra en Maliaño	atropello por carro	contusión tórax
<i>El Cantábrico</i>	1902/2/22	Santander	puerto		Maliaño vapor <i>Helienes</i>	caída al agua	ropa mojada
<i>El Cantábrico</i>	1902/5/13	Santander	puerto	Valentina Merino	Maliaño vapor	caída	fractura
<i>El Noticiero Bilbaíno</i>	1902/6/4	Bilbao	puerto	Eivira Uriarte	Vapor <i>Bibles</i>	caída	herida
<i>El Noticiero Bilbaíno</i>	1902/6/12	Bilbao	puerto	Eivira Beraza	Vapor en muelle de Astilleros	tropezco con cable	herida
<i>La Atalaya</i>	1902/6/22	Santander	puerto	Inés Alonso	Maliaño	caída	erosión
<i>El Noticiero Bilbaíno</i>	1902/7/23	Bilbao	puerto		Portugalete	atropello por ferrocarril	sin datos
<i>El Cantábrico</i>	1902/8/12	Santander	estación	Josefa Arce	Vagones del ferrocarril de Bilbao		contusión
<i>El Cantábrico</i>	1903/1/15	Santander	puerto	Dolores Prieto	Vapor <i>Peña Sagra</i>		contusión
<i>El Cantábrico</i>	1903/3/17	Santander	puerto	Asunción Arce	buque	caída	contusiones
<i>La Atalaya</i>	1903/8/1	Santander	puerto	Paula Martínez	Casa Tomas Fernández Canales		herida
<i>El Cantábrico</i>	1903/8/5	Santander	puerto	Encarnación Peña			luxación
<i>La Atalaya</i>	1903/8/8	Santander	puerto	Elisa Piñeiro	Almacenes señor Mazarrasa		fractura

(Continúa en la página siguiente)

Fuente	Fecha	Localidad	Sector	Nombre	Lugar	Tipo de accidente	Daños
<i>El Cantábrico</i>	1903/8/29	Santander	puerto	Consuelo Pascual	Maliaño	caída al agua	ropa mojada
<i>El Cantábrico</i>	1903/8/30	Santander	puerto	María Méndez	Barco de carbón		distensión
<i>El Globo</i>	1903/11/13	Bilbao	puerto		Muelle de Ripa	caída colectiva	no consta
<i>El Cantábrico</i>	1903/12/22	Santander	almacén		Almacén de Molinedo	caída de objeto	contusión
<i>El Cantábrico</i>	1904/1/30	Santander	puerto		Vapor <i>Peña Cabarga</i>	caída	herida
<i>El Cantábrico</i>	1904/4/14	Santander	puerto	Daniela Hernández	Maliaño vapor inglés	caída	no consta
<i>La Atalaya</i>	1904/5/10	Santander	transporte	Petra Pérez Amado	Calle Rubio y Gravina	atropello por carro	fractura
<i>El Cantábrico</i>	1904/6/28	Santander	puerto	Pilar Pérez		caída de objeto	fractura
<i>El Cantábrico</i>	1904/8/19	Santander	puerto	Juliana García	Vapor <i>Matienco</i>	caída colectiva al agua	contusiones
<i>El Cantábrico</i>	1904/9/27	Santander	puerto	Leandra Cagiga	Vapor <i>Carbones Asturianos</i>	resbalón	contusión
<i>El Cantábrico</i>	1904/10/14	Santander	puerto	Ramona Blanco	Muelle		herida
<i>El Cantábrico</i>	1904/10/23	Santander	almacén	Dorotea Martínez	Almacén señor Mazarrasa		herida
<i>El Cantábrico</i>	1904/11/24	Santander	puerto	Julia Acederas	Vapor <i>Peña Angustina</i>		contusión
<i>La Atalaya</i>	1904/12/2	Santander	almacén	María Martínez	Almacén señor Mazarrasa		herida
<i>El Cantábrico</i>	1904/12/10	Santander	puerto	Encarnación Martínez	Vapor puerto	caída al agua	asfixia
<i>El Cantábrico</i>	1904/12/16	Santander	puerto	Josefa López			fractura
<i>El Cantábrico</i>	1905/9/16	Santander	almacén	Rosaura González	Almacenes de carbón Compañía Trasatlántica		distensión
<i>La Atalaya</i>	1905/9/24	Santander	puerto	Severiana Gutiérrez	Vapor <i>Peña Cabarga</i>		contusión

(Continúa en la página siguiente)

Fuente	Fecha	Localidad	Sector	Nombre	Lugar	Tipo de accidente	Daños
<i>El Cantábrico</i>	1905/10/10	Santander	no consta	Emilia Rocañi			distensión
<i>El Cantábrico</i>	1905/10/12	Santander	puerto	Victoria Llorente	Vapor <i>Fermín Ballesteros</i>		contusión
<i>El Cantábrico</i>	1905/12/1	Santander	no consta	Carmen Zamacola			contusión
<i>El Cantábrico</i>	1905/12/19	Santander	puerto	Eulalia Ruiz	Muelle	caída	contusión
<i>El Cantábrico</i>	1905/12/27	Santander	puerto	Balbina Álvarez	Vapor <i>Peña Sagra</i>		herida
<i>El Cantábrico</i>	1906/1/4	Santander	puerto		Vapor ingles <i>Hilda Hond</i>	caída al agua	no consta
<i>El Cantábrico</i>	1906/3/9	Santander	no consta	María Alceda			herida
<i>El Cantábrico</i>	1906/3/13	Santander	mercado	Fernanda Muñoz	Pescadería	caída	herida
<i>El Cantábrico</i>	1906/10/5	Santander	no consta	Jesusa Pérez			distensión
<i>El Cantábrico</i>	1906/11/17	Santander	no consta	Felisa González			contusión
<i>El Nervión</i>	1906/11/27	Bilbao	puerto	Ana García	Muelle de Ripa	caída planchada	contusión
<i>El Cantábrico</i>	1906/12/16	Santander	puerto	Luisa Trueba	Barco atracado en muelle		contusión
<i>El Cantábrico</i>	1907/3/22	Bilbao	transporte	Joaquina González	Calle Autonomía	atropello por carro	muerte
<i>El Cantábrico</i>	1907/6/1	Santander	puerto	Carmen Patricio	Muelle	atrapada entre vagones	contusión vientre
<i>El Nervión</i>	1907/7/29	Bilbao	puerto	Gregoria Corral	Calle Achuri	atropello por carro	no consta
<i>El Noticiero Bilbaíno</i>	1908/5/8	Bilbao	puerto			caída	no consta
<i>El Noticiero Bilbaíno</i>	1908/7/3	Bilbao	puerto	María Fernández Aja	Vapor <i>Cileveden</i>	caída	herida
<i>El Noticiero Bilbaíno</i>	1908/10/9	Bilbao	puerto	Simona Arnedo			no consta

(Continúa en la página siguiente)

Fuente	Fecha	Localidad	Sector	Nombre	Lugar	Tipo de accidente	Daños
<i>El Cantábrico</i>	1909/2/4	Santander	puerto	Consuelo Ruiz Lantaron	Maliño vapor <i>Alvarado</i>	caída colectiva	contusión
<i>El Cantábrico</i>	1909/3/28	Santander	puerto	Josefa Rosamena	Vapor <i>Sicilia</i>	caída al agua	ropa mojada
<i>El Cantábrico</i>	1910/1/1	Santander	almacén	María Lanza	Almacén señor <i>Mazarrasa</i>	caída de muro	erosiones
<i>El Cantábrico</i>	1910/1/4	Santander	puerto	Encarnación Santos	Vapor en muelle de Altos Hornos	caída	conmoción
<i>El Cantábrico</i>	1910/4/30	Santander	puerto	Rosario Landa	Maliño	atrapada entre vagones	fractura
<i>El Noticiero Bilibaíno</i>	1910/12/7	Bilbao	puerto		La Sendeja	síncope	no consta
<i>El Cantábrico</i>	1911/3/25	Santander	puerto	Carmen Lanza	Vapor <i>Mezo</i>		fractura
<i>El Cantábrico</i>	1911/4/24	Santander	puerto	Matilde Deogracias	Vapor <i>Ángel B. Pérez</i>	atropello por vagón	contusión tórax
<i>El Cantábrico</i>	1911/9/29	Santander	puerto	Josefa Lamas	Muelle	atropello por vagón	herida
<i>El Siglo Futuro</i>	1912/12/10	Bilbao	puerto		Muelle de Ripa	atropello por vagón	muerte
<i>El Nervión</i>	1912/12/10	Bilbao	puerto	Felipa Utrillas Lledo	Muelle de Ripa	atropello por ferrocarril	muerte
<i>La Atalaya</i>	1914/8/1	Santander	puerto	Felipa Zorrilla	Bordo vapor inglés	caída colectiva de objeto	herida
<i>El Cantábrico</i>	1915/1/3	Santander	transporte	Isabel Martínez	Rampa de <i>Sotileza</i>	caída	herida
<i>El Cantábrico</i>	1915/4/1	Santander	puerto	Josefa Soriano	Vapor <i>Cabo Cullera</i>	caída al suelo	luxación
<i>El Cantábrico</i>	1915/10/19	Santander	mercado		Plaza calle <i>Atarazanas</i>	caída	contusión
<i>El Cantábrico</i>	1916/3/14	Santander	puerto	Francisca Fernández	Vapor <i>Cabo San Martín</i>	caída de objeto	no consta
<i>El Cantábrico</i>	1916/4/4	Santander	puerto	Josefa Musleras	Muelle 1	caída al agua	herida
<i>El Cantábrico</i>	1916/9/14	Santander	puerto	Joaquina Ricalde	Vapor noruego	ataque epiléptico	no consta

(Continúa en la página siguiente)

Fuente	Fecha	Localidad	Sector	Nombre	Lugar	Tipo de accidente	Daños
<i>El Liberal</i>	1917/10/12	Bilbao	puerto	Juana Salces	Muelle Uribitarde	caída	contusión
<i>El Cantábrico</i>	1918/4/28	Santander	puerto	Casilda Fernández	Muelle	caída	erosiones
<i>El Liberal</i>	1918/11/29	Bilbao	puerto	Francisca Urquijo	Muelle	caída	contusión
<i>El Cantábrico</i>	1918/12/3	Santander	puerto	Carolina González	Muelle		no consta
<i>El Cantábrico</i>	1919/1/12	Santander	puerto	Amalia Mijes Ruiz	Muelle		distensión
<i>El Liberal</i>	1919/8/24	Bilbao	estación	Clementina Seras González	Estación del norte	atropello por locomotora	no consta
<i>La Atalaya</i>	1920/7/18	Santander	puerto	Matlide Barquín Pérez	Vapor Josefa		distensión
<i>El Liberal</i>	1921/1/13	Bilbao	puerto	María Salinas	Descarga carbón	caída al agua	no consta
<i>El Liberal</i>	1921/7/17	Bilbao	almacén	Catalina Gómez	Almacenes viuda de Velasco	caída de objeto	no consta
<i>El Cantábrico</i>	1921/10/29	Santander	puerto	Teresa Teja Cicero	Muelle		hematoma
<i>La Atalaya</i>	1922/9/24	Santander	estación	Dolores Barrera González	Estación del norte	atropello colectivo por carro	herida
<i>La Atalaya</i>	1922/10/8	Santander	no consta	Petra Díaz Regaliza			erosiones
<i>La Atalaya</i>	1923/8/11	Santander	mercado	Elvira Cuesta Díaz	Almacén	caída de objeto	luxación
<i>La Atalaya</i>	1924/3/8	Santander	mercado	Segunda Duque		caída	distensión
<i>La Región</i>	1924/7/12	Santander	mercado	María Martínez	Calle Atarazanas	atropello por carro	sin lesión
<i>La Atalaya</i>	1927/4/22	Santander	no consta	Josefa Garcés Liez			contusión



Women in loading and unloading in Spanish ports from the 19th to the 20th centuries

ABSTRACT

Women were employed in the loading and unloading of cargo, towed barges, and piloted boats on waterways. However, this has been little considered in the specialized literature, both European and Spanish. At the end of the 19th century, women dock workers were important in the ports of La Coruña, Santander, and Bilbao. They were organized in unions and were involved in numerous and important strikes. The main objectives of this paper are to reconstruct the chronology of the presence of these women and their involvement in labor mobilization in the sector, and establish the circumstances of their disappearance after the First World War. This work focuses on the main ports of northern Spain, and opens a discussion about the characteristics and evolution of female work in a sector considered exclusively male. Essentially, this paper represents an initial interpretation on women dock workers in Spanish ports.

KEYWORDS: women dock workers, occupational segregation, dock work, female unionism

JEL CODES: J16, J51, J52, J71, L92



Las mujeres en la carga y descarga portuaria en España en el tránsito del siglo XIX al XX

RESUMEN

Las mujeres de las comunidades marítimas históricamente participaron en un gran número de trabajos. Se dedicaban a la descarga del carbón mineral y de bacalao, también arrastraban gabarras o conducían barcas por las rías. No obstante, este ha sido un asunto poco considerado por la bibliografía especializada, tanto europea como española. A finales del siglo XIX fue importante la presencia de cargadoras en los puertos de La Coruña, Santander o Bilbao, donde se organizaron sindicalmente y protagonizaron importantes conflictos huelguísticos. Este artículo utiliza la bibliografía disponible y, sobre todo, fuentes hemerográficas para reseguir la cronología de la presencia de las mujeres en la carga y descarga portuaria y en la movilización obrera en el sector, hasta establecer las circunstancias de su desaparición a partir de la Primera Guerra Mundial. El trabajo se centra en las cargueras de los principales puertos atlánticos del norte español dado que no hay constancia, en el período analizado, de su existencia en la costa mediterránea y el sur peninsular. Este artículo es una primera aproximación interpretativa realizada sobre las mujeres en la carga y descarga portuaria en los puertos españoles.

PALABRAS CLAVE: mujeres estibadoras, segregación laboral, trabajo portuario, sindicalismo femenino

CÓDIGOS JEL: J16, J51, J52, J71, L92