

ITSASMUSEUM

German  
Elorza Arrieta  
El Estrella del Golfo, 1910 -  
Bilbao, 1943



El Estrella del Golfo fue el primer buque de vapor de la línea de navegación que se creó en el País Vasco. Fue el primer buque de vapor de la línea de navegación que se creó en el País Vasco. Fue el primer buque de vapor de la línea de navegación que se creó en el País Vasco.

Bilbao B



**Bilbao, 1946**  
El Estrella del Golfo (1910) en Casaldine,  
"Mare Dabene" construido en Casaldine,  
Luzón el día 17 de Mayo 1944 y la Estrella del Golfo.  
El Estrella del Golfo (1910) en Casaldine.

# MARÍTIMAS

ITSASOKOAK



ITSASMUSEUM

Núm.

05

ENE 2022

V

**El aliento**

*Una maqueta de barco sobre mi escritorio.  
Cuando me siento encerrada en la botella,  
o en dique seco, o sin horizonte en las mareas muertas,  
cojo esa pieza un instante  
y le echo una gota de agua.  
Y el barco respira, recuperada la memoria.*

**Miren Agur Meabe**

La sección V del poema Astilleros.  
Escrito expresamente para conmemorar el  
150 aniversario de nuestro dique.



# INTRODUCCIÓN

Afrontamos 2022 con el optimismo de que la pandemia pueda estar dando síntomas de agotamiento, lo que alivia la fatiga acumulada por las sucesivas olas de Covid. Es evidente que la actividad diaria puede seguir condicionada por sus efectos, pero comenzamos con fuerza un año lleno de propuestas de calidad.

En primer lugar, planteamos mejoras sustanciales en la exposición permanente, con la culminación de la Sala del Consulado de Bilbao; con una zona dedicada a la sostenibilidad en los océanos e iniciando la mejora del área de salvamento marino y creencias en el mar. Planteamos temporales de calidad que nos abran el abanico discursivo. Erain, el escape room, el programa educativo, el de grandes veleros, los ciclos de conferencias, las publicaciones, los eventos culturales, etc seguirán con su velocidad de crucero y se retomará con fuerza el proyecto de memoria oral, que abrace el patrimonio inmaterial que tan necesario es para un museo como el nuestro.

Respecto al presente boletín, además de una revisión de las muestras temporales, se abordan otros tres temas: 1º, el espionaje a través del Registro de Buques del Lloyd's; 2º, la construcción del dique viejo de Zubiria en 1791 y de cuya tradición de construcción naval en madera el museo es heredero; y 3º, las sirgueras, que a pesar de ser un oficio que duró poco en el tiempo, ha pasado a la historia por su extrema brutalidad. Contenidos todos ellos interesantes de por sí, pero que quienes los suscriben elevan su calidad: Reyero, Recalde y de la Puerta a quienes desde aquí agradecemos su inmensa y desinteresada generosidad.

Y, por último, cabe recordar que el 6 de septiembre se cumplirán 500 años de la 1ª circunnavegación culminada por Elkano junto al bilbaíno Juan de Arratia, el baracaldés Juan de Zubieta y el bermeano Juan de Acurio. En aquel 1522 también hubo peste en el mundo. Confiamos en que, como entonces, también podamos superar pronto la actual pandemia y disfrutar, de otra manera, las propuestas de Itsasmuseum.

**Jon Ruigómez Matxin**  
Itsasmuseum Bilbao

**LA PIEZA.** Sección destinada a poner en valor la colección marítima de Itsasmuseum, a través de la pieza destacada, la pieza restaurada o el bien recibido en donación

## **El Registro de buques Lloyd's, ambición secreta del espionaje de la 1ª y 2ª guerra mundial**

José Antonio Reyero

Desde hace ya más de 260 años, la Sociedad Lloyd's Register comenzó la elaboración de un libro donde se describían las características más importantes de todos los buques existentes, en cuanto a sus dimensiones, tipo de propulsión, tonelaje, astillero constructor, armadores, nombre del capitán y un largo etc. que incluía incluso el tipo de armamento de defensa que llevaban en aquel entonces. Finalmente, y para cada buque, se incluía una nota de clasificación en cuanto a la calidad de su construcción y estado con respecto a su fiabilidad y seguridad. Es lo que des-

de entonces (siglo XVIII) se conoce como **Libro de Registro Lloyd's**.

Obviamente se trataba de una información muy sensible para todos los agentes marítimos, en particular para los aseguradores, por lo que su difusión era restringida.

Solamente lo podían poseer aquellos que lo adquirirían por suscripción y que firmaban un compromiso de mantener su contenido prácticamente secreto.

De hecho, cualquier indiscreción sobre datos del Registro por parte de algún suscriptor, o si el libro era encontrado en manos de alguien que no estaba suscrito, el verdadero dueño era fuertemente penalizado.

Curiosamente, y sin que el Comité del Lloyd's fuese consciente de ello, **los libros de registro** fueron instrumentos que jugaron un importante papel en las sombras del contraespionaje durante la Primera Guerra Mundial.

La verdad es que no hace falta mucha imaginación para darse cuenta de la importancia de los datos que figuraban en el Libro de Registro, donde se incluían desde 1870 prácticamente todos los buques existentes, clasificados o no por Lloyd's (incluso los alema-

nes, entonces enemigos), con sus dimensiones, tipo de propulsión, potencia, velocidad, tonelaje, francobordo, etc.

Además, y, por otra parte, con el Registro Lloyd's en las manos, no era muy difícil descubrir barcos camuflados como mercantes pertenecientes a un País neutral, cuando realmente, se trataban de "lobos con piel de cordero".

Fueron los famosos Buques "Q" británicos, llamados así porque tenían su base de operaciones en Queens-town, Irlanda, y que, siguiendo una idea de Winston Churchill, navegaban (tripulados por Oficiales de la Marina de Guerra) con apariencia de inocentes cargueros, teniendo instalados y bien camuflados cañones de largo alcance.

El caso es que, como consecuencia de un número considerable de buques cargueros hundidos por los submarinos alemanes, y una clara filtración de noticias sobre hundimientos, nombres y características de los buques afectados, de las que se culpabilizada a indiscreciones francesas, la circulación del Registro del Lloyd's, fue suspendida.

Ante las fuertes protestas del Almirantazgo Francés, que conside-

raba el Registro como imprescindible, se decidió poner de nuevo en circulación los libros, pero con limitada información; no se incluían ni cifras ni dimensiones.

Todas estas precauciones sin embargo no resultaron muy efectivas. Cada una de las casi 1500 páginas de cada volumen de los Registros de 1915-16 y de 1916-17, con la complicidad de espías alemanes asentados en la Lisboa neutral, fueron pacientemente fotografiadas y entregadas a los comandantes de los submarinos de la Armada alemana.

Muchos años más tarde, la BBC difundió el documental, *El tiburón de acero* donde se ve al famoso oficial alemán de submarinos Von Arnould de La Periere consultando con su tripulación del submarino U35 las páginas del Registro Lloyd's, buscando el nombre y características de un buque mercante avistado por su periscopio y que va a ser cañoneado o torpedeado. El documental muestra además imágenes en las que La Periere, va tachando a lápiz en el libro de Registro los buques hundidos.

Sin embargo, las cosas fueron muy distintas en la Segunda guerra mundial.



Arnauld de La Periere consultando el Libro de Registro Lloyd's.



Libro de Registro. Oficina de Bilbao.  
1942-1943

La Organización Lloyd's fue literalmente absorbida por la maquinaria de la Defensa Nacional Británica y puesta a disposición del Gobierno. Se cerró la oficina central de la City de Londres y sus expertos fueron diseminados.

De la misma forma que en la primera guerra, el Registro sirvió en la segunda, esta vez para descubrir los famosos "Buques Corsario" alemanes, que, copiando a los antiguos Buques Q Británicos, navegaban fuertemente armados con apariencia de buques mercantes con pabellón neutral, pero que, una vez avistado el enemigo, abatían sus amuradas descubriendo sus cañones de largo alcance.

Aunque el Libro de Registro fue editado durante los años de la guerra, constituyó un documento secreto. (ver figura)

Cada una de las más de 250 oficinas exclusivas del Lloyd's repartidas por todo el mundo, guardaba una copia del Registro en la caja fuerte.

Nadie estaba autorizado a sacarla de la oficina y si alguien quería hacer alguna consulta, tenía que desplazarse hasta allí, donde con los debidos controles se le facilitaba el tomo correspondiente para sus notas o referencias.

En la actualidad, los "Libros de Registro", editados en CD o en pendrive son del dominio público, aunque solamente se pueden adquirir por suscripción y se sigue controlando escrupulosamente el nombre o la Razón Social que los adquiere.



[Ir a la colección](#)

**ERAIN. Sección en la que dar cuenta de la evolución del proyecto Erain y en concreto, de la restauración del Antxustegi**

## **Primer dique de la ría de Bilbao**

Juan María Martín Recalde

El 12 de julio de 1791 D. Domingo de Zubiria, vecino de la villa de Bilbao, pide permiso al Consulado para hacer un "dique cerrado en un terreno de su propiedad, que hasta ahora ha servido como dique abierto, en el barrio de Indauchu, Olaveaga, en la anteiglesia de Abando".

El día 21 de julio del mismo año, los Sres. Prior y Cónsules le conceden el permiso por la comodidad que van a tener los navíos, de la matrícula y extranjeros, para su reparación y carena, cuando sea necesario.

La "Gaceta de Madrid" en su N<sup>o</sup> 101 del martes, 18 de diciembre

de 1792 se hacía eco de la noticia. «Bilbao, 30 de noviembre:

*Acaba de construirse en la ría de este puerto, y en el barrio de Olaveaga, fondeadero de los buques de mayor porte, distante media legua de aquí, un dique para la mayor comodidad en las carenas y demás composiciones que se ofrecen a los navíos. Se ha hecho a expensas de D Domingo de Zubiria, dirigiendo él mismo toda la obra con D. Miguel Joseph de Maruri, maestro director de las de este Consulado. Sus dimensiones son: largo desde las puertas hasta la rampa 124 pies españoles de ribera; ancho a su entrada 34 pies; ancho en su pavimento inferior 34 pies, y en su altura 47, haciendo exactamente la figura circular de un navío. En aguas vivas tiene de 12 a 13 pies de agua, mas o menos, según suben las mareas. En sus puertas se observa la particularidad de abrirse hacia dentro, y después de cerradas queda el dique sin que se le introduzca agua de la marea; y para caso de necesidad tiene colocadas dos bombas. En este dique pueden entrar y componerse muy cómodamente navíos de 108 pies de quilla; además hay una casa y cobertizos contiguos para comodi-*

*dad de los trabajadores y guardar utensilios: de forma que ya sea enviando expresamente los navíos a componerse, o ya que maltratados de las tempestades arriben a este puerto o los inmediatos, hallarán sus dueños en dicho dique las proporciones que pueden apetecer, y podrían encontrar en otra cualquiera parte fuera del Reino, donde el uso de ellos es frecuente, y además una conocida ventaja en el ahorro de gastos. Luego que se concluyó, entró una fragata de este comercio de 100 pies de quilla, y a los 15 días salió enteramente compuesta.»*

La fragata que inauguró el dique fue la nombrada **SAN JOSEPH**, de la matrícula de Bilbao y de la propiedad de los Sres. D. Joseph de Gardoqui e Hijos.

La Sra. Vda. de Zabala, en fecha 18 de noviembre de 1848, pide permiso a la Real Junta de Comercio, que por aquellas fechas gestionaba, relevando al Consulado de Bilbao, en todo lo referente a obras y tráfico en la ría, para ampliar el dique de Olaveaga, con la apertura de sus puertas hacia fuera, para ganar espacio.

La Real Junta de Comercio conce-

de el permiso para la obra, imponiendo un canon a la Sra. Vda. o sus herederos de 20 reales anuales.

Para acceder al puerto de Bilbao había que cruzar la peligrosa “barrera de Portugalete” donde naufragaron muchos buques, pero, muchos más sufrieron graves averías que pudieron ser reparadas en este dique.

El dique no solo fue usado para la reparación, también se construyeron buques de madera de buen porte para su época, sobre todo, por el maestro constructor bilbaíno D. Julián de Unzueta.

Cuando en el año 1868 se inauguraron los “Diques Secos de Bilbao” este primer dique fue popularmente conocido como “El Dique Viejo”.

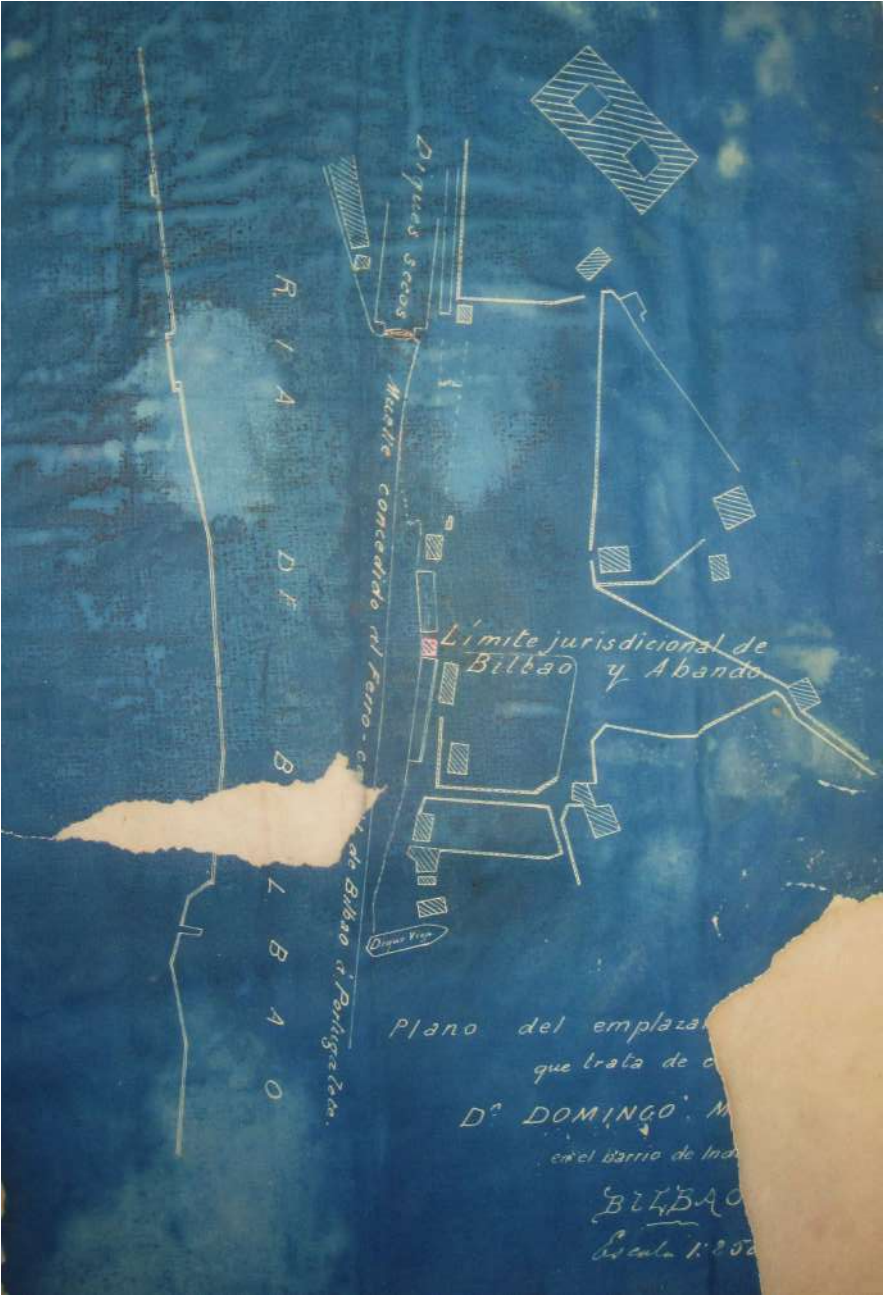
La Memoria de la Junta de Obras del Puerto de 1888-1889 en su página 33 dice:

*“Dragado por administración... después de lo cual se trasladó a dragar el trozo de ría comprendido entre el antiguo dique de carena, ya inútil, que se halla en Olaveaga y el más reciente situado debajo de San Mames”.*




[Más sobre Erain](#)





Archivo Foral de Bizkaia. Fondo: Consulado. Signatura: JCR0181/009



**LA TEMPORAL. Sección en la que profundizar en algún aspecto relacionado con la exposición temporal del momento**

## **18 años de muestras**

Izaskun Etxaniz Epelde

Las exposiciones temporales permiten abordar temáticas colindantes a las de la exposición permanente, ayudan a cumplir con la misión del museo de forma complementaria, atraen diferentes públicos y en todo caso promueven la cultura de un modo atractivo y dinámico.

La primera exposición organizada por el museo, "La ría una razón de ser", en la que participaron personas expertas de primer orden, tuvo lugar en San Nicolás en el año 2000, antes incluso de que el museo abriera sus puertas.

Y en estos 18 años de recorrido Itzasmuseum ha presentado más de

un centenar de exposiciones temporales, de las que haremos un somero repaso, sin vocación de citar todas, lo que sería tarea tediosa, sino solo aludiremos a las temáticas tratadas y algunos ejemplos de cada ámbito.

I. El primer bloque de exposiciones refiere a las grandes expediciones marítimas y las navegaciones legendarias, empezando por la circunnavegación de "Juan Sebastián Elcano, tras la huella", de la que pronto se cumplirán 500 años de haber dado la vuelta a toda la redondez de la tierra. Una exposición de producción propia comisariada por Julián Díaz, que involucró a todos y cada uno de los departamentos del museo y que hemos llevado a cabo junto al Aquarium de Donostia. Pero también hemos hablado de Shackleton con "Atrapados en el hielo" y Amundsen con "Cold recall. Memoria Helada", del *Titánic* en dos ocasiones, la primera en gran formato y la segunda recogiendo una investigación sobre las verdaderas razones de su hundimiento a cargo de José Antonio Reyero. O la "Historia de un olvido. Expedición científica del Pacífico. 1862-1865", "Terranova, terra dos bacalhaus". Un recuerdo especial merece "Mont-

serrat, en busca de la libertad” que atrajo a descendientes de aquellos nueve jóvenes que salieron a bordo de una embarcación construida con sus propias manos buscando un futuro mejor.

II. En segundo lugar, destacan las exposiciones de arte, empezando por la actual de Agustín Ibarrola, con una veintena de óleos de gran formato y otros tantos dibujos, que recogen el mundo industrial, portuario y marítimo con un lenguaje estético muy particular que le haría transitar de su época más reivindicativa a la posterior de arte en la naturaleza. También marcó un hito “El mar en el arte, el arte del mar”, con obras del Museo de Bellas Artes de Bilbao, cuya generosidad es inmensa. En aquel momento fue Javier Viar, y ahora continúa Miguel Zugaza, con el programa de obra invitada gracias al que podemos disfrutar de obras como *El Timonel* de Quintín de Torre, o cuadros de Tellaeché, Lazkano y otras que vendrán. Además, hemos acogido “El cementerio marino” de Alfredo Bikondoa, “The last voyage. Eretza Mendi. Andres Gangoiti” De Andrew Gangoiti, “Zura eta Ura” un proyecto fotográfico literario de Konrado Mugertza con aportaciones de Kir-

men Uribe, Arantxa Urretabizkaia, Leire Bilbao, Miren Agur Meabe..., “Encuentros” de Esperanza Yunta, “#colordehierro” con Antonio Aldama, Jose Abel y Enrike Zubia, “El hierro, ese amigo de Bilbao” de Carlos Purroy, “Sonidos de la mar, el canto de las sirenas”, de Cristina Ortiz y otras muchas, con Pablo Ugartetxea, Arantza Saez de La Fuente, Cecilio Aguirre, etc.

III. En tercer lugar, ha habido exposiciones de carácter histórico de gran calidad como “Euskal-Herria vista desde Flandes y Europa. Cartografía s. XVI y XVI”, “Este-reoskopiko” mostrando el Bilbao de principios del s. XX en 3D, “500 años de Consulado”, sin olvidar que acogimos el Pecio de Urbietta, datado en el sXV y que ahora expone el Arkeologi, exposiciones dedicadas al “Modelismo: arte y oficio” o “Maestros modelistas” y por supuesto con muchas exposiciones dedicadas al Puerto y sus oficios: “Puerto de Bilbao, una memoria visual”, “Puerto de Bilbao, Ayer y hoy” y otras dedicadas a los remolcadores, a los bomberos, a los puertos en la historia, “Aguas portuarias, refugios de vida”, “El muelle de hierro”, etc.

IV. La pasión por el deporte se ha

reflejado en muestras como la dedicada al remo, "Boga, itsasoarekin lehian. El desafío con el mar", o varias sobre surf como "Un siglo de surf", "Surfboard: Master Pieces", sobre la vela, "24 horas a bordo", "Copa América", "Tribute to Sir Peter Blake", de la mano de Sail IN Festival o sobre el fútbol con la expo "Gabarra Athletic".

**V.** Un gran bloque lo componen las exposiciones orientadas a la concienciación, apoyadas en los valores del museo o con un enfoque social como "La magia de la ría", "Skeleton Sea", "Mugan, entre tierra, mar y aire", "Women Bi", "WC, diferentes realidades", "Pequeñas grandes miradas a ambos lados de la ría", la expo del "Aita Mari", la de "Etorri eta ezagutu" de Azterkosta, "Ballenas de Santurtzi en el Golfo de Bizkaia", sin olvidar colaboraciones con Gorabide, Cáritas y otras muchas asociaciones que promueven la inclusión, la accesibilidad, la sostenibilidad, la igualdad de género, entre otros valores.

**VI.** Contando con un potente programa educativo muchas han sido las propuestas dirigidas al público familiar, con varias exposiciones sobre piratas que tanto gustan a niños y niñas, el Belén Marítimo que

cada año nos trae la Asociación Benelista de Bizkaia, la expo "Atracados en Bilbao, 50 años de Orquesta Sinfónica de Acordeones" y cómo no, diferentes muestras hechas a base de Playmobil, siempre con un espíritu educativo y didáctico, pero a la vez divertido.

**VII.** Y en séptimo y último lugar, también ha habido tiempo para la innovación. Desde grandes obras como "Piel de Luz", de Esther Pizarro y que representó a Bilbao en la Expo Universal de Shanghái en 2010, hasta "Osedax", "Bakailao, la sugestión de los sentidos" comisariada por Jaio de la Puerta con Azti y Josean Alija y la Convocatoria de Instalaciones Artísticas con contenedores portuarios que promueven conjuntamente el museo y la EHU-UPV y que ya va por su 8ª edición. En total, más de 100 exposiciones que han ayudado a Itsasmuseum a cumplir con la misión de acercar el mar a la ciudadanía, difundiendo y protegiendo la cultura y el patrimonio marítimo de Bilbao y Bizkaia, mediante su investigación y conservación, contribuyendo a garantizar la transmisión de la cultura marítima a las generaciones futuras. ■

[Ir a exposiciones temporales](#)

## **El camino de sirga en la margen derecha de la Ría de Bilbao<sup>1</sup>**

Jaio de la Puerta Rueda

La diferencia entre dique y muelle es que los diques son muros de contención de aguas y los muelles los lugares donde atracan las embarcaciones. Ría es un brazo de mar que entra hacia el interior, por lo tanto, es agua salada y está sometido a mareas y río es agua de lluvias y deshielos, por lo tanto, agua dulce. Margen izquierda es la que nos queda a mano izquierda mirando hacia la desembocadura de los ríos o rías. La Ría de Bilbao es ría hasta aguas arriba del

puente de San Antón, en lo que fue la isla de San Cristóbal, hasta donde se hacen sentir las mareas. En la ría de Bilbao, las embarcaciones atracaban en los muelles a lo largo de toda la margen izquierda para dejar libre de todo tipo de entorpecimientos la margen derecha, lo que permitía que se realizara por dicha margen el arrastre de las gabarras y embarcaciones *a la sirga*, arrastradas desde tierra por bueyes y muy al final por personas, por lo que en toda la margen derecha de la ría, existía un muro sin interrupción desde Las Arenas a Bilbao, llamado "Camino de sirga". Es decir, la sirga SIEMPRE se efectuó por la margen derecha de la ría. Únicamente se llamó "camino de sirga" en la margen izquierda, al tramo construido en 1969 que unía las fábricas de Sestao y Barakaldo que se utilizaba a través del puente sobre el río Galindo para servicio interno de ambas fábricas<sup>2</sup>.

Una vez que habían conseguido atravesar la barra de Portugalete, las embarcaciones que remonta-

<sup>1</sup>. Este artículo es parte de la investigación llevada a cabo por la autora para su tesis doctoral y se puede encontrar en el libro "El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Bizkaia, 1857-1913" Nati de la Puerta Rueda. Reedición de A Fortiori Editorial, 2010. pág. 49 y ss.

<sup>2</sup>. Archivo Foral BFA, Fondos Altos Hornos, AHV 0694/003.

ban la ría lo hacían contra marea para poder gobernar bien la embarcación. Antes de las obras de Churruca, los buques que subían hasta Bilbao no podían contar más que con 3 m de profundidad en pleamar de aguas vivas y 1,80 en pleamar de aguas muertas. Los barcos de hasta 600 toneladas de arqueo, podían subir en pleamar hasta Olabeaga donde fondeaban en la margen izquierda y transbordaban sus mercancías a gabarras para subirlas a Bilbao<sup>3</sup>. Esto repercutía en un mayor coste del transporte, tanto es así que en 1869, el cónsul británico se quejaba de que la descarga a gabarras y su subida por la ría supusiera tanto como la mitad del flete de Londres a Liverpool<sup>4</sup>. Este servicio de sirga dependía del ingeniero del puerto y la contrata se efectuaba por subasta. El 23 de



mayo de 1850, habiendo terminado en abril la última contrata de sirga de buques celebrada por el Consulado en 1821, el ingeniero de Caminos propuso al Ministerio de Instrucción, Comercio y Obras Públicas, que se modificasen las condiciones y tarifas para dicho servicio y se sacara a licitación. Se aprobaron dichas condiciones disponiendo que se verificase la subasta, por cinco años<sup>5</sup>. El 28 de octubre de 1871, Adolfo de Ibarreta, ingeniero del puerto, envió a la Junta Consultiva el pliego de condiciones para efectuar la subasta ya que la contrata que re-

---

<sup>3</sup>. De esta deficiencia, se beneficiaba un amplio grupo de personajes: barqueros, sirgueros y sirgueros, gabarreros, cargueras y cargueros, venaqueros y venaqueros, estibadoras y estibadores, boyeros, etc...

<sup>4</sup>. YOUNG, H., PP, CR, 1869, LXV, p.268. En 1871, D.Manuel Allende, en la "Memoria descriptiva del proyecto del ferrocarril minero mercantil de Bilbao a Portugalete", p.6, afirmaba que el coste del transporte en gabarras, por la ría, variaba entre 6 y 8 rv. por Tm. Churruca, en 1878, estimaba el coste de la subida de gabarras a la sirga entre 1,25 y 1,75 pts/Tm., es decir, entre 5 y 7 rs.vn.

<sup>5</sup>. AHN, Sección Fondos Contemporáneos, Obras Públicas, Expedientes de puertos, Leg.15204. "Memoria en que se manifiestan las razones por las que el ingeniero encargado del puerto realiza las funciones de capitán del puerto", Pablo Alzola, 1 de Junio de 1871. No he localizado las subastas de los siguientes años.

gía en ese momento, que era por 5 años, concluía el 28 de diciembre de ese año. El contratista del arrastre de buques del puerto de Bilbao había enviado una carta a Ibarreta diciéndole que desistía de continuar prestando el servicio de sirga a los buques que entraban en la ría, y pedía se le devolviera el depósito de 1.500 pts que había efectuado, con los intereses que le correspondieran<sup>6</sup>.

El poseedor de la contrata del servicio de sirga tenía obligación de disponer en todo momento, para el mencionado servicio, de 34 parejas de bueyes herrados debiéndolos presentar en el momento de establecer el contrato para que fueran reconocidos por el veterinario designado al efecto por el ingeniero. Además, debía



tener siempre disponibles, de sol a sol, tres parejas de bueyes que estuvieran aguardando constantemente en la margen derecha, en Bilbao, en Olabeaga y en las canteras de Axpe, aplicándosele una multa de 37,5 pts cada vez que faltara a esta condición. Los conductores de las parejas tenían que ser hombres, de 24 años al menos y que supieran leer y escribir. Si alguna vez eran necesarias en el mismo día las 34 parejas y no las facilitase el contratista, incurría en la multa de 50 pts por cada vez que esto sucediera.

Tenía que contar, además, bajo multa de otras 50 pts con cuatro representantes en Bilbao, Olabeaga, Desierto y Portugaleta que se ocupaban de recibir los avisos de pedido de parejas que hacían los capitanes y patrones de buques por conducto de los jefes de fondeadero. Estos avisos tenían que hacerse seis horas antes de la salida, salvo en los casos en que fuera indispensable la presentación inmediata de las parejas; en ese caso, el capitán del buque pedía una pareja a alguno de

---

<sup>6</sup>. AHN, Sección Fondos Contemporáneos, Obras Públicas, Expedientes de puertos, Leg.15204. El depósito había sido de 1500 pts.

los representantes del contratista que estaba obligado a facilitarlas en el acto.

Los representantes entregaban al boyero la papeleta, debidamente cumplimentada por los capitanes, que llevaba consigo y la entregaba al jefe de fondeadero en que se detuviera el buque. Este marcaba los kilómetros recorridos y los cargos que correspondía satisfacer a la embarcación, atendiendo al número de parejas que hubiera utilizado. Si el buque no llegaba a hacer uso de las parejas que había pedido tenía que abonar al contratista el "falso flete". El capitán pagaba al contado al boyero la cantidad indicada en la papeleta por el jefe del fondeadero.

El contratista tenía la obligación de contribuir cada año y por todo el tiempo que durase la contrata con 100 parejas y sus respectivos conductores para el salvamento de los buques que se encontraran en peligro de naufragio, tanto en la ría como en la entrada al puerto, sin tener derecho a cobrar por dicho servicio.

La tarifa bajo la que se hacía el arrastre de buques a la sirga, des-

de 1865, era la siguiente: Por pareja de bueyes y kilómetro de ría recorrido por el buque en ambos sentidos de ascenso y descenso, 0,45 pts, por "falso flete", 1,74 pts. El fin de la última guerra carlista y el comienzo de las obras de mejora en toda la ría por parte de la Junta de Obras del Puerto, coincidió con el despliegue de la actividad minera en los montes de Triano, donde el uso de los bueyes para acarrear mineral resultaba muchísimo más rentable que destinarlos a la sirga. Esto provocó que nadie se presentara a la contrata de la sirga. Había varias compañías de remolcadores, de propiedad privada, que cubrían el servicio de los buques que debían ser remolcados *a la sirga*: en 1876 la Compañía de Remolcadores era dueña de los vapores siguientes<sup>7</sup>: *Volador, Portugalete, Algorta, San Nicolás y Héctor*. En 1879, con la navegación a vapor (el primer vapor de paletas laterales llegó a la ría en 1851) y el servicio de remolcadores, apenas se utilizaba ya este servicio, habiéndose habilitado el camino de sirga para carretera, pero aún con todo, cuando se

---

<sup>7</sup>. AGMAB, Sección Puertos, Generalidad, Leg.5639



efectuaba, lo realizaban mujeres u hombres indistintamente.

No fueron muchos años los que prosiguió este durísimo trabajo de sirgar realizado en gran parte por mujeres, pero sí que quedó constancia de su brutalidad tanto en algunos óleos, como el de Guinea, como en la denuncia de la prensa<sup>8</sup>. *En la pleamar de la tarde del lúnes último varias mujeres sirgaban un gabarrón frente al barrio de la Botica en Deusto y á una de ellas se le rompió el tirante en ocasión en que más inclinada iba, y por encima del pretil cayó de cabeza al agua. Gracias á la habilidad, la serenidad y el buen deseo del gabarrero, éste logró auxiliarla con la cuerda, subirla á bordo y atracar con ella al muelle. Llevóse la á casa de un herrero inmediato y allí se la mudó, se la acostó y se le prestaron los mas cariñosos y eficaces auxilios, tanto por la bondadosa familia del herrero como por señoras y buenas mujeres de la vecindad que con la mayor solicitud acudieron á su socorro, con lo que suponemos se habrá librado de aquel percance solo con un gran susto. [...] El tra-*

*bajo de sirga ejercido por las mujeres, además de repugnante por su rudeza y sus condiciones anti-higiénicas lo es por su asimilación al de los irracionales domésticos. [...] La higiene, el decoro social, el sentimiento de la dignidad humana exigen que se prohíba terminantemente emplear á las mujeres en el brutal trabajo de sirga en que sólo deben emplearse las caballerías ó los bueyes.*

Aún así, todavía en 1900 se recoge la noticia de un muchacho de 18 años de edad que había sido atendido en la casa de socorro del Ensanche por una distensión de ligamentos en la espalda, a causa de un gran esfuerzo que hizo conduciendo una gabarra a la sirga<sup>9</sup>. ■

---

<sup>8</sup>. El Noticiero Bilbaíno. Bilbao 14 de marzo de 1879. Capítulo de brutalidades.

<sup>9</sup>. El Nervión. Bilbao 14 de diciembre de 1900.

# ITSas MUSEUM BILBAO



¡Date de alta en la **Comunidad Itsasmuseum**  
y suscríbete a nuestra newsletter!

[www.itsasmuseum.eus](http://www.itsasmuseum.eus)

## HORARIO

De martes a domingo

**11:00 - 19:00**

¡SÍGUENOS EN REDES!



## ACTIVIDADES DE INVIERNO

**Visitas guiadas para familias**

(menores a partir de 12 años)

Sábados (en castellano) y domingos (en euskera), de 17:00 a 18:00

**Talleres infantiles marítimos en bilingüe (4-11 años)**

Sábados (en inglés) y domingos (en euskera y castellano), de 12:00 a 13:30

ITSasMUSEUM BILBAO