

# BATELERAS DE PASAJES

Rosa M<sup>a</sup> Cantín

---

---

Cuadernos de Sección. Historia-Geografía 23 (1995) p. 55-89  
ISSN: 0212-6397  
Donostia: Eusko Ikaskuntza

*Lan honetan, emakume txaluparien ogibidea aztertzen da Gipuzkoako Pasaiako badian XVII. eta XX. mende artean, argitaratutako iiteratur testuak eta argitaragabeko dokumentuak oinarri izanik.*

*Ikerketak, emakume txalupanek izan zuten paper ekonomiko nagusia azaltzen du; emakume hauen esku zegoen, ia monopolioan, pertsonen garraioa (predikalzaileak, armadako ofizialak, marinelak, errege familiako kideak, bisitariak, e.a.) eta merkatalgaiena, errekaen bi aldean artean eta bertan ainguratuak zeuden itsasuntzien artean.*

*Se estudia el oficio de barqueras desarrollado en la bahía de Pasajes en Guipúzcoa entre los siglos XVII y XX, a partir de documentos inéditos y de textos literarios publicados.*

*El estudio ha revelado el papel económico importante que desempeñaron las mujeres barqueras al monopolizar prácticamente, el transporte de personas (predicadores, oficiales de la Armada, marinos, personas de la familia real, visitantes, etc..) y mercancías entre ambos lados de la ría y los barcos anclados en aquélla.*

*This works analyzes the job of the boatwomen developed at the bay of Pasajes in Guipúzcoa from the XVII to the XX century, analyzing unpublished documents and unpublished literary texts.*

*The study has shown the economic importance that these boatwomen had since they almost monopolized the transport of persons (preachers, army officers, sailors, royal family's members, visitors..) and merchandise through both sides of the river and to the ships at the bay.*

## Introducción

En este trabajo vamos a referirnos al oficio de barqueras que ejercían unas mujeres conocidas popularmente como "bateleras de Pasajes". El interés sobre el tema surgió a partir de las fuentes literarias, origen de la imagen creada en torno a ellas, ya que son los escritos de viajeros de los siglos XVII y XVIII, que transitan por Pasajes, los que además de conformarla, transmiten una imagen ideal de estas mujeres. Después de examinar ese aspecto, al que dedicamos el primer capítulo, hemos pasado a trabajar sobre fuentes documentales históricas inéditas.

El objetivo que perseguimos es conocer cómo y en qué condiciones realizaron su trabajo, en relación al desarrollado por los hombres y dentro del contexto social y económico de la época (siglos XVI-XIX). El trabajo de barquera es una actividad que, en principio, no parece les corresponde a las mujeres como género, dadas las cualidades físicas que la realización de esa actividad exige en las personas que se dedican a él. Así que una de las preguntas que nos planteamos es ¿Por qué barqueras y no barqueros?.

Las barqueras que nos ocupan son vecinas de las villas situadas en torno a la bahía de Pasajes en Guipúzcoa. Así, en las fuentes consultadas hemos encontrado barqueras vecinas de las localidades de Pasajes, Rentería, y Lezo (aunque en menor medida en esta última), por lo que nos referiremos principalmente a los dos primeros lugares citados. Es curioso que, en las fuentes aparecen hombres transportando mercancías en gabarras, botes, barcas y bateles, y no se haya transmitido una imagen de batelero como lo ha sido la de batelera en escritos literarios a partir del siglo XVII. A este último aspecto también hemos dedicado nuestra atención.

Ante la inexistencia, que sepamos, de estudios referentes a esta actividad realizada por mujeres o por hombres y la escasa presencia de varones, a veces nula, como bateleros, aspectos ambos que nos hubieran permitido contrastar nuestra investigación con otras, o contrastar la actividad de hombres y mujeres, nos ocupamos también de ver en qué condiciones se dan algunos de los otros trabajos que realizan las mujeres de estos lugares para comparar con ellos la actividad de las barqueras y deducir las consecuencias correspondientes.

Respecto al ámbito temporal, nuestra primera intención era situar este trabajo dentro de los límites del Antiguo Régimen, siglos XVI, XVII y XVIII. Pero la disposición de una de las fuentes consultadas, Cuentas Municipales, en las que no aparece ninguna interrupción en los años, excepción hecha de la ausencia de algunos de ellos, nos ha llevado a los albores del siglo XX. Además, hemos observado entre los años 1843-1864, coincidiendo con los inicios de la industrialización en Guipúzcoa, el incremento de la actividad y en cierto modo un giro en la misma al desaparecer el convento de frailes a cuyo servicio estaban estas mujeres

asalariadas del Ayuntamiento de Pasajes. A partir de mediados del siglo XIX aumenta el transporte de tropas y armas, y el tratar de ver en qué circunstancias se realizaba nos ha llevado prácticamente al siglo XX y a contemplar la desaparición de las bateleras como trabajadoras en competición con otras personas, la mayoría varones, disputándose el derecho a realizar el pasaje entre varios puntos de la bahía.

Como se ha señalado anteriormente hemos contado con fuentes publicadas e inéditas. Entre las publicadas merecen una mención especial las literarias que serán analizadas en el próximo capítulo y cuyas obras más importantes son "Viaje por España" de Marie Catherine Le Jumel, condesa de d'Aulnoy y "El Oasis, Viaje al País de los Fueros" de J. Mañé y Flaquer, a partir de las cuales consideramos que se elabora la imagen idealizada de las bateleras, Las fuentes inéditas manejadas son las Actas del Ayuntamiento de Rentería entre los años 1517-1659; las Cuentas Municipales del Ayuntamiento de Pasajes de San Juan entre los años 1591-1899, los Padrones municipales de los años 1857 y 1860, y el libro de Actas Municipales entre los años 1900-1906 de este último Ayuntamiento. Con esos documentos se elaboran el resto de los capítulos.

## I. Bateleras de Pasajes según escritores y viajeros

En ocasiones, el testimonio literario adquiere como documento histórico tanto valor como puede tenerlo una serie estadística, un documento oficial, un testimonio oral o visual. Frente al dato numérico representa la reflexión sagaz del escritor, deseoso, mediante la palabra de dar una visión del mundo. El documento literario es historia viva de la época en que se escribe. Pero en esta ocasión las obras consultadas no son siempre obras literarias que traten exclusivamente el tema de las mujeres barqueras de Pasajes, sino que únicamente hay en ellas en algún caso descripciones de bateleras, y en la mayoría, una simple cita de la gente viajera que ante la visión de estas mujeres se queda sorprendida de que desempeñen aquel trabajo. Y aunque son varios hombres y alguna mujer quienes se refieren a ellas, se limitan a hacer descripciones de sus caracteres físicos y de su atuendo y en pocas ocasiones añaden rasgos de su carácter, condiciones físicas o alguna otra apreciación, pero nada más. Además hemos observado que la descripción se repite con frecuencia tomando como referencia un único modelo, que corresponde a una imagen idealizada de esas mujeres, olvidando con frecuencia otros datos que parecen más reales y que aunque son anotados en algunos escritos no se han difundido en la misma medida que las imágenes que han dado lugar al estereotipo idealizado creado en torno a la figura de las bateleras.

Las bateleras de Pasajes son figuras reales, son mujeres de verdad y esto parece que no ha interesado a los hombres ya que para historiadores y etnólogos actuales este grupo de mujeres es inexistente, o al menos, no ha sido objeto de su interés como lo han sido las brujas o las figuras mitológicas.

Para ver si existe relación entre las descripciones literarias y las históricas (usamos los términos en sentido tradicional, porque todo, de algún modo es historia como hemos indicado anteriormente) tomamos dos obras clásicas de historiadores de Guipúzcoa, "Compendio Historial de Guipúzcoa" de Lope Martínez de Isasti, y "Corografía o Descripción de Guipúzcoa" de Manuel de Larramendi. Otro clásico, Pablo de Gorosabel, no hace ninguna valoración sobre las mujeres guipuzcoanas en sus escritos a pesar de que en algunos capítulos de "Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa" se refiera al alojamiento y alimen-

tación de las tropas, y a otros oficios y actividades en las que participan aquéllas precisamente en Pasajes<sup>1</sup>.

Lope Martínez de Isasti, clérigo de Lezo, vive en el siglo XVII. Tras hablar en el capítulo dedicado al Pasaje de "... *varones ilustres dignos de perpetua memoria*", dice:

"...asimismo ha tenido y tiene este lugar mugeres varoniles, que sin temer las tormentas de la mar, han acudido con chalupas a atoar y meter en el puerto galeones de las armadas reales y otras naos que vienen de Terranova y de otras partes remando con gran esfuerzo como si fuesen varones en falta de los marineros que andan por la mar en sus viages", "...mostraron su destreza en gobernar barcos y chalupas, y en el uso de las armas".

Y con motivo del paso de Felipe III por Pasajes, sigue diciendo:

"... acudieron algunas doncellas con sus arcabuces, a imitación de las amazonas, sin concurso de hombre alguno, y celebraron la fiesta dando muestra de su valor. Otras fueron en barcas cerca de la gabarra de su Magestad, tañendo panderos y cantando varias canciones al uso de la tierra".

La exaltación que hace de las mujeres varoniles que son por tanto capaces de un gran esfuerzo físico supone identificar mujer virtuosa-mujer varonil, frente a la mujer débil. Esta identificación de mujer-debilidad se mantiene a lo largo de la historia. Aparece en la escuela griega de Hipócrates, continúa con Aristóteles, y en la Alta Edad Media los Padres de la Iglesia al elaborar la doctrina cristiana siguieron utilizando el discurso sobre los sexos fuerte-débil. Ellos, varones crearon los símbolos que se tradujeron en normas y las mujeres al escribir continuaron utilizando los símbolos elaborados por los hombres.

Manuel de Larramendi, jesuita y filólogo guipuzcoano del siglo XVIII, describe, en su obra ya citada, el mismo tipo de mujer, aunque no hace mención expresa a las mujeres barqueras. Se observa la misma identificación mujer virtuosa-mujer varonil, y dice que "las mujeres guipuzcoanas son también de valor superior a su sexo, no tan espantadizas como en otras provincias", añadiéndoles una cualidad considerada como "femenina", la hermosura.

Pensamos que es por la identificación mujer-debilidad por lo que la visión de mujeres remeras en Pasajes va a sorprender, como si de un espectáculo inédito se tratase, a cuantos viajeros y viajeras se acercan al lugar. Y es sobre todo el siglo XVIII, pródigo en libros de viajes, el que nos ofrece más referencias a ese hecho que es visto como algo raro y exótico.

La referencia más antigua en la literatura es en el año 1615 cuando Lope de Vega cita a las barqueras de Pasajes en una de sus obras y se refiere a ellas como "angélicas criaturas"<sup>2</sup>. ¿De dónde sacó esa imagen idílica?. Quizá, recibiera noticias de gentes que pasaban por Pasajes camino de Francia, o de los "vizcaínos" residentes en la corte. Y aun-

---

1 Lope Martínez de Isasti, "Compendio Historial de Guipúzcoa" en *Cosas Memorables o Historia General de Guipúzcoa*, vol. V, La Gran Enciclopedia Vasca, 1972, pp. 277-291. Manuel de Larramendi, *Corografía o descripción general de la muy noble y muy leal provincia de Guipúzcoa*, edición de José Ignacio Tellechea Idígoras, Sociedad guipuzcoana de Ediciones y publicaciones. San Sebastián 1969. p. 188. Pablo de Gorosabel, *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa*, tomo 5. Imp. E. López, Tolosa 1899-1901, pp. 24-27.

2. Lope de Vega, "Los ramilletes de Madrid" en *Obras XIII*, Madrid, 1930

que no las tratan de ángeles, los escritores posteriores también reflejan en general una imagen idealizada.

En el siglo XVII están fechadas algunas citas más sobre las barqueras. Así, hacia 1679 por primera vez una mujer Marie Catherine Le Jumel, condesa d'Aulnoy, hace una descripción de ellas. Según la Enciclopedia de Literatura Garzanti<sup>3</sup> la escritora es un "personaje singular de vida aventurera e inescrupulosa". Esa autora reunió en seis volúmenes varios cuentos de hadas, alguna otra obra de aventuras y "Viaje por España" obra en la que habla de las bateleras.

Hemos manejado tres ediciones de la traducción al castellano de "Viaje por España". La edición, que suponemos más antigua (no figura el año) es la editada por La Nave, y en ella dedica tres páginas a las "bateleras de Fuenterrabía". Las otras ediciones dedican menos espacio al tema que tratamos y en esencia las versiones son las mismas. Comentamos la edición de La Nave<sup>4</sup>.

La condesa y su comitiva van siguiendo "la corriente del Hendaya" en barcas y cerca del "desagüe", nos indica, ve galeones del rey de España a poca distancia de la costa. A partir de ese momento comienza a describir las embarcaciones en las que iban, pequeñas y limpias, adornadas por banderolas de colores y conducidas por muchachas de incomparable habilidad y ligereza. Cada barca servida por tres mujeres; dos a los remos, y otra al timón. Sigue diciendo:

"Estas mozas son altas, de cintura delgada y color moreno, sus dientes blanquísimos y admirables; su cabello, negro y lustroso como el azabache, trenzado y rematado con lazos de cinta, cae por la espalda. Llevan sobre la cabeza una gasa fina bordada en oro y seda, que rodea el cuello y cubre la garganta: usan pendientes de perlas y collares de coral, y una especie de jubón de mangas muy estrechas, como las de nuestras bohemias; su aspecto agrada y seduce. Dícese de estas marineras que nadan como peces y no admiten en su particularísima sociedad a otras mujeres ni a ningún hombre; constituyen una especie de república independiente, a la que acuden las afiliadas desde muy jóvenes con beneplácito de sus padres, que las destinan a tal oficio..."

"...Habitan humildes casuchas a la orilla del río, trabajan para ganar su salario y obedecen a las viejas que las cuidan y asisten..."

Y termina contando el altercado ocurrido entre su "cocinero gascón de muy buen humor" que le cautivó la belleza de una de las barqueras y se atrevió a tocarla y esa barquera que con un remo abrió la cabeza del cocinero. Según la narradora, un comerciante le comentó que cuando esas jóvenes se irritaban eran más de temer que una leona. También cuenta cómo tras ser indemnizada por los desperfectos causados en la pelea (la muchacha se había arrojado al agua), las barqueras gritaban, bailaban y saltaban al son de las pande-retas. (Los bailes de las mujeres de la costa son recogidos por varios autores)<sup>5</sup>.

---

3. *Enciclopedia de Literatura Garzanti*, ediciones b, 1991, pp. 64-65.

4. Condesa D'Aulnoy. *Un viaje por España en 1679*, La Nave, Madrid, pp. 23-27. J. García Mercadal, *España vista por los extranjeros*, III. Biblioteca Nueva S.L. de Artes Gráficas. Madrid, pp. 213-214. J. García Mercadal, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, tomo III, Aguilar, pp 925-926

5. Txema Hornilla, *La mujer en los ritos y mitos vascos*, Txertoa 1989, pp. 116. Enrique Jordá, *De canciones, danzas y músicos del País Vasco*, La Gran Enciclopedia Vasca, 1978, p. 492. *Diccionario Histórico-Geográfico del País Vasco*, La Gran Enciclopedia Vasca, t. I.

Hemos dedicado bastante espacio a la descripción por varias razones: es la única descripción extensa hecha por una mujer; es de las obras literarias a las que hemos tenido acceso, a otras, sólo por referencias; y además, el tipo de mujeres que presenta creemos que es en muchas ocasiones modelo recurrente para posteriores escritos. D'Aulnoy nos hace descripción física, del atuendo, nos habla de sus habilidades y sobre su carácter. Las presenta como la belleza personificada adornada de oro, seda... Sin duda exagera, y en lo referente al atuendo está pensando en las hadas de sus cuentos, porque ¿cómo unas mujeres que habitan en unas humildes casuchas, como ella misma nos indica van a ir adornadas como auténticas princesas?. Esto es un ejemplo de que su relato refleja parte de la realidad adornada con bastante imaginación.

Hay otro aspecto que nos ha llamado la atención y es que al referirse al valor de las muchachas no lo hace como los escritores varones, citados anteriormente, como valor varonil, sino como el de una leona. Pero ¿cómo ha utilizado ese término?, ¿qué significado encierra esa metáfora? como femenino de león, entendido como valeroso, valiente, audaz..., o leona como sinónimo de follón, guirigay, alboroto..., o como metáfora, leona cuidadora de sus crías... La escritora al relatar la riña entre el cocinero y la batelera, habla de la furia del resto de bateleras que presenciaron la acción, del cocinero como víctima de las muchachas que pretendieron estrangularle, y de los gritos y bailes con que concluyó el episodio. Será necesario acceder a la versión original francesa para poder puntualizar más. Además hay unas afirmaciones que hace esta escritora, al referirse a que constituyen “una república independiente”... “afiliadas desde muy jóvenes”,... “y obedecen a las viejas que las cuidan y asisten” de las que no hemos visto ningún indicio en ninguna otra fuente de las consultadas, y que hay que mirar en la edición francesa antes de hacer conjeturas, ya que pueden ser interpretación de los traductores algunas de las afirmaciones.

Otros viajeros que citan a las barqueras de Pasajes en el siglo XVIII son Esteban de Silhouette y el barón de Bourgoing. El barón de Bourgoing dice: “Para ir de San Sebastián.... es el puerto de Pasajes. Para ir a la ciudad que lleva su nombre hay que atravesarlo y al embarcar se ve uno agradablemente sorprendido por un enjambre de jóvenes vascas que se disputan en su idioma, ininteligible hasta para los mismos españoles, el honor de llevarnos en lancha esa travesía de media legua”<sup>6</sup>.

En el siglo XIX, en 1813 el Duque de Wellington en una carta enviada desde Lesaca a lord Earl Barthus se refiere a las bateleras y muestra su preocupación por la posible pérdida de cañones y municiones al levantar el sitio ya que “los botes del puerto de Pasajes son demasiado malos y todos ellos navegados por mujeres que no son adecuadas para la labor de carga y descarga y porque la mayor parte de los botes están ya medio destruidos por los pesos que cargamos en ellos”<sup>7</sup>. Este hombre, militar, es el único que cuestiona la capacidad de las mujeres para realizar no sólo el trabajo de barqueras sino de carga y descarga y acompaña ese comentario de otro que aclara algo las circunstancias por las que muestra su preocupación, que los botes están ya muy deteriorados. Aparte del valor histórico del dato (las mujeres se han ocupado en esta zona como en el muelle bilbaino desde tiempo inmemorial de la carga y descarga de navíos, entre otros muchos trabajos), queremos destacar

---

6. Baron de Bourgoing, “Un paseo por España”, en *Viajes de extranjeros por España y Portugal* pp. 937-938

7. Citado por Beatriz Monreal en *Guipúzcoa en escritores y viajeros*. Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa 1983, p. 49.

respecto al tema central, imagen transmitida de bateleras, que este aspecto de mujeres trabajadoras que realizan un trabajo durísimo, se ha ocultado en todos los escritos literarios e históricos de los siglos XIX y XX. Llama por tanto la atención la observación de Wellington tan real, frente al resto de los comentarios de escritores y escritoras.

También en el siglo XIX visita la zona el catalán J. Mañé y Flaquer y publica en el año 1879 "El Oasis, Viaje al País de los Fueros", obra en la que destaca al hablar de Pasajes una singularidad y es que el servicio interior de barquillas lo hacen mujeres, en vez de hombres, como en los demás puertos, y habla de esas mujeres, famosas dice, por su intrepidez, serenidad, fuerza y agilidad. Retrata a una de las dos, que tripulaban el bote que le llevó a recorrer la rada, llamada Felipa, de unos veintidós años, comenzando del siguiente modo:

" Viste un traje ordinario de batelera y se apoya varonil y airosamente en el remo que le sirve para mover la barquilla...".

A continuación detalla minuciosamente todo el atuendo de la cabeza a los pies incluyendo el sombrero, pendientes, camisa, chaqueta, saya interior, saya exterior y alpargatas, aclarando que en realidad no las calzan sino que el calzado habitual son zapatos de cuero, zuecos en días de lluvia y en ocasiones van descalzas. Insiste en que la agilidad corre pareja con su fuerza muscular y con la soltura de su lengua. Pero, continúa diciendo:

"guardan decoro en movimientos y conversaciones"

Además, aclara que era bajamar, con corriente contraria a la dirección que llevaban y a pesar de ello las dos jóvenes bateleras movían con velocidad extraordinaria la lancha que contenía siete personas.

La descripción que da Mañé y Flaquer es la que va a transmitirse a partir de ahora y llega al siglo actual con alguna variante, pues si bien se copia el retrato hasta llegar a convertirse en un estereotipo no se acompaña ése de la observación sobre la fuerza muscular y el desparpajo de estas barqueras, dando así, cuando menos, una imagen incompleta de estas mujeres. Además, hablando de los dos "Pasajes" nos dice en otro momento que los jóvenes de ambos sexos son por lo general agraciados y laboriosos; pero las mujeres envejecen pronto y se afean:

"merced a la ruda faena a la que se dedican, expuestas de continuo a la intemperie"

Como ya hemos indicado, los escritores posteriores cuando describen a las barqueras se olvidan de dar estos detalles a pesar de que van junto a los datos que resaltan en la descripción que toman como fuente.

En el año 1842 Bretón de los Herreros estrena en Madrid el drama "La batelera de Pasajes", y el tipo de batelera que representa se difunde por todos los teatros de España. En la escena quinta del primer acto se establece un diálogo entre un capitán Bureba (la obra transcurre durante la primera guerra carlista) y las bateleras Faustina y Petra cuyo bote elige el citado capitán en el puerto de la Herrera para trasladarse al barco en donde está el almirante inglés. En el flirteo de Bureba con Faustina nos presenta a ésta como bella, esbelta, ocurrente, y desenfadada, pero "decorosa", fuerte, ágil, rápida de reflejos e ingeniosa<sup>8</sup>. Es evidente que más virtudes no puede reunir.

---

8. J. Mañé y Flaquer, *El Oasis, Viaje al País de los Fueros*, I. Jaime Jesús Rovivalta 1878-1880, pp. 59-64.



También Victor Hugo en una de sus obras dedica unas páginas a estas bateleras describiéndolas en los términos ya indicados. Así, ante la presencia de madre e hija, bateleras, en un bote, el mismo indica que se decide por narrar cómo era la hija. Era bella, joven, fuerte... Habla de diferencia de sus atuendos en función de categorías distintas y de sus cantos, gritos, etc<sup>9</sup>...

A finales del siglo XIX hay alguna alusión más a estas mujeres. Así, Katherine Lee Bates dice que les trasladaba en barca a través de un estrecho pasaje "una anciana de brazos de hierro"<sup>10</sup>.

En revistas de ámbito vasco se publican artículos sobre las bateleras que no ofrecen ninguna innovación. Se limitan a repetir lo que dicen autores de fechas anteriores sin ningún comentario nuevo. Siguen la descripción de Mañé y Flaquer acompañada de una fotografía. Así es en el artículo de J. Manterola y en el de Martín de Anguiozar. También en el Diccionario Enciclopédico Vasco aparece la misma descripción<sup>11</sup>. Pero, insistimos, la imagen que se difunde es la estereotipada, no apareciendo en esos artículos ningún comentario acerca de la rudeza del trabajo y de las excelentes condiciones físicas necesarias para realizarlo. Así que la imagen transmitida es la de unas barqueras bellas (la belleza física se identifica desde la literatura medieval con belleza moral), poseedoras de virtudes morales (son decorosas y serenas), varoniles (súmmum de la exaltación), y con unas facultades físicas extraordinarias como requería su trabajo, aunque este último aspecto no se ha difundido como los anteriores de belleza física, belleza moral y aspecto varonil. Queda claro la "necesidad" que tienen algunos escritores de aclarar lo honradas que eran estas mujeres y lo bellas o femeninas a pesar de su aspecto varonil. Quizá lo hagan para no desentonar con la imagen que se difunde a finales del siglo XIX de la mujer vasca rural que debe ser fuerte, trabajadora, pero también humilde y abnegada.

## II. Sobre el trabajo de las mujeres

Hoy es ya un conocimiento divulgado el que las mujeres han trabajado siempre en actividades muy variadas dependiendo de su condición social, lugar en donde se desarrollaban estas actividades y época histórica. La documentación histórica encontrada en grabados, esculturas, pinturas y manuscritos de todo tipo lo avalan. Así han realizado desde trabajos que requieren gran fuerza y resistencia física hasta los que requieren gran dosis de habilidad y destreza manual<sup>12</sup>.

Las mujeres han trabajado tocando instrumentos musicales, hilando, tejiendo... pero también en las minas transportando pesos, haciendo la guerra... Además de ocuparse como

9 Victor Hugo, *France el Belgique, Alpes el Pyrénées* Nelson E Paris, p. 100.

10. Katherine Lee Bates, *Spanish Highways and Byways*, The Macmillan Company. New York, MCMI, p. 3

11. J. Manterola, "Batelera de Pasages" en la Revista *Euskal Herria*, VI.1882, pp. 120-121. Martín de Anguiozar, "Bateleras de Pasajes" en la Revista *Euskalerraren Aste*, agosto 1929, n 308, pp. 273-274. *Diccionario Enciclopédico Vasco en Enciclopedia General ilustrada del País Vasco* vol. II, 1970, Auñamendi pp. 119-120.

12. Paloma González Setién, *El trabajo de las mujeres a través de la historia*. Centro Feminista de Estudios y Documentación. Ministerio de Asuntos Sociales. Instituto de la Mujer, 1992, p. 18.

es habitual en casi todas las culturas del trabajo doméstico con todo lo que éste implica de cuidado y socialización de la descendencia, cuidado de las personas mayores, cuidado del hogar y como proyección o no de éste, también ha sido habitual para ellas realizar tareas agrícolas.

Durante la Edad Media, por ejemplo, en general las mujeres desempeñan las mismas tareas que los hombres de su clase. Esto es una realidad que difiere de la imagen difundida por la Iglesia o por la literatura romántica. Las mujeres campesinas se han ocupado de todas las tareas agrícolas; las damas feudales de las administrativas; las de la clase media de oficios especializados. Hacían el trabajo solas o acompañadas de hombres o de mujeres. En las miniaturas medievales aparecen mujeres sastras, juglaresas, defendiendo una plaza con arcos y ballestas, mineras, albañilas, acarreado sal, en una fragua, etc.<sup>13</sup>. Según Eveline Sullerot es en este período cuando el trabajo de las mujeres ha tenido mejores situaciones, relativamente, en relación con los períodos anteriores o siguientes<sup>14</sup>.

A partir de la Edad Moderna son abundantes los estudios que ponen de manifiesto la situación de las mujeres en España tanto en lo que respecta al ordenamiento jurídico como a realidades sociales concretas<sup>15</sup>.

También en el País Vasco y en este período se ha estudiado la situación jurídica de las mujeres así como alguno de los trabajos que estas desempeñaban<sup>16</sup>.

Todas estas investigaciones llevadas a cabo en el período del Antiguo Régimen corroboran las palabras de Joan Scott cuando dice que la mujer trabajadora fue un producto de la revolución industrial no tanto porque la mecanización creara trabajos para ella, allí donde antes no había habido nada (aunque ello fuera cierto en algunas regiones), sino porque en el transcurso de la misma se convirtió en una figura problemática y visible<sup>17</sup>.

Sin embargo no será hasta estas últimas décadas, cuando desde la disciplina de la historia de las mujeres se ha planteado de forma más sistemática una reconceptualización del trabajo de este colectivo al demostrar cómo en todas las épocas históricas las mujeres han trabajado (Mary Nash); igualmente esta historiadora analiza los trabajos, ya clásicos de Louise Tilly y Joan Scott cuestionando la interpretación de que la industrialización fue un momento de ruptura en la experiencia laboral de las mujeres y subrayando los factores de continuidad entre el trabajo en las sociedades preindustriales e industrializadas<sup>18</sup>.

---

13. Sally Fox, *La mujer medieval*. Libro de horas iluminado, Mondaroni 1987.s.p

14. Eveline Sullerot, *Historia y sociología del trabajo femenino*, Peninsula, 1970, p. 55.

15. M<sup>a</sup> Victoria López Cordon "La situación de la mujer a finales del Antiguo Régimen (1760-1860)" en *Mujer y Sociedad en España (1700-1975)*. Ministerio de Cultura. Instituto de la Mujer, Varias autoras, 2<sup>a</sup> edición 1986, pp. 47. 108.

16. Lola Valverde, "Contexto social y situación de la mujer vasca en el Antiguo Régimen" en *Emakumea Euskal Herriko Historian. La mujer en la historia de Euskal Herria* IPES nº 12, 2<sup>a</sup> edic. pp. 35-45.

17. Joan W. Scott, "La mujer trabajadora en el siglo XIX" en *Historia de las Mujeres*, t 4, Taurus, 1993, pp. 405-435.

18. Mary Nash, "Identidad cultural de género" en *Historia de las Mujeres*, t 4, Taurus, 1993. pp. 585-597

### III. Trabajos que realizaban mujeres de Pasajes y Rentería

La participación de las mujeres de Rentería y Pasajes<sup>19</sup> en el mundo del trabajo ha quedado reflejada en la documentación consultada que demuestra cómo esas mujeres de Rentería y Pasajes se ocuparon durante el Antiguo Régimen de distintos trabajos alguno de ellos muy duro. Muy duro en relación a las condiciones en que se realiza y a la escasa consideración social que conlleva. Son trabajos para el Ayuntamiento y pagados por éste en todos los casos, ya que las fuentes inéditas que hemos manejado son únicamente concejiles.

Comenzando por la cita más antigua encontrada respecto a actividades realizadas por mujeres, es en 1517 cuando el Ayuntamiento de Rentería paga a Domenja Luce, por ir a Hernani a realizar un encargo, un jornal de dos chanfones<sup>20</sup>. A la mujer de Juan Perez Savarty, por ir a Azcoitia se le paga ocho chanfones<sup>21</sup>. Se trata de mujeres correo, algo habitual durante esta época en estas localidades estudiadas como en otras. En los libros de Cuentas del Ayuntamiento de Pasajes y en las Actas del de Rentería aparecen mujeres desempeñando tareas generalmente asignadas a ellas como seroras, hospitaleras, vendedoras, al servicio de la Basílica de la Magdalena de Rentería, criadoras de criaturas abandonadas, criadas, brujas, panaderas, tabernerías... Y también mujeres que se dedican al acarreo de diferentes materiales (cal, teja, arena, hierro), y a descargar en el muelle. Vamos a referirnos al acarreo por ser un trabajo muy duro y haber sido menos comentado en estas localidades que otros como seroras, brujas, etc.

El acarreo de materiales por parte de las mujeres no es algo novedoso. Como ya hemos indicado anteriormente está registrado en numerosas ocasiones. Otro ejemplo de lo habitual de esta actividad es la figura que aparece en un capitel del claustro gótico de la catedral de Pamplona en donde puede verse cómo una mujer transporta la artesana con el mortero, mientras que un hombre a su lado transporta piedra tallada. (Fechado con anterioridad al primer tercio del siglo XIV)<sup>22</sup>.

En relación al acarreo, fechado en 1517 leemos en el Archivo de Rentería:

"Item mas pague por los jornales de carrear cal en la puerta de Martin Perez a la puerta de arriba, entraron por todo onze mugeres, que tenian jornal dos chanfones e medio, que son por todo onze reales de cada dos chanfones e medio, que son beynte e syete chanfones e medio".

En 1523 en la relación de gastos de este mismo Ayuntamiento encontramos de nuevo mujeres que realizan este trabajo. También aparece el jornal que se les paga; otro jornal que no va acompañado de a quién va destinado (deducimos que es el de peones); y la conducción de una gabarra de arena, tarea que realiza un gabarrero junto al acarreo de la arena desempeñado por mujeres:

19. Actualmente es Pasai Donibane. En este estudio nos referimos a este municipio con "Pasajes" siguiendo la denominación de las fuentes consultadas.

20. Chanfon es una moneda que en este tiempo y lugar es fracción de un real. Dos chanfones y medio equivalen a un real en 1517, según indican las Actas. Ver nota 23.

21. A(rchivo) M(unicipal) de R(entería), Actas Municipales, vol. XVII (1517-1525), (1602-1652).

22. Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco, *Diccionario Enciclopédico Vasco*, vol. XXIX, Añiñamendi 1990, p. 528.

" Primeramente di a maestre Lope, cantero, porque mirase la obra de la yglesia, 40 chanfones"... "Cinquenta jornales, cada jornal, cinco chanfones". " Yten mas entraron nueve mugeres para carrear la teja, mortero, por cada dos chanfones e medio, que montan XXII chanfones e medio".

" Yten mas pague a Machin Narrundia por dos jornales... onze chanfones" "Yten di a Pedro por una gabarra de arena, 17 chanfones, mas dos mugeres por carrear, 10 chanfones".

En relación a los jornales de hombres y mujeres puede apreciarse que el de éstas es de un cincuenta por ciento menos y que este detrimento va a mantenerse a lo largo de la época estudiada con algunas variantes, pero no llegando en ningún caso a alcanzar el jornal de las mujeres más de dos tercios del de los hombres.

En 1547 hay necesidad de reparar la calzada en la villa de Rentería y dicen las Actas:

"...Dixieron que avia necesidad de reparar el camino que esta desta villa hasta la tejeria e para ello conbenia llebar arena y cascajo, para cuyo remedio mandaron divulgar el domingo que de cada calle bayan dos moças...y les satisfaran su trabajo"<sup>23</sup>.

Pero es en 1548 en el momento que la exigencia de la participación de las mujeres en la construcción se hace más patente hasta el extremo que de cada casa debe enviar una mujer, aunque la mujer no sea de la casa, bajo pena de multa. Dicen las Actas:

"... Mandaron que cada casa baya o enbie cada una moca o muger a hazer los caminos públicos y que se pregone por la yglesia que bayan, so pena de cada un real por cada persona que faltare, y bayan por calles".

En ese mismo año, 1548, y en la misma sesión del Ayuntamiento se habla sobre jornales de los mulateros, majadores de manzana, y sobre las" mocas y mugeres e sus jornales". Los mulateros con rocín no recibirán más de dos reales, sin comida (es decir, deben comer por su cuenta); los majadores de manzana no más de seis maravedis por carga; y las mozas o mujeres no más de tarja y media por día y les den de comer (Es frecuente generalizar al referirse a este colectivo; las trabajadoras son "mugeres" o "mozas" sin aclarar su oficio o actividad, cosa que no ocurre con el colectivo masculino). Se insiste en que no se les pague más a ninguno de los grupos mencionados, bajo pena de una multa de un ducado para las obras públicas de la villa, aclarándose que la multa es tanto para el que paga el jornal como para quien lo recibe<sup>24</sup>.

Casi cincuenta años después, 1581, las tasas que se colocan en la Casa Concejil y en el cuerpo de Guardia de la puerta del Muelle, se refieren a carpinteros, menuceros, canteros, yelseros, mulateros, arrieros, bueyericos, carpinteros del muelle, galafates, mujeres y mozas que acarrear cal y piedras, mujeres y mozas que se ocupan de la descarga en el muelle, mozas que trabajan en viñas y manzanales, etc... Los jornales de los hombres oscilan entre cuatro reales para los galafates maestros y oficiales, que son los de mayor cuantía, a dos reales que recibe un aprendiz yelsero con menos de dos años de oficio. Entre esas cantidades hay otras intermedias en relación con las diferentes categorías. Se cita maestro, oficial, criado, y aprendiz. Todos también recibirán la sidra necesaria durante la jornada. Se

---

23. A.M.R. La misma fuente mientras no se indique otra cosa, vol. III (1529-1776).

24. Actas, vol. IV (1534-1548). Tarja es una moneda equivalente a ocho maravedis

especifica en el caso de los mulateros según anden con uno o dos rocines y lo que acarrean, lo que deben cobrar. Los bueyericos, por ejemplo, si comen o no por su cuenta cobran una u otra cantidad. A los canteros, todos oficiales y sin criados, se les debe dar tres reales por día y la sidra. Así dicen las Actas:

"... Y porque los dichos canteros para el servicio de la cal y piedra an menester y suelen traer mugeres y mocas que les sirvan, a las tales se les deve de dar un real de jornal por día".

A las que andan en la descarga del muelle si:

"...acarretan a esta villa trigo y otras ceveras y sal y otras mercedurias en caveças se les debe de dar por jornada del muelle a la villa, asta el poco de la calle mayor, arraçon de 2 maravedis por anega y dende en adelante asta el resto de la villa y sus sobrados a 3 maravedis.... y lasque andan lastrando sería mejor dejarlas en su albedrío que se consienten con los maestros de naos, porque andando a jornal podrían hacer fraude e no trabajar ni harer las jornadas que debían".

"... A las que andan en el acarreto de mançana y vendimias a doce maravedis, y a las que andan en el acarreto de dar abonos a medio real por día"...<sup>25</sup>.

Vemos que se les paga a las mujeres por el acarreo no en función de la jornada de trabajo, sino de la cantidad de la carga acarreada, medida en fanegas, y delimitando el itinerario. Además hay una diferencia, a las mujeres que trabajan con canteros se les paga un real por jornada; a las descargadoras del muelle, tres maravedis por viaje en el caso del trayecto más largo, o dos, lo que supone para conseguir un real, que era la mitad de lo que recibía el aprendiz menos cotizado, tenían al menos que realizar diez viajes, de un itinerario cuya extensión desconocemos.

El Ayuntamiento controla los jornales que se pagan y las condiciones de trabajo en que éste se realiza tanto para los hombres como para las mujeres, pero en ninguna ocasión hemos visto ese control tan detallado y explícito como en el caso de las mujeres que lastran, a las que dejan que se arreglen con los maestros de las naos para evitar que estas cometan fraude, y se expresa aquél en unos términos que parece tener que dejarlas por imposible de controlar.

Sabemos algo sobre la importancia que el lastrear podía tener para los habitantes de las cercanías del puerto ya que según Pablo Gorosabel eran los vecinos de Rentería, Alza, Pasajes y Lezo quienes vendían libremente la piedra necesaria para el lastre a dueños y maestros de navíos. De ello se ocupaban principalmente los pobres, las mujeres (no se indica si las pobres) y los huérfanos. La piedra la conseguían sacándola del canal de Pasajes en mareas bajas, procedente del lastre que otros buques habían arrojado, o arrancándola de canteras situadas a orillas del agua. Así los lastres arrojados contribuían a cegar el canal junto con los buques hundidos y no extraídos, aunque el aspecto fundamental fue el acarreo de tierras de aluvión del río Oyarzun (procedentes de tierras roturadas para la agricultura y de los escombros de las minas). El cegamiento del canal fue un problema constante del que se ocuparon los gobernantes locales y del estado a partir del siglo XVII<sup>26</sup>.

25. Actas, vol.X (1578-1588),f. 115r, 116, 116r, 117, 117r y 118.

26. Serapio Múgica, *Geografía General del País Vasco-Navarro Vol. III*, La Gran Enciclopedia Vasca, 1980, pp. 290-293.

A fines del siglo XVI, en 1590, continúan los llamamientos públicos del Ayuntamiento de Rentería, a través de la Iglesia, para que:

" Vecinos, mozas y mancebos" ayuden a quitar la tierra que está sobre los muelles porque ocupados no pueden pasar gentes ni bestias" <sup>27</sup>.

El 17 de Marzo de 1610 está fechado un suceso ocurrido en el Ayuntamiento de Rentería que nos habla de mujeres acarreadoras de hierro:

" Este día, perecieron en el dicho regimiento ciertas mugeres pobres trabajadoras desta villa, naturales della, e hicieron relacion a sus mercedes de como ellas y otras pobres mugeres se sustentavan parte de su vida con el acarreo hordinario del fierro del trato de la lonja desta villa, porque a sido y es la mayor granjeria suya, hasta agora puede aver un año, despues que es lonjero Domingo de Urdangarayn, se les a quitado el dicho aprovechamiento por industria del dicho lonjero, porque haze los dichos acarretos con cabalgaduras de solas dos personas, y, siendo ellas más de çinquenta, perezen de anbre, pedieron a sus mercedes remedio dello y que sean restituídas en su granjeria, que en ello aran servicio a Dios y bien y merced a los pobres.

Sus mercedes, teniendo consideracion a lo suso dicho y otras causas justas, mandaron que los dichos fierros no se carreen por bestias, sino por mugeres, conforme a la costumbre que se a tenido asta aquí, y se notifique al lonjero y que ninguna persona ponga ynpedimento ninguno dello" <sup>28</sup>.

La situación de las mujeres acarreadoras de hierro de la lonja al barco era misérrima. Se aclara que eran naturales y vecinas de la villa, pasan hambre, y aún considerando las dosis de exageración que podía haber en su declaración con el fin de provocar la piedad del Ayuntamiento, su sustitución por cabalgaduras para realizar el mismo trabajo nos da idea de las condiciones en que éste debía de desarrollarse. También el documento confirma algo que ya se sabía, que las mujeres acarreaban todo tipo de materiales y en las condiciones más penosas. Y algo más, que era costumbre que en la villa el acarreo del hierro lo realizasen mujeres.

Las casas-lonjas que existían en la mayoría de los pueblos marítimos eran lugares de carga, descarga, y a veces, almacenaje de hierro, acero, clavo y cuantos artículos entraban o salían por el puerto. Las lonjas pertenecían a las villas o a personas particulares.

La lonja de Rentería era el punto de carga y descarga, peso y depósito del hierro y vena que salía del puerto de Oiarso (Pasajes) o entraba por el mismo hacia las ferrerías de Oyarzun y Rentería. Sobre el tránsito de la carga de hierro por el puerto de Pasajes, las villas de Rentería, Pasajes, Oyarzun y San Sebastián tuvieron entre si varios pleitos. Así, ya en 1338 el rey Alfonso XI mandó al Concejo de San Sebastián que no impidiese descargar en Rentería las mercancías que fueran por mar al puerto de Pasajes, ni que exigiese a sus vecinos impuesto alguno de entrada o salida por los barcos en las que fuesen. En 1587 una Carta Real determina que San Sebastián respete a los vecinos de Rentería y Oyarzun el derecho a sacar hierro de sus ferrerías, pero no el hierro elaborado en otros lugares <sup>29</sup>.

---

27. Actas, vol. X.

28. Actas, vol. XVII, f. 85.

29. Pablo Gorosabel, Noticia de las cosas *memorables...* t. I pp. 140-143, t. V, p. 125 y *Diccionario histórico geográfico ...* p. 4.

Las fuentes consultadas son fragmentarias en muchas ocasiones, por lo que no podemos hacer un seguimiento exhaustivo del tema año tras año, pero sí comprobar que la práctica del acarreo realizada por mujeres, en algunas ocasiones por hombres, continúa en siglos posteriores en esta zona.

En el siglo XVIII también hay referencias a mujeres que transportan el mineral de hierro en esta zona. Se trata de barqueras que habitualmente lo transportan en gabarras fluviales desde el puerto de Rentería por el río Oyarzun hasta el puente de Santa Clara, cerca del límite de Rentería con Oyarzun. Desde allí el mineral se transportaba en carros a las ferrieras de Oyarzun y a la del Añarbe (Rentería), situada en el afluente del mismo nombre del río Urumea<sup>30</sup>.

En la segunda mitad del siglo XVII, en las Cuentas del Ayuntamiento de Pasajes aparecen acarreado materiales, hombres y mujeres. Si son hombres, en las cuentas aparecen como "peones"; si son mujeres, "mugeres". Pero hay diferentes jornales para los peones hombres y para las mujeres. Algunos ejemplos: en 1675 el Ayuntamiento paga a unas mujeres que ayudaron a sacar tierra de detrás de la iglesia, treinta reales de vellón, y a los peones que trabajaron en lo mismo, cuatrocientos dieciocho reales de vellón en 1676. En este mismo año, 1676 aparece el pago por la sidra que consumieron las mujeres mientras trabajaban en sacar tierra de detrás de la iglesia, que fue de ochenta y cuatro reales de vellón. Y hay algunos pagos más por este concepto que siempre va acompañado del gasto de la sidra que beben peones o mujeres mientras dura el trabajo. Pero no aparecen reflejados los jornales ni el número de personas que realizan el trabajo<sup>31</sup>.

En 1695 sí se expresa el coste del jornal pagado a peones y mujeres, el pago total a cada uno de estos grupos, y la equivalencia en este año, en Pasajes, entre reales de vellón y reales de peseta. Leemos:

"Doscientos cuarenta y nueve reales pagados a los peones por ochenta y tres jornales a tres reales de plata el jornal que hacen en vellon trescientas y setenta y tres reales de vellon y quartillo".

Otros asientos son:

"Cuatrocientos y diez reales pagados a las mujeres que trabajaron en la (ilegible) y cimiterio de la iglesia a dos reales de vellón el jornal". "Cuarenta y seis reales pagados a las mugeres que trajeron la agoa y la cal".

En 1698 se paga:

"Novcientos reales a los peones por trescientos jornales a tres reales de vellón el jornal"

En poco más de un siglo el-jornal de las mujeres que acarrear, comparado con las tasas expuestas en la Casa Concejil en 1581 ha subido un real. El de los peones, otro real. Pero aunque en un caso la subida es del 100% y en el otro, peones, de un 50%, la distancia entre ambos se mantiene en una relación de dos tercios con déficit para las mujeres.

30. Ignacio Carrión Arregui, *La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*, Universidad del País Vasco, 1991, p. 89.

31. A(rchivo) M(unicipal) de P(asajes). Cuentas Municipales leg. 1, exp. 4, f. 138 y 153

Unos años más tarde, en 1716 se paga:

"Por doscientos treinta y tres jornales que trabajaron las mujeres a razon de dos de plata cada jornal por (ilegible) y carreta de la agua 696".

En 1721:

"Por tres jornales y medio que entraron en la obra por poner el tablero a seis reales de vellón el jornal, 21 rv".

Yen 1739:

"...Veinticuatro reales de vellón por quatro jornales porazer otras cruces" <sup>32</sup>

La relación de jornales de hombres y mujeres se mantiene como hemos comentado anteriormente en dos tercios el salario de las mujeres respecto al de los hombres.

#### **IV. Barqueras de los Padres Capuchinos de Rentería Siglos XVII-XIX**

A partir de la segunda mitad del siglo XVII comienza a aparecer en las Cuentas del Ayuntamiento de Pasajes el pago hecho a las "barqueras de los Padres Capuchinos". Así en 1657 se paga:

".. a las barqueras de los Capuchinos veintiocho reales de vellón" <sup>33</sup>

Este convento de frailes capuchinos se construyó con el fin de atender a los habitantes de la villa de Rentería y también a la tropa y marineros de las armadas reales que iban al puerto de Pasajes. La fundación tuvo lugar, conseguida licencia real, en junio del año 1613, bajo la advocación de Nuestra Señora de la Misericordia y del Buen Viaje<sup>34</sup>. El convento estaba situado en término municipal de Rentería sobre la bahía de Pasajes, en el cabo Machingo<sup>35</sup>. Hay abundantes noticias de él. Sabemos que en 1719 ante la invasión de las tropas francesas los capuchinos de Rentería abandonaron momentáneamente el convento y se refugiaron en los conventos de la Ribera de Navarra<sup>36</sup>, y que en 1809 hay una orden de arresto contra siete frailes capuchinos que prefirieron huir del convento antes que presenciar el juramento de fidelidad a Napoleón que la villa de Rentería iba a prestar el 11 de febrero de aquel año<sup>37</sup>.

---

32. Se utiliza la misma fuente, leg. 2, exp. 3, f. 85, 214, 247r y 372r.

33. A.M.P., Sec. C Neg. 2, Cuentas, leg. 1, exp. 4, f. 66.

34. Pablo Gorosabel, *Noticia de las cosas* .. t. IV. p. 218.

35. Gorka Reizabal y otros, *Pasajes, un Puerto, una Historia*. Junta del Puerto de Pasajes, 1987, pp. 26-27, plano del año 1636. Actualmente se conoce el mismo lugar como "Alto de Capuchinos".

36. Anselmo de Legarda "Capuchinos del Antiguo Convento de Rentería" en B.E.H.S.S.. 1976, X, p. 260.

37. Revista Euskalerriaren Alde, 1914, IV. pp. 138-139.



Hay unas notas en relación con el pago efectuado a un barco que se ocupa del traslado de los capuchinos a Pasajes antes del citado año 1657 cuando en 1631 se paga:

"... al barco asalariado por el lugar cuarenta reales los treinta para las traídas y llevadas de los padres capuchinos y otras ocupaciones del cargo y los diez para la ocupación del carreta de los robles paraazer los plantios en el camino señalado".

Y también en 1634 se vuelve a pagar al barco de los Capuchinos cuarenta reales de vellón. Pero en ninguno de los dos casos consta que el barco lo lleven o pertenezca a las barqueras. Sin embargo el pago a éstas continúa a partir de 1657, y en 1659 se paga:

"... a la barquera que ha servido en traer al padre predicador veintiocho reales de vellón"<sup>38</sup>

El asiento de este pago por el concepto de traer y llevar al Padre predicador a Pasajes iniciado en 1657 se mantiene casi durante doscientos años hasta 1831. No se conservan las cuentas municipales entre los años 1831-1840, y sabemos que el convento fue incendiado y destruido en el año 1835, durante la primera guerra carlista<sup>39</sup>.

Es un largo espacio de tiempo en el que las barqueras no son desplazadas por los hombres en su trabajo. En este oficio están implicadas no sólo las que conducían las barcas al servicio de los capuchinos sino también otras barqueras que se ocupaban del transporte de particulares y que naturalmente al no ser pagadas por el Ayuntamiento de la villa no aparecen en sus cuentas. De la existencia de esas barqueras dan cuenta abundantes referencias literarias que ya hemos tratado en el capítulo I.

La villa de Pasajes está situada al pie del monte Jaizquibel en la parte oriental de la ría que se abre entre este monte y el monte Ulía. Y esta situación exigía el paso de la ría, bahía, canal o puerto, (es como se le llama indistintamente), en barca que era el medio habitual de comunicación de Pasajes con las villas cercanas y con San Sebastián. Para ello era necesario disponer de las personas que se ocupasen del pasaje, y parece claro que lo hicieron mujeres. Hay muchos testimonios de que era así.

Esteban de Silhouette, viajero por la zona en el siglo XVIII tras referirse en sus escritos a Pasajes como un pueblo mísero, alejado una legua de San Sebastián dice "...Todos sus habitantes son marineros o carpinteros; sus mujeres las bateleras del puerto, es decir, que tienen barquichuelas para pasar de uno de los lados del puerto al otro lado"<sup>40</sup>.

Quizá pueda explicarse la presencia de muchas mujeres desarrollando este tipo de trabajo en esta zona por las siguientes razones: 1) había una fuerte emigración temporal de hombres, fundamentalmente marinos y pescadores: 2) nos encontramos ante un modelo demográfico de baja presión, caracterizado por una natalidad y una mortalidad relativamente bajas, una tardía edad al matrimonio y un alto celibato definitivo<sup>41</sup>. Estas circunstancias

38. Se utiliza la misma fuente mientras no se indique lo contrario. A.M.P., kg. 1, exp 3, f. 59 y exp. 4, f.78.

39. B.E.H.S.S., pp.259-262.

40. Serapio Mújica, *Geografía General del País. Vasco* Navarro, vol. III, La Gran Enciclopedia Vasca, 1980, p. 279.

41. S. Piquero, *Demografía guipuzcoana en el Antiguo Régimen*. Universidad del País Vasco, 1990.

podieron provocar un cierto desequilibrio entre sexos y relativa escasez de mano de obra de varones lo cual facilitaría algunas posibilidades de empleo a las mujeres fuesen o no cabezas de familia.

La fuente consultada es parca: son Cuentas del Ayuntamiento en las que únicamente queda anotado el concepto y lo que se paga. Y la fórmula de pago se repite. Pero hay ligeras variaciones en ella que nos permiten conocer cuestiones como el por qué de los viajes de los Padres Capuchinos de Rentería al "Pasaje"; cuántas barqueras van en cada barca; quiénes son; cuánto es su salario anual y cómo evoluciona; cuánto se les paga por un único viaje al convento. También vemos a través de las cuentas que paga el Ayuntamiento que además de las barqueras de los Padres Capuchinos hay otras barqueras que realizan otros trabajos para aquél y que en estos años no comparten esta actividad con hombres.

Las barqueras de los Padres Capuchinos comienzan recibiendo en 1657 veintiocho reales de vellón como salario anual. Quince años más tarde, en 1672, por el mismo concepto, treinta y seis reales de vellón. En 1675 el documento es más explícito, nos da por primera vez el nombre de una barquera de los Padres Capuchinos. Se paga a:

"Margarita de Iraurgi por la ocupación y trabajo que a tenido en todo el año con su barco con los Padres Capuchinos de Renteria treinta y seis reales de vellón".

En 1676 continúa como barquera de los frailes la misma mujer y se explicita en los mismos términos que se le paga por el salario de su barco en traer y llevar a los Padres Capuchinos<sup>42</sup>.

Este salario anual en 1774 ha ascendido a cincuenta y un real de vellón y en 1796 asciende a cincuenta y cinco reales de vellón<sup>43</sup>.

En 1824 el pago que se efectúa por el mismo concepto es de cincuenta y dos reales de vellón, sin que consten las razones de la reducción del salario anual.

El barco pertenece a las barqueras, que suelen ser dos. Así, encontramos que se paga a finales del siglo XVII:

"a las barqueras por su salario del año...", "a las barqueras que traen al predicador..", "a las barqueras que suelen traer al predicador", "a las varqueras por su salario anual de los Capuchinos..."

En 1698, siendo el salario anual de treinta y seis reales de vellón, se hace el pago de treinta y nueve reales de vellón. Este incremento de tres reales, corresponde al pago por el viaje que las autoridades concejiles realizan al convento en el día de año nuevo<sup>44</sup>. Hay más referencias a este viaje que se realizaba todos los años, y a veces se pagaba aparte del salario anual. Así, se paga:

---

42. A.M.P., leg. 1, exp. 4, f. 135r, 138v 157r.

43. A.M.P.. leg. 3, exp. 2, s. f. y exp. 1, f. 23r.

44. A.M.P., leg. 4, exp. 1, s. f. y leg. 2, exp. 3, f. 36, 47, 57r, 62, y 99.

"a las barqueras quando fuimos a los capuchinos azer bisita zinco reales", "a la barquera tres reales de Bellon quando fuimos los regidores ha los Capuchinos ", "a la barquera quando llebaron al escribano tres reales de bellón", "treinta y nueve Reales pagados a las Barqueras de los Capuchinos", "a la barquera que traye al predicador por su salario treynta y nuebe Reales".

A comienzos del siglo XVIII continúa el mismo tipo de fórmulas de pago:

"por el barco que llevó a los señores Rexidores por dos veces a San Francisco seis reales ", "a la Barquera por su salario anual junto con el día de año nuevo 39 reales de Bellon", "treinta y seis reales a las varqueras que han servido con el predicador quaresma y adviento", "a un barco que llevó Capitulares y testigos a las informaciones de la provincia y (ilegible) en tres ocasiones 9 reales".

A veces se paga cuatro reales por un viaje que en general se paga con tres reales:

"Pagados quatro reales de vellon a la Barquera el día que fueron los regidores a san Francisco como es costumbre todos los años" <sup>45</sup>.

En 1721 además del pago del salario anual de treinta y seis reales, del pago del viaje el día de año nuevo de tres reales, se pagan otros tres reales a la barquera que llevó un regalo a los Padres Capuchinos. El regalo consistía en un pellejo de vino, un carnero, y una fanega de pan. Importó este año ciento diecisiete reales de vellón y se hacía anualmente. El regalo lo llevaban los Regidores. Al año siguiente se paga por el mismo concepto ciento treinta y cinco reales, pero a la barquera se le continúa pagando por el viaje, tres reales de vellón.

En 1726 se hacen dos regalos y se paga:

"seis reales a las Barqueras por llevarlos".

En 1728 también se paga seis reales de vellón a las barqueras que llevan el "refresco" a los Padres Capuchinos como gratificación de los sermones de adviento y cuaresma. El refresco consistía en este año en dos pellejos de vino, dos carneros, y dos fanegas de pan y ascendía a un costo de trescientos veinticinco reales de vellón. A las barqueras se les sigue pagando por viaje tres reales de vellón. En algún caso el pago es algo mayor por el mismo concepto sin que consten las razones del incremento momentáneo ya que al año siguiente continúa pagándose lo habitual. Así, se paga a las barqueras por llevar el día de año nuevo a los Regidores, en 1732, tres reales de vellón y tres cuartos. Y el mismo pago se realiza en el mismo año por llevar al mismo lugar a los "Cargohabientes". Por este mismo concepto hay muchos pagos registrados, algunos de ellos:

"a las barqueras que llevaron los Sres. Regidores a dar las entradas de año a la Santa Comunidad de Nuestro Padre San Francisco 3 3/4 reales de vellón", "a Serafina por llebar dos regalos a los Padres capuchinos 6 reales de vellón", "seis reales a la dicha por llevar las dos regalías y por traer y llevar al Padre Guardian a Bautizar la campana de esta Parroquia de San Juan Bautista de la Rivera", "a la barquera por llevar los regalos 9 reales de vellón".

Los regalos eran tres y se entregaron realizándose tres viajes

---

45. A.M.P., leg.1. exp. 1, f. 120r y leg. 2, exp. 3, f. 32r, 89, 95, 163r, 184r, 198r, y 210r

En 1742 aparece por vez primera el pago que se hace al Predicador de Santa Isabel, se paga:

"por el salario del Predicador de Santa Isabel y su barco 63 reales de vellón" <sup>46</sup>.

Entre 1768 y 1775 hemos encontrado varios pagos realizados a Maria Ignacia de Barroso "síndica de los Padres Capuchinos".

Así vemos que en 1768 se paga:

"a Maria Ignacia de Barroso síndica de los Padres Capuchinos por el importe de una fanega de trigo que con otras cosas se les da a los Padres Capuchinos por los sermones de Cuaresma 30 reales de vellón", unos años adelante "...a Maria Ignacia de Barroso por el sermón de Sta. Isabel sesenta reales de vellón".

Unos años más tarde se repite el mismo pago y concepto de pago y en 1774:

"por el sermón de adviento y cuaresma 60 reales de vellón".

Los pagos se repiten entre las fechas indicadas, pero a veces cobra el Padre Guardian. Como en 1774 en que se paga:

"al P Guardian de los P C por el sermón de Santa Isabel 60 reales de vellón" <sup>47</sup>.

El padre guardián y vicario del convento a partir de 1774 y durante varios años fue el padre Francisco de Fuenterrabía (Ignacio Antonio Mugarrieta)<sup>48</sup>.

En 1776 el síndico es un hombre, Ignacio de Zabala que no consta en la relación de padres capuchinos manejada, por lo que sería un seglar. No vuelve a aparecer como síndica una mujer. Pero ¿qué sentido tiene aquí el concepto de síndica? es una administradora de bienes o una simple recaudista?. Con los elementos que tenemos no podemos aventurarnos a concretar el matiz, sería necesario contar con mayor número de datos para ello, sin embargo en cualquier caso, es una responsabilidad más que asumen las barqueras y que nos pueden dar indicios de al menos la consideración que tenían estas mujeres en esos siglos.

A partir de 1794 el pago hecho a las barqueras aparece dentro de los pagos registrados como gastos de la Iglesia. Estos pagos, hechos regularmente todos los años con escasas excepciones de años en los que faltan las cuentas completas, se mantienen hasta 1831 en que se realiza el último a las barqueras de los Padres Capuchinos cuando paga a:

"Manuela Teresa de Echevarrieta y su compañera por su ocupacion en la conduccion de Capuchinos en Adviento y Cuaresma 52 reales de vellón" <sup>49</sup>.

---

46. A.M.P., leg. 2. exp 3, f. 242r, 245r, 278, 287, 319r, 329r, 351, 357, 372r, 379 y 384r.

47. A M P., leg. 3, exp., 2, s. f.

48. B.E.H.S.S., 1976, X, 261.

49. A. M. P.. leg. 3. exp. 2, s.f. leg. 4, exp. 1, s. f.

Vemos, a través de las fuentes consultadas que mujeres barqueras de Pasajes asumen la responsabilidad de trasladar a los Padres Capuchinos que han de predicar los sermones de Adviento y Cuaresma, y el sermón de Santa Isabel, años más tarde, desde la fundación del convento hasta su destrucción.

El pagador es el Ayuntamiento de Pasajes, que año tras año, anota en sus cuentas el pago realizado tras las referencias “barquera”, “barqueras”, o “barqueras de los Capuchinos”.

Respecto a los salarios es difícil hacer conjeturas sin explorar nuevas fuentes. A estas barqueras se les paga salarios anuales por una actividad concreta y controlada. Y no contamos con otros salarios anuales en esta zona y época para establecer comparaciones.

Sí tenemos los “jornales” de “peones” y “mujeres” del año 1695. Una barquera cobra generalmente tres reales de vellón por un viaje de ida y vuelta de Pasajes al convento, que está sobre la ría en el término municipal de Rentería. En 1670 cobra cinco reales por viaje; en 1683, tres reales por viaje; y en 1696, también, tres reales. Pero hay que tener en cuenta que generalmente son dos las mujeres que van en cada barca y desconocemos cómo se haría el reparto. En 1695 estaba establecido en dos reales el jornal para las mujeres; el de los peones, en tres reales. Estos datos quizá permitan aventurar el decir que el salario de las barqueras era mayor y también que probablemente la estima social de las barqueras estaría por encima de las “mujeres al jornal” cuyo trabajo consistía en el acarreo de cal y otros materiales. Las barqueras aun desarrollando un trabajo muy duro y estando necesitadas de él, no debían de ser consideradas tan “pobres mugeres” como las acarreadoras del hierro de la lonja de Rentería del año 1610.

Otro aspecto que podemos hacer notar es que el “refresco” o “gratificación” que se hace a los PP Capuchinos, que en realidad es un pago, en 1720 se valora en ciento diecisiete reales, en 1721 en doscientos cuarenta y cinco reales, lo que supone un incremento del 109,4%, y en 1728 ha ascendido el costo a trescientos veinticinco reales, que supone un incremento del 32,65%.

A las barqueras, en todos estos años tal y como hemos anotado se les paga sin ningún incremento, treinta y seis reales por el salario anual, y tres reales por viaje para llevar los regalos. Así que esa consideración social de la que hemos hablado, hay que establecerla únicamente en relación con otras mujeres que estarían en peores condiciones de trabajo, más irregular, sin salario anual fijo, peor pagado, pero no en relación con los hombres.

Otro aspecto que puede avalar la tesis de que las barqueras, o al menos el oficio de barquera en esa zona estaría prestigiado, más en determinadas épocas, y codiciado siempre, es que en las fuentes consultadas hemos encontrado el nombre de barqueras o bateleteras registrados en las Actas Concejiles y en las Cuentas en varias ocasiones, mientras que de las acarreadoras de cal, arena o hierro, nunca: son únicamente “mujeres”.

De Pasajes conocemos los nombres de dieciseis barqueras entre los años 1675 en que aparece la primera cita en las cuentas y el año 1831, todas son barqueras de los Capuchinos, y alguna durante doce años. Otros nombres de barqueras aparecen hasta 1905, todas pagadas por el Ayuntamiento<sup>50</sup>.

---

50. Ver Anexos

## V. Otras barqueras

Rentería, al igual que otras villas situadas en el Camino Real de Castilla a Francia por Guipúzcoa ha sido lugar de tránsito para cuantos se encaminasen o volviesen de Francia. Y cuando el paso y visita era de grandes personajes originaba gastos cuantiosos a la villa al mismo tiempo que trabajo a algunas de las personas que la habitaban. Fueron muchos los reyes, reinas y personalidades ilustres que la visitaron, pero, según cuentan las crónicas de la época algunas de estas visitas fueron más festejadas y costosas que otras. Por ejemplo, la visita del rey Felipe III que acompañado de su hija Ana de Austria desembarcó en el muelle de Rentería en el año 1615 como ya hemos comentado en el capítulo I<sup>51</sup>.

Esa visita aparece también reflejada en las Actas del Ayuntamiento de la villa del año 1615 en donde se recoge cómo aparecieron ante la corporación municipal siete “vateras” reclamando su salario por ocuparse de la embarcación de Su Majestad y de la infanta de España. La corporación les mandó pagar setenta y seis reales. A Miguel de Osarain que había pintado de verde los balaustres de la gabarra y otras partes, se le pagaron cuarenta reales, aunque reclamó cincuenta. A Juanes de Ugarte por atender al obispo con su gabarra, le pagaron doce reales. A Domenja Yllarenecoa se le pagó un real por un junco que hizo para la gabarra en donde se embarcaron SS. MM. A otra batelera de Lezo, cuatro reales por ir a Pasajes con aviso para que las otras, bateleras probablemente, estuvieran prevenidas para la ocasión, y por llevar al alcalde. Hay registrados varios gastos más en relación con el acontecimiento<sup>52</sup>.

Otro viaje real relatado con gran detalle es el del rey Felipe IV y su hija María Teresa en el año 1660. De él se recuerda entre varios aspectos más cómo “La gabarra fue remolcada por lanchas tripuladas por diestras marineras”. Estas causaron tal admiración en las personas reales que intentaron al año siguiente llevar a doce de ellas del “Pasaje” al Retiro de Madrid para servir en las barcas de los estanques. Pero las bateleras se opusieron y a pesar de los intentos que hicieron los alcaldes de la zona no consiguieron llevarlas a Madrid<sup>53</sup>. El mantenimiento de esta postura negativa al desplazamiento a la Corte de Madrid, quizá se explique, en parte, en función del fuerte carácter atribuido a las mujeres de la costa, rasgo del que da buena cuenta la literatura popular<sup>54</sup>.

Estas barqueras que se ocupan del tránsito de personalidades por la bahía son otro ejemplo de la existencia de más barqueras además de las que están al servicio de los capuchinos; y también aparecen en las Cuentas Concejiles de Pasajes a partir del siglo XVII porque es el Ayuntamiento quien les paga.

Así en 1670 se paga cuatro reales de vellón:

“a una barquera por llebar el reloj a Rentería y volverlo atraer al passaje”

---

51. Ver capítulo I, pág. 7.

52. A.M.R.. Actas Municipales, vol. XIII (1612-1619)

53. Serapio Múgica. “Las bateleras de Pasajes”, pp 174-179.

54. Teresa del Valle, “La problemática de los estudios de la mujer: Una aproximación al caso vasco”, en *Nuevas perspectivas sobre la mujer*, Seminario de Estudios de la Mujer, UAM. vol. II, p, 282.

Y en 1735 se paga seis reales de vellón:

“a unas barqueras por haver trahido y llevado a media noche al (ilegible) que vino para la determinación de los tres oficiales que salieron en suerte para marineros y juntamente para irse a Tolosa”<sup>55</sup>.

Parece que el pago de seis reales por un viaje es por nocturnidad

Pero es a partir del siglo XIX cuando los pagos efectuados a mujeres barqueras se incrementan, y además siempre, salvo alguna excepción, por servicios prestados en relación con la guerra. Según las fuentes consultadas en los archivos municipales de Pasajes y Rentería la actividad oficial de las barqueras de Pasajes en los siglos XVI, XVII y XVIII estuvo muy relacionada con la Iglesia, traída de los frailes predicadores; y durante el siglo XIX la actividad de estas mujeres tuvo que ver con el ejército. Sin embargo gracias a otras fuentes sabemos que fueron también barqueras quienes en el siglo XVII se ocuparon del transporte de personas desde tierra a las naves fondeadas en el puerto, tal como se ve en las Cuentas de armamento de buques de la Armada. En las cuentas de Martín de Careaga (1618-1624) se lee, por ejemplo, que se pagó a:

“Magdalena de Sarasate y Catalina de Mendiburu, barqueras, a buena cuenta de lo que havian de aber por su ocupación y la de un barco con que servían desde diecisiete de junio de seyscientos y veynte y uno en adelante” ..“a razón de tres reales por día”<sup>56</sup>.

En el siglo XIX los ejemplos de pagos realizados por el concepto aludido son muy abundantes. Así en el año 1822 la barquera de la villa Josefa Gorostiaga recibe doscientos tres reales de vellón:

“por su ocupación en transitar de un barrio a otro a los Capitulares y demás personas que por asunto del servicio han tenido que pasar en el barco de esta Gorostiaga”.

En 1823, ciento cuarenta y nueve reales de vellón:

“por su ocupación en el año de esta guerra de conducir a los capitulares y al Alguacil al barrio de San Pedro y a otros puntos”.

En 1824, doscientos veintitrés reales de vellón:

“por conducción a los capitulares y al Alguacil a varios puntos como tambien al médico de Renteria como encargado de los enfermos de esta villa”.

En 1825, doscientos veintinueve reales de vellón,

“por su ocupación con su compañera durante el año en llevar en una barquilla a los señores de Justicia y al Alguacil al bº de S P y a otros puntos”.

---

55. A.M.P., Sec. C. Neg. 2, Cuentas, leg. 1. exp. 4, f. 120 leg. 2, exp. 3, f. 289 y 346r.

56. Archivo General de Simancas, Contaduría Mayor de Cuentas 3ª 653. Agradezco a Ignacio Carraón que me haya facilitado este dato.

Esta misma barquera por los mismos conceptos recibe doscientos diez reales en 1827; doscientos sesenta y cinco reales en 1830; y trescientos noventa y ocho reales en 1831. Así que permanece en el servicio de barcas durante once años al menos, ya que de los años 1831-1 840 no hay cuentas<sup>57</sup>.

Pablo Gorosabel escribe acerca de las condiciones en que se realizaba la conducción y alojamiento de tropas, bagajes y suministros a aquellas tropas que pasaban a los presidios o embarcaderos de Guipúzcoa, pero no se refiere al papel que desempeñaban las mujeres en este asunto<sup>58</sup>. Sin embargo en las cuentas del Ayuntamiento de Pasajes hemos encontrado varios pagos realizados a mujeres por ello. En el año 1822 el Ayuntamiento paga a otras dos barqueras por transportar tropa. A Juliana cuarenta reales de vellón:

"por la ocupación de transportar tropas y conducir carnes para el enunciado ejército a Lezo y otros puntos".

A otra barquera por transportar:

"la tropa acantonada en ese punto con cuatro barquillas y una lancha 42 reales de vellón".

A Manuela:

"por conducir tropas y carne del referido ejército auxiliador 8 reales de vellon", y otra vez más por " la conduccion de tropa 6 reales de vellon".

También en 1822 se paga a varias mujeres por diferentes conceptos que no son transporte en barcas pero todos relacionados con el establecimiento de tropas en Pasajes:

"a Ana por sebo suministrado para la tropa 35 reales de vellon... ", "a Josefa por velas y carbon que ha suministrado para el servicio de las mencionadas tropas auxiliaoras 28 reales de vellon", "a Manuela y Maria Aguirre por el importe del coste del pan y vino suministrado para el destacamiento y dinero anticipado para el pago de varios gastos cuatrocientos veinticinco reales de vellon." <sup>59</sup>

Aparecen algunos pagos realizados por el Ayuntamiento a mujeres que se han ocupado del alojamiento o suministro de las tropas en siglos anteriores. Así, en el año 1591 vemos que a una mujer se le paga veintidos reales de vellón "por alojar soldados en casa". El pago por este concepto se repite a lo largo del tiempo.

En el siglo XIX el Ayuntamiento paga a mujeres por limpiar, coser, pero siempre para la tropa. Así, a Teresa Zatarain se le pagan sesenta y seis reales de vellón:

"por la ocupación de mujeres en la limpieza del castillo para alojar tropa auxiliar y transportar efectos al hospital y de el a la Casa Concejil".

---

57. A.M.P., Cuentas, leg. 4, exp. 1, s. f.

58. Pablo Gorosabel. "Noticia de las cosas memorables..." t. 5; pp. 17-36

59. A.M.P., Cuentas, leg. 4, exp. 1, s.f



y a Joaquina Gorostiaga, veinticuatro reales de vellón

"por coser para la tropa que ocupa el castillo de este puerto de Pasajes".<sup>60</sup>

Entre los años 1843 y 1884 aparece en las cuentas siete mujeres "vateras", o "batele- ras" desde 1858 ocupándose como lo venían haciendo desde comienzos de siglo del trans- porte de cargos del Ayuntamiento, de tropas, de la bagajería de las tropas, de guardias civiles, de miqueletes, de bagajes de carabineros y de armas. En alguna ocasión transpor- tan personalidades ajenas al Ayuntamiento de la villa. También otros enseres como pellejos de vino.

En el padrón municipal del año 1857 están registradas con la "profesión, oficio o ocupa- ción social" once bateleas. De ellas siete eran casadas y cuatro solteras. La más joven tenía 27 años y la de más edad 56, siendo la media de edad de 40 años. Este dato contrasta con el estereotipo idealizado de la literatura. Entre ellas había tres parejas de hermanas. En el padrón del año 1860 se registran nueve bateleas. Seis son las mismas que en el año 1857, y dos nombres nuevos son hijas de sendas bateleas. Una de ellas de 19 años junto con su madre también bateleas y otra bateleas más, lee y escribe. La otra bateleas que no aparecía en el censo de 1857 es una mujer viuda de 69 años<sup>61</sup>. Estos datos que nos proporcionan los padrones nos permiten ampliar los datos facilitados por las cuentas.

Algunos ejemplos: Juana Santos cuenta con 42 años cuando recibe en 1843 quinientos noventa y cinco reales de vellón con treinta y dos céntimos:

"por el importe de la Bagajería marítima prestado a las tropas nacionales en todo el año de esta cuenta".

En 1845 setecientos veintiseis reales de vellón con veintiocho céntimos:

"por el importe de las cuentas al servicio de la Bagajería marítima hecho en todo el año de esta cuenta y aun no ha satisfecho la Diputación Provincial".

En 1858 veinticuatro reales de vellón:

"por el pase de Guardias Cíviles, Miqueletes y demás en tiempo de esta cuenta".

Cuando aparece en 1862 por última vez en las cuentas tiene 61 años. En este caso se le pagan los servicios efectuados por pasar al teniente alcalde y secretario a San Pedro y dos viajes a Rentería por asuntos de estadística.

En 1864 se le pagan ciento treinta y siete reales de vellón a la bateleas Francisca Aguirre, que según el censo lee y escribe y cuenta con 54 años:

"por conducción en vatel de 340 pellejos de vino desde el bº de S. P. a este de S. J. por mar".

---

60. A.M.P., Cuentas, leg. 1, exp. 1, f.5 y leg. 4, exp. 1

61. A.M.P., Sec B, Neg. 6, Serie II. Padrones municipales de los años 1857 y 1860

En el ejercicio de cuentas de 1869-70 queda registrado el pago efectuado a M. Montemayor y Salvadora, bateleras, de veinticuatro reales de vellón:

"por el pasaje en batel al Ayuntamiento y músicos de la villa a la estación al recibimiento de D. Juan Prim".

Observamos que dentro del apartado "gastos de la Iglesia aparece un epígrafe "embarcaciones" en el que no hay registrados gastos, pero es confirmación de que el ayuntamiento asumía el coste de los predicadores. Dentro de gastos ordinarios a Salvadora Bastarrica se le pagan cuarenta y seis reales de vellón:

"por servicios prestados con su batel en llevar y conducir a la estación al Miquelete Llorente".

Esta batelera Salvadora Bastarrica aparece en el padrón municipal del año 1867 con 36 años de edad, viuda e hija de batelera, y hemos registrado el último pago realizado a ella en el año 1899, ya con 68 años y ocupándose del paso en lancha de empleados y autoridades del municipio de San Juan a San Pedro y viceversa.

En ese año, 1869, el Ayuntamiento pagaba por los viajes realizados en función de la distancia. El viaje a San Sebastián lo pagaba a cuatro reales; a Rentería, a tres reales; a la estación, a dos reales; a Lezo, a dos reales; y a San Pedro, a un real. Estos pagos se efectúan a un hombre, a Salvador Berra.

En 1872-73 se le paga a Dolores Otero, batelera, natural de Lezo, soltera, y según el padrón, de 22 años, doce reales de vellón por:

"haber conducido en su batel los fusiles Berdan procedentes de San Sebastián para los voluntarios de esta villa".

En el ejercicio 1883-84, registrado en gastos ordinarios del Ayuntamiento, aparece el pago efectuado a Dolores Mancisidor, por un importe de tres pesetas, por:

"conducción de bagajes de carabineros"<sup>62</sup>.

Aunque hemos anotado el año 1820 como el inicio, en las fuentes consultadas, de los pagos realizados a barqueras por transportar tropas, en esa fecha debía de ser ya algo habitual que mujeres barqueras se ocupasen de este transporte y del de armas entre los barcos anclados en la bahía y entre la costa y los barcos, ya que en el año 1813 el Duque de Wellington expresa su alarma porque se ocupen de este menester mujeres que también cargan y descargan esta mercancía y que considera no aptas para esos trabajos como ya hemos indicado en el capítulo I<sup>63</sup>.

En el siguiente, 1884-85, uno de los pagos es el realizado a Carmen Echegaray, de diecinueve pesetas:

---

62. A.M.P., Cuentas, leg. 5, exp. 1, s. f., leg. 7, exp. 1 2 y 3, s. f. .

63. Ver capítulo I nota nº 7.

"por varios viajes hechos a Fuenterrabia, San Sebastián y otros puntos durante el mes de agosto del presente año".

En uno de los recibos que presenta Carmen Echegaray, aparece el motivo de uno de los viajes realizados por cuenta del Ayuntamiento, se trata del traslado de "una pobre" al hospital establecido en Pasajes de San Pedro. El pago realizado a esta mujer en el año 1884 por los viajes a San Sebastián, cuatro reales, y a San Pedro, un real, coincide con el pago que se hace en el año 1869, por los mismos itinerarios, a Salvador Berra. A partir de ese año aparece ese varón sin que sepamos en qué condiciones se realiza su contrato para un servicio desempeñado habitualmente por mujeres.

El traslado de empleados del Ayuntamiento de un barrio a otro de la ría continúa a cargo del propio Ayuntamiento a finales de siglo XIX, y se ha mantenido hasta la actualidad. A finales del siglo XIX lo realizan boteros y bateleras.

En el ejercicio económico 1891-92 aparecen los pagos siguientes:

"a Manuel Camara, 24,50 por botes y boteros en conducir empleados de un barrio a otro", "a Salvadora Bastarrica, 9 pesetas por el pasaje de un barrio a otro de los Sres, Concejales y alguaciles, meses julio, agosto, septiembre, 31 de octubre de 1891".

El pago correspondía a tres pesetas por mes. En otro recibo aparece la misma cantidad pero aclarando que el viaje es de San Pedro a San Juan.

En 1899 aparece en las cuentas delimitado el pasaje en lancha entre San Juan, San Pedro, y Ancho; las cantidades a percibir ; y las personas que se ocupan de dicho pasaje. Así se explicita que el pasaje es en lancha de empleados y autoridades del Ayuntamiento. Salvadora Bastarrica se ocupa del pasaje de San Juan a San Pedro y viceversa y recibe por ello cuarenta y ocho pesetas al trimestre. Angela Iztueta es la responsable del pasaje de San Pedro al barrio de Ancho, y viceversa recibiendo igualmente cuarenta y ocho pesetas al trimestre. Y Rafael María Otero recibe sesenta pesetas por el pasaje realizado entre los barrios de San Juan y Ancho y viceversa<sup>64</sup>.

Ya hemos hecho referencia en las páginas anteriores cómo una batelera, Carmen Echegaray recibía en el año 1884 por realizar un servicio con el mismo itinerario la misma remuneración que un hombre, Salvador Berra recibía quince años antes. Este deterioro en la situación laboral y por tanto social de las bateleras se incrementa a lo largo del siglo XIX cuando vemos cómo un botero, Rafael María Otero, no sabemos en qué circunstancias, consigue el derecho a realizar el servicio, siendo mejor pagado, sesenta pesetas frente a los otros dos servicios que realizan las bateleras Salvadora Bastarrica y Angela Iztueta que reciben un 20% menos al trimestre.

Las Actas manejadas en los primeros años del siglo XX, de 1900 a 1905, reflejan varios aspectos relacionados con el pasaje de la ría a cargo del Ayuntamiento que ponen de manifiesto cómo continúa el deterioro progresivo del trabajo de batelera. Trabajo específico de mujeres en este lugar como hemos visto a lo largo de la documentación manejada. En los padrones municipales del siglo XIX no aparece registrado ningún batelero y en el siglo XX

---

64. A.M.P., Cuentas, leg. 9, exp. 2 y 3 s.f., leg. 13, exp. 1, s.f., y leg. 20, exp. 1s.f.

cuando hay un aspirante varón a aquel puesto dice a las autoridades de la villa que reúne las condiciones de batelero, no dice de botero, nombre reservado para quienes realizan el paso de personas no vinculadas al Ayuntamiento con relaciones laborales. En las Actas se lee la pugna entre varias personas que aspiran a conseguir un puesto de batelera. Entre esas personas está el varón que aunque dice reunir las condiciones sin aclarar cuáles son, sin embargo, pensamos, que quizá se expresen en la correspondencia que mantiene el posible batelero con el Ayuntamiento y esperamos poder conocerlas en breve.

También quedan reflejadas las reivindicaciones laborales de tres bateleras en esos años. Así, la batelera Angela Izueta ofrece trabajar sin cobrar durante parte del año con el fin de que a cambio le arreglen la caseta que habita, llamada del punto de Salinas, y que es posesión municipal. Efectivamente su estado era ruinoso según se escribe en las Actas, pero pasan tres años hasta que se resuelve el asunto. Otra batelera, Luisa Garmendia, pide aumento de salario dada la poca rentabilidad de su trabajo que, según dice, desempeña día y noche. Y un tiempo después, Ignacia Ateaga reclama al Ayuntamiento el dinero pagado de más por ocupación de la caseta de Salinas. Además de las bateleras en estos años hay boteros que se ocupan del pasaje de personas ajenas al Ayuntamiento sobre los que se reciben continuas quejas por no atender adecuadamente el servicio de pasaje de la bahía<sup>65</sup>.

La disminución del número de bateleras a partir de la segunda mitad del siglo XIX, coincide con la época en que se asientan las bases de la industrialización guipuzcoana. Esta tardía industrialización junto con la introducción de las mejoras técnicas en los medios de transporte, tanto marítimos como terrestres, coincide en el tiempo con la construcción de los modelos de género y su proyección en España bajo la forma del discurso de la domesticidad. Es en ese siglo cuando se fundamenta el poder jerarquizado de género basado en mecanismos de control social formal que regulaban mediante un cuerpo legislativo, a discriminación legal y la subordinación social de las mujeres en España. Pero, según Mary Nash, más significativo que las medidas legales fue la influencia extraordinaria del discurso de la domesticidad en el asentamiento de las bases ideológicas del género en la sociedad<sup>66</sup>. Pensamos que todo ello influyó de algún modo en la desaparición del trabajo desempeñado por las bateleras. Este sigue siendo recordado el día 31 de julio de cada año, en el transcurso de las fiestas patronales al celebrarse regatas de bateleras en la bahía de Pasajes.

## VI. Conclusiones

Las fuentes literarias de las que hemos partido para hacer el estudio, transmiten, 'en cierto modo, una imagen estereotipada idealizada de las bateleras, pero aportan entre otros datos uno que nos parece interesante que es el número considerable que debía de haber de estas mujeres en la zona. Este elevado número es corroborado a lo largo de los siglos XVII y XVIII en los relatos de viajes que hacen los escritores que visitan la ría. Si no fuese así no se hubiese generalizado su imagen como lo ha sido en ese tipo de escritos. Además, hay otro colectivo que difunde a partir del siglo XVI la existencia de barqueras, son los marinos,

---

65. A.M.P, Libro de Actas del Ayuntamiento (1900-1906), (vol. 13)

66. Sobre el discurso de la domesticidad puede verse de Mary Nash "Identidad cultural de género, discurso de la domesticidad y la definición del trabajo de las mujeres en la España del siglo XIX" en *Historia de las mujeres...*, pp. 585-597.

oficiales de la Armada que son transportados entre la costa y los grandes buques fondeados en la bahía.

A la imagen estereotipada idealizada transmitida de poseedoras de belleza física y virtudes morales hay que añadir un aspecto no tan difundido que es el de las facultades físicas necesarias para hacer el trabajo de barquera. Esas facultades de habilidad, agilidad y fuerza, que demuestran tener durante siglos son absolutamente diferentes a las atribuidas a las mujeres cuando tiene lugar la división sexual del trabajo en el siglo XIX.

El colectivo de barqueras desempeña un papel económico importante; se ocupan del traslado de personas y mercancías hasta dar la impresión de que monopolizan el transporte en la zona. Y para calibrar su importancia hay que recordar que el puerto de Pasajes ha sido durante siglos uno de los más importantes de España. Asimismo no se ocupan únicamente de pasear a personas reales o visitantes del lugar, como indican los textos literarios, sino también aparecen asalariadas por el Ayuntamiento de Pasajes, ocupándose de sus asuntos y transportando en sus bateles predicadores, marinos, oficiales de la Armada y sus bagajes. Son dueñas de los barcos en que trabajan, y trabajan en la bahía para subsistir (además de trabajar en sus hogares), sean o no cabezas de familia en un lugar en que la fuerte emigración temporal de varones podía dejar a las familias sin la asistencia económica de éstos durante meses o incluso años. Proporcionaban una fuerza de trabajo más barata y por tanto más rentable para el Ayuntamiento y para la Armada que los varones (hecho que sigue dándose en distintas actividades).

Su prestigio varía a lo largo de los más de doscientos años en que desarrollan su actividad. El máximo corresponde a los siglos XVII y XVIII y va declinando progresivamente durante el siglo XIX y comienzos del XX. Para realizar esta afirmación nos apoyamos en las fuentes tanto literarias como inéditas. Ambas se complementan. Las literarias las reflejan en los siglos XVII y XVIII bellas y poseedoras de virtudes morales, en el siglo XIX hay alusiones a que no resultan adecuadas al trabajo que realizan a pesar de que llevaban ocupándose de éste por lo menos desde el siglo XVII en que Lope Martínez de Isasti, clérigo de Lezo dio testimonio escrito de ellas definiéndolas como mujeres varoniles, remeras como si fuesen varones y gobernadoras de barcos y chalupas. Testimonio corroborado, como hemos visto por las cuentas y actas de los ayuntamientos consultados. Ya en el siglo XX se habla de ellas como mujeres ancianas.

En las fuentes inéditas las hemos visto asalariadas del Ayuntamiento, ocupándose del traslado de los padres capuchinos y quizá de su intendencia en el siglo XVIII, hasta ir disminuyendo progresivamente su número y actividad en los siglos XIX y comienzos del XX. Así que, al mismo tiempo que van deteriorándose sus condiciones laborales y sociales va declinando su prestigio.

El trabajo que desempeñan es específico de mujeres en esta zona. Se trata de bateleteras y no bateleros, al menos en los siglos XVII y XVIII en que sí hay gabarreros, y posteriormente en el siglo XIX boteros. Aunque todas estas personas se dedican al transporte por la ría o fluvial, bateletera y gabarrero no son sinónimos. Tampoco lo son batel y gabarra. Esta última es una embarcación fluvial y conducida con pértiga no con remos. Y/ hemos visto en la documentación manejada utilizar indistintamente barca, batel o bote, que sí lo son. Además, queremos recordar que en el padrón de mediados del siglo XIX aparecen once bateleteras y ningún batelero.

Estas mujeres tienen cierta continuidad en el trabajo. Por un lado se mantiene el oficio de batelera durante, al menos, casi cuatro siglos; por otro, cada una de las bateleras dedica al oficio muchos años de su vida. Así lo demuestran los datos recogidos en las Cuentas y Censos del Ayuntamiento de Pasajes como puede observarse en los anexos en los que se incluye junto al nombre de la batelera los años en los que aparece como tal. Y no se ajustan, al menos las bateleras del siglo XIX al modelo preindustrial que se da en algunos otros lugares de jóvenes y solteras. En las zonas industrializadas son jóvenes y solteras las mujeres que trabajan con el fin de ahorrar para costearse el ajuar de boda, y una vez casadas abandonan el trabajo. El sistema demográfico dominante en la zona junto con otras razones ya aludidas, fuerza de trabajo más barata, son los factores que dan respuesta a la pregunta que planteábamos al comenzar el trabajo: ¿por qué bateleras y no bateleros?.

## VIII. Anexos

Relación de bateleras que aparecen en las fuentes históricas consultadas.

### I.

Archivo Municipal de Rentería, año 1615, bateleras:

Maria de Mançia  
Ana de Aranas  
Maria de Lezo  
Maria Paz de Urive  
Mariana de Amalla  
Beatriz de Congora  
Catalina de Susanibar

### II.

Barqueras de los Padres Capuchinos de Rentería que aparecen en las Cuentas municipales del Ayuntamiento de Pasajes entre los siglos XVII y XIX.

Las fechas entre paréntesis indican el año ó los años extremos en que hemos encontrado sus nombres propios en la documentación:

Margarita de Iransgui (1675-i 686)  
Isabel Fernandez (1693-l 704)  
Jacinta de Yarza (1705-l 712)  
Serafina (1736)  
Maria Teresa Moscoso (1767)  
Petronila de Azcorrieta (1768)  
Maria Ignacia de Barroso, que también figura como síndica los años que se han indicado en el texto (1768-1775)  
Maria de Arbizu (1772)  
Maria Teresa de Macuto (1774-i 780)  
Maria Teresa de Lorenzo (1776)  
Antonia Ignacia de Indo (1778)  
Maria Teresa de Azanza (1779)  
Ana Maria de Arregui (1796-1827)  
Maria Ignacia de Arregui (1807-1827)  
Maria Gorostiaga (1822-i 831)  
Manuela Teresa de Echevarrieta (1830-1831)

**III.**

Otras mujeres barqueras o bateleras que aparecen en las Cuentas municipales del Ayuntamiento de Pasajes.

Los años entre paréntesis indican año ó años extremos en que se citan en la documentación trabajada con nombres propios.

Juliana Sancha (1822)  
 Manuela (1822)  
 Juana Santos (1843-I 862)  
 Francisca Aguirre (1864)  
 María Montemayor (1869)  
 Salvadora Bastarrica (1869-I 899)  
 Dolores Otero (1872)  
 Dolores Mancisidor (1883-1884)  
 Angela Iztueta (1898-I 899)

**IV.**

Relación de bateleras según el padrón del Ayuntamiento de Pasajes del año 1857. A continuación del nombre se indican sus años y estado civil:

Vicenta Iraregui Guruceaga,	39 años, soltera
Avelina Iraregui Guruceaga,	27 " , soltera
Francisca Boltos Echevarria,	45 " , casada
Viviana Vegoña Arisgain,	28 " , casada
Manuela Ventura Gonzalez,	34 " , casada
Manuela Gonzalez Ximenez,	50 " , casada
Eusebia Gonzalez Ximenez,	46 " , soltera
Francisca Aguirre Zubelzu,	47 " , casada
María Antonia Beraza Eizaguirre,	33 " , casada
María Beraza Eizaguirre,	40 " , soltera
Juana Santos Echeverria,	56 " , casada

**V.**

Relación de bateleras según el padrón del Ayuntamiento de Pasajes del año 1860. A continuación del nombre se indican sus años y el estado civil:

Manuela Ventura Gonzalez,	41 años, casada
Vicenta Iraregui Gurruchaga,	42 " , soltera
Avelina Iraregui Gurruchaga,	30 " , soltera
Francisca Bolfas Echeverria,	48 " , viuda
Francisca Aguirre Zubeldia,	50 " , casada
Eusebia Gonzalez Gimenez,	60 " , soltera
Eustasia Quinter Ventura,	19 " , soltera
Manuela Gurruchaga Embil,	69 " , viuda
Matias Inchauspe Bolfas,	27 " , casada

## VII. Bibliografía

ACTAS DE LAS CUARTAS JORNADAS DE INVESTIGACION INTERDISCIPLINARIA. *Ordenamiento jurídico y realidad social de las mujeres, siglos XVI al XX*. Edición preparada por María Carmen García Nieto. Seminario de Estudios de la Mujer. UAM, 1986.

ACTAS DE LAS PRIMERAS JORNADAS DE INVESTIGACION INTERDISCIPLINARIA. *Nuevas perspectivas sobre la mujer*. Seminario de Estudios de la Mujer. UAM, vol. II, 1982.

ANGUIOZAR, Martín de: "Bateleras de Pasajes", revista *Euskalerrriaren Alde*, nº 308, 1929

BATES Katharine Lee: *Spanish Highways and Byways*, The Macmillan Company New York, MCMI.

CAPEL MARTINEZ, Rosa María, coordinadora: *Mujer y Sociedad en España (1700-1975)*, Ministerio de Cultura, Instituto de la Mujer, 2ª edición, 1986.

CARRERAS CANDI, F. (director): *Geografía General del País Vasco-Navarro*, La Gran Enciclopedia Vasca, vol. III y IV, 1980.

CARRION ARREGUI, Ignacio: *La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*, UPV, 1991

DEL VALLE MURGA, Teresa: *Mujer vasca, imagen y realidad*, Anthopos, 1985

D'AULNOY, Condesa de: *Un viaje por España en 1679*, La Nave, Madrid

EMAKUMEA EUSKAL HERRIKO HISTORIAN. LA MUJER EN LA HISTORIA DE EUSKAL HERRIA, IPES, nº 12. 2ª edic.

ENCICLOPEDIA DE LITERATURA GARZANTI, Ediciones b, 1991.

ENCICLOPEDIA GENERAL ILUSTRADA DEL PAIS VASCO. CUERPO A. DICCIONARIO ENCICLOPEDI- CO VASCO, San Sebastián, Auñamendi, vol. II, 1970 y vol. XXIX, 1990.

FOX, Sally: *La mujer medieval. Libro de horas iluminado*, Mondaroni, 1987

FRAISSE, Geneviève y PERROT, Michelle (directoras): *Historia de las mujeres, El siglo XIX*, t. 4, Taurus, 1993.

GARCIA MERCADAL J: *España vista por los extranjeros*, III, Biblioteca Nueva S. L. de Artes Gráficas, Madrid.

GARCIA MERCADAL J: *Viajes de Extranjeros por España y Portugal* tomo III, Aguilar, 1962.

GONZALEZ SETIEN, Paloma, y otras autoras: *El Trabajo de las mujeres a través de la historia*, Ministerio de Asuntos Sociales, Instituto de la Mujer, 1992.

GOROSABEL, Pablo de: *Diccionario histórico geográfico descriptivo de los pueblos, valles, partidos alcaldías y uniones de Guipúzcoa...* 1862. La Gran Enciclopedia Vasca, 1972.

GOROSABEL, Pablo de: *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa Descripción de la provincia y de sus habitantes: exposición de las instituciones, fueros, privilegios, ordenanzas y leyes..* Imp. E. López, Tolosa, 1899-1901.

HORNILLA, Txema: *La mujer en los ritos y mitos vascos*, Txertoa, 1989.

HUGO, Victor: *France Belgique et Pyrénées*, Nelson E. Paris



JORDA, Enrique: De canciones, *danzas y músicos del País Vasco*, La Gran Enciclopedia Vasca, 1978

LARRAMENDI, Manuel de: *Corografía o descripción general de la muy noble y muy leal provincia de Guipúzcoa*, Edición de José Ignacio Tellechea Idigoras. Sociedad guipuzcoana de Ediciones y publicaciones (hacia 1754), San Sebastián, 1969.

LEGARDA, P. Anselmo de: "Capuchinos del Antiguo Convento de Rentería" en BEHSS, X (1976), pp. 259-262.

MANTEROLA, J.: "Batelera de Pasajes" en la revista *Euskal Erria*, VI, 1882

MARTINEZ DE ISASTI, Lope: *Compendio historial de Guipúzcoa*, (hacia 1625), La Gran Enciclopedia Vasca, 1972.

MAÑE Y FLAQUER, Juan: *El Oasis, Viaje al País de los Fueros*, Imprenta de Jaime Jesús Roviralta, 1878-80.

MONREAL HUEGUN, Beatriz: *Guipúzcoa en escritores y viajeros*, Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, 1983.

MUGICA, Serapio: "Las bateleras de Pasajes" en la Revista *Euskalerraren Alde*, tomo II, nº 25 y año 1914, IV "Orden de perseguir a siete Frailes Capuchinos que abandonaron el Convento de Rentería", 1912.

NASH, Mary: "Desde la invisibilidad a la presencia de la mujer en la historia. Corrientes historiográficas y marcos conceptuales en la nueva historia de la mujer", en *Nuevas perspectivas sobre la mujer*, vol. I, UAM, 1982.

NASH, Mary: "Nuevas dimensiones en la historia de la mujer", en *Presencia y protagonismo. Aspectos de la historia de la mujer*. UAM, 1984.

PIQUERO, Santiago: *Demografía guipuzcoana en el Antiguo Régimen*, Universidad del País Vasco, 1990.

REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *Diccionario geográfico-histórico de España*, Sección I (1802). La Gran Enciclopedia Vasca, t. I y II, 1968.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: *Diccionario de Autoridades*, edición facsimil, Gredos, 1984

REIZABAL, Gorka y otros: *Pasajes, un puerto, una historia*, Junta del Puerto de Pasajes. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo; 1987.

SULLEROT, Eveline: *Historia y sociología del trabajo femenino*, Península, 1970

VEGA Y CARPIO, Lope de: *Los ramilletes de Madrid*, Obras XIII, Madrid, 1930