

Euskal Herria eta Amerika itsasontziz elkar ukitzen. *Monte Udala eta Monte Ayala* itsasontziak

Xabier Irujo Ametzaga

Diru handia egin zuten *Ibarra*, *Bachi* edo *Aznar* konpainiek Bigarren Mundu Gudak iraun zuen bitartean. Urpekuntzi nazien babesean, beste naziotasuneko ontziek ezin zezaketen bidaiak burutzen zituzten espainiarrek¹. Euren esku geratu zen bost urtez, monopolio gisa, penintsularen barna zenbait produktuen garraioa, besteak beste, Mar-seillako kafea, Galiziako egurra, fruitu idorrak, arroza, Malagako eta Almeriako garraziak, Santanderreko gordetegian zegoen Filipinetako tabakoa edota *Papelera Española*-k Pasaiako portuan gordailatzen zuen paper ore. 1945etik aurrera arras okertu ziren gauzak ordea. Batetik, *Bachi* konpainiaren kasuan bezala, naziekin kolaboratzeagatik zenbait itsasontzi eta ondasun bahitu zituen aliatuen Kontrol Batzordeak, bai eta harrrapatu ondoren, zuzendaritza taldea epaitu eta konpainiari zergak ezarri. Enkantean jarri ondoren *Naviera Vascongadas* erosi zituen *Bachi* enpresa osatzen zuten hamar itsasontziak². Bestetik, behin Atlantikoa urpekuntziz garbituta europar itsasbide komertzialak lehengoratu ziren, 1948tik aurrera batik bat. Merkatu berriak ezarritako baldintzei egokitu behar izan zuten ba 1945az geroztik ontzi-enpresa espainiarrek.

Ustiatu gabeko merkatu berriak eta baldintza interesgarriak eskaintzen zituen Amerikak, hortaz, kontinente berrirantz zuzendu zituzten ontziak. Izan ere, politika honen eraginez Euskal Herriatik Ameriketara itsasoz garraiatzen zen salgaien tona-kopuruak %40ko gehitzea izan zuen 1943 eta 1948 bitarte. Hauetako enpresa bat *Naviera Aznar* konpainia zen. José Luis Aznar zen orduan enpresa familiarreko zuzendari orokorra. Azken hau 1951an hil ondoren, Juan Antonio Aznar hildakoaren anaia zuzendaritza arduratuko zen, *ha sido reorganizado el Consejo de Administración de la Naviera Aznar como consecuencia del reciente fallecimiento de su presidente y director gerente don*

1. "Las dificultades de la Naviera Ybarra", *Euzko Ispar Banatzea*, 522. zbka., 2. orr., Paris, maiatzak 22, 1949.

2. "Los barcos de la naviera Bachi", *Euzko Ispar Banatzea*, 475. zbka., 1. orr., Paris, martxoak 15, 1949.

*José Luis Aznar. Ha pasado a la presidencia el hermano del finado don Juan Antonio Aznar, siendo designado vicepresidente don Pedro P. de Gandarias y director gerente de la empresa el hijo del fallecido, don Eduardo Aznar. También ha entrado a formar parte del Consejo Financiero don José Luis Anchustegui*³.

Berrogei itsasontziz osatutako ontzidia zuen *Aznar* enpresak 1950ean. Oso zaharrrak ordea, mende hasierakoak gehienak, *el más viejo es el “Monte Contes”, que data de 1898. Los años en que más buques se construyeron –según la Memoria– fue 1921 y 1929. El tonelaje total del registro bruto asciende a 159.464.58 toneladas y el de carga a 235.621. El valor total de la flota es de 292.494.287.53 pesetas. El buque más caro es el “Monte Urbasa” (72.164.582 pesetas) y el de menos valor, el citado “Monte Contes” (232.555.32 pesetas)*⁴. Aliatuen Kontrol Batzordearen antzera 1936ko guda ostean zenbait itsasontzi bahitu zituen espainiar gobernuak *Aznar* konpainiaren mesederako. Hori zen esaterako *Monte Udala* itsasontziaren jatorria, *la Compañía Aznar, que cuenta con la simpatía del gobierno franquista, ha conseguido que le sean entregados los dos buques que tenía la Empresa Nacional Elcano, para reformar sus líneas de América del Sur. Y así, los buques de la compañía Ybarra tardan casi cinco días más que el “Monte Udala”⁵ y el “Monte Udala” de la de Aznar*⁶.

Alabaina, ez ziren hauek itsasbidai luzeak egiteko gauza, kostaldeko tarte motzak burutzeko kabotaje-ontziak baizik. Ozeano Atlantikoan zeharreko bidaiari ekiten zenbait berrikuntzei aurre egin behar beraz. Beste batzuen artean ontzi zaharren bran-ka altxatzea edo eta gila sendotzea izan ziren trikimailurik erabilienak. Arazo ugari eman zituzten lardaskeriak ziren horiek. Horrela egokiturik, 1948ko ekainean zehar-katu zuen lehen aldiz ozeanoa *Monte Urbasa* konpainiako ontzirik hobereenak, *el día 11 de junio entró en este puerto (Bilbo), procedente de Buenos Aires, la motonave “Monte Urbasa”, después de haber cubierto su primera travesía transatlántica. Según declaraciones de su capitán, el barco hizo en la travesía de ida un promedio de 17 millas, y el regreso de 15,30. Desde su salida de Tenerife hasta tocar el puerto de Montevideo, invirtió el “Urbasa” 11 días. El recorrido normal en buques de idénticas características es de 22 días. El consumo ha sido de 25 toneladas de gas-oil y la potencia desarrollada por las máquinas fue de 6.600 caballos a la ida y 6.200 al regreso. La salida de Buenos Aires coincidió con la del buque holandés de 22.000 toneladas “Kius”, uno de los mejores de Europa en travesías transatlánticas, al que superó el “Monte Urbasa” en la marcha con ventaja muy apreciable*⁷. Atlantikoaren beste aldean iristeko gauza zela egiaztatu ondoren hedakuntza lanei ekin zion 1948ko abendu-
duan enpresak, 350 bidaiari eraman ahal izateko gela zaharrak hala moduz eraberritu-
tuz⁸.

3. “La dirección de la Naviera Aznar”, *Euzko Isparr Banatzea*, 979. zbka., 2. orr., Paris, martxoak 27, 1951.

4. “Los barcos de la Naviera Aznar”, *Euzko Isparr Banatzea*, 799. zbka., 1. orr., Paris, uztailak 5, 1950.

5. Izatez, *Monte Udala* itsasontzia Alejandro Zubizarretaren konpainiako txalupa zen. José Urreaga zen gerentea, Andrés Irujoren ezaguna (Andrés, 55-12-1).

6. “Las dificultades de la naviera Ybarra”, *Euzko Isparr Banatzea*, 522. zbka., 2-3. orr., Paris, maiat-
zak 22, 1949.

7. *Euzko Isparr Banatzea*, 286. zbka., 1. orr., ekainak 17, 1948.

8. *Euzko Isparr Banatzea*, 412. zbka., 2. orr., abenduak 16, 1948.

Politika honen ondorioz istripuak etengabea gauzatu ziren. *Monte Urkiola* 7.723 tonako ontziak bi matxurra eta istripu bat izan zuen 1954ko lehen hiru hilabeteetan. Urtarrilaren 27an atokia hondatu zen; otsailaren 23an Londrestik itzuleran makinak ez ziren martxan jarri eta, azkenik, martxoaren 10ean Thames ibaiko zubi baten kontra talka egin zuen. Itsasontzien muga teknikoaren eta egoera orokorraren adibide ugari dago⁹. Prestakuntza tekniko ezak eraginiko zenbait lazeri eta zoritxar ezagutuko zituere ere *Monte Ayala* itsasontziko eskifaiaik, *el buque se halla en pésimas condiciones. Durante seis meses la Naviera ha estado dudando en repararlo o no. Tiene los tanques de agua dulce con escapes en todos los lados. Lo mismo ocurre con las sentinas, y las chapas del fondo se hallan llenas de cemento para sujetar los remaches. Y a pesar de estas condiciones, que fácilmente podrían dar lugar a un grave contratiempo, ha salido en largo viaje*¹⁰. Hain zuzen, 1951ko urtarrilaren 3an atoian eraman behar izan zuten hondatutako ontzia Kubako Cayo Longo kaira. 1953ko urtarrilaren 1ean merkatal ontzi daniar batekin talka egin zuen *Monte Urbasa*k Buenos Aiestik gertu. Danbatekoaren ondorioz hiru emakumezko eta Ricardo Torres marinela hil ziren¹¹, *la motonave Urbasa tiene en la parte alta de babor, a proa, una brecha de veinte metros de largo y tres de ancho por la que quedaron asomando muebles astillados que correspondían a los camarotes situados en aquella parte*¹².

Egoera negargarria zela eta, hainbat marinela Ameriketara geratzen ziren, bidenabar Francoren Espainiatik ihes eginik. 1951ko apirilaren 14an *Monte Jata* Cádizetik zertorren untzia Bahía Blancan porturatzean bi marinela ihes egin zuten. Beste asko ihes egingo zutela jakin zuenean Argentinako kostazainen babesa eskatu behar izan zuen kapitainak¹³. Egun berean *Campo Grande* espainiar merkantzi ontzitik beste zenbait marinela ihes egin zuten Montevideon barna. Uruguaiako prentsak itsasontziko egoera tamalgarria ezezik, kapitainek agintzeko era deitoragarria azpimarratzen zuten ere, *sobre cargo que actúa con plenos poderes, creando un ambiente de intranquilidad y desasosiego con sus amenazas de entregar a miembros de la tripulación a la Embajada del Gobierno de su país en Buenos Aires para que sean enviados directamente a España*¹⁴. Esan bezala, 1948ko ekainean burutu zuen *Monte Urbasa* lehen Ozeano Atlantikoaz haraindiko bidaiak. Buenos Airesko portura iritsi ondoren 28 marinelek alde egin zuten bizi berri baten bila, *el capitán del "Monte Urbasa" omite consignar, claro está, que 28 tripulantes del barco –casi la mitad de la dotación– desertaron en Buenos Aires en este viaje inaugural*¹⁵.

Bizkaitik atera eta Hego eta Ipar Ameriketako hainbat portu zuten abiapuntu merkantzi ontzi hauek, hortaz, Euskal Herriko berriak eta gutunak edota gauza txikiak

9. *Euzko Isparr Banatzea*, 1.594. zbka., 2. orr., martxoak 11, 1954.

10. "Las pésimas condiciones del Monte Ayala", *Euzko Isparr Banatzea*, 902. zbka., 2. orr., Paris, abenduak 1, 1950.

11. "El choque del Urbasa", *Euzko Isparr Banatzea*, 1.419. zbka., 1. orr., urtarrilak 9, 1953.

12. "La avería del Monte Urbasa", *Euzko Isparr Banatzea*, 1.420. zbka., 1. orr., urtarrilak 12, 1953.

13. "Las deserciones de los buques mercantes franquistas", *Euzko Isparr Banatzea*, 994. zbka., 4. orr., apirilak 27, 1951.

14. "Las deserciones de los buques mercantes franquistas", *Euzko Isparr Banatzea*, 994. zbka., 4. orr., apirilak 27, 1951.

15. *Euzko Isparr Banatzea*, 286. zbka., 1. orr., ekainak 17, 1948.

trukatzeko bide paregabea eskaintzen zuten. Esaterako, Euskal Herrian lortu ezin ziren hainbat botika, elikagai exotikoak edota arropa. Bestalde, Euskal Herritik gutunak, argazkiak eta zenbait erbesteratutako etxekoandrek sukaldean ezinbestekoa ziztuzten ongailu eta gozagarri, Getxoko piper berdeak edo sona handiko bakailao gibleko olioak besteak beste. Esan bezala, *Monte Urbasa* zen Aznar konpainiako itsasontzirik handiena. 105 lagunek egiten zutela lan bertan. Makinariak, sukaldariak, medikua, erizaina, bost bat ofizial zein barberu zuen ontziak. Enpresako beste itsasontziak ordea askoz txikiagoak ziren, berrogeita hamar bat marinel inguru zihoazen ontzi bakoitzean. Euren artean euskaldun ugari zen, izan ere, algortar gazte askok eman zioten itsasontzietan lan ezari irtenbide. Manuel Ametzagaren bi seme nagusiek nautika ikasten ari zirela jakitean, hura algortarren jatorrizko sena zela argitzen zion Bingenek Getxoko anaiari. Itsasotik bizi zen orduan herria, *la afición al mar la llevamos en la masa de la sangre como buenos vascos y descendientes de muchos marinos; contemplando el mar hemos nacido y nos hemos criado y, además, actualmente, las condiciones de la navegación han mejorado tanto que no es aquello de pensar que es un oficio sólo para tipos rudos ni de andar tampoco todos los días con el alma en un hilo por los peligros del mar. Estos barcos bilbainos que llegan aquí como el “Monte Udala”, el “Urbasa” y otros que sin duda muy pronto los van a acompañar son cosa muy limpia y decente y están tan bien equipados en todos los aspectos que me parece que no ha de ser desagradable andar en ellos. Desde luego, yo, desde que tuve que navegar más de lo que pensaba, me he aficionado mucho a las cosas del mar*¹⁶.

1945ean hasi ziren ba atzerriaren eta Euskal Herriaren arteko lehen igorpenak itsasontzi hauen bitartez gauzatzen eta azkar nagusituko zen jaioterriarekin utzitako familien berri izateko eta bertakoekin harremanak berreskuratzeko bidea izan zen hau. Hasiera batean, itsasontziak eta marinela ezagutu gabe portura hurbildu eta itzulingeruka aritzen ziren zenbait erbesteratuk ontzietan aurpegi ezagun baten bila. Behin kontaktua lortu ezker, tratuan jartzea besterik ez zuten, *me enteré que llegaba el “Monte Udala” el miércoles de mañana. Le llevé a Arantzazu y me decidí a ir por si encontraba al tal Julio Fernández pues después de la carta de Andrés tengo esta espina encima. Cambié 370 pesos argentinos y me decidí a ver si venía algún oficial de confianza. Llegué al barco y en vez del “Udala” era el “Urbasa” y veo a Pomposo en el puente; le pregunto si viene en ese Isusi y me dice que sí. Sin más me decido a subir, sin ninguna dificultad, y voy a hablar con él, que estaba en la barbería. Espero y, al fin, hablo con él y me dice que precisamente le acababa de preguntar a Víctor por Ametzaga y que éste le había dicho: “si quiere le pongo un cable para que venga”; “¿pues?”, “pues porque está en Venezuela”. Gracias que yo estaba allí y pudo entregarme dos libros vascos que están en mi poder. Él no sabe quién se los llevó a casa; yo me figuro que serán los que decía Ramón*¹⁷. Ez zen ordea postaz bidaltzea bezain azkarra suertatzen. Zenbaitetan norabidea aldatzen zuten ontziek zeharkaldian, bestetan ez zuten aingura portuan botatzen Montevideoko badian baizik, hortaz, ezezaguna zen gehienetan noiz iritsiko ote zen bidalitakoa, *a la llegada del Urbasa me dispuse a visitarlos pero quiso la fatalidad que no atracara a muros quedando en la bahía*¹⁸.

16. Manuel Ametzagak Bingen Ametzagari idatzitako gutuna (Manuel, 49-7-8).

17. Mercedes Iribarenek Bingen Ametzagari idatzitako gutuna (Mercedes, 55-8-11).

18. Manuel Ametzagak Bingen Ametzagari idatzitako gutuna (Manuel, 48-1-28).

Denborarekin ezagun ugari zituzten atzerriratuek itsasontzi gehienetan. Adibidez, *Monte Ayala* delako itsasontzian Pedro marinelaren eskuz trukatzen zituzten elkarrekin igorpenak Ametzagatarrek¹⁹, *en el Ayala enviamos el día pasado un pequeño recuerdo para Adela. Por cierto que ya no anda ahí el bueno de Pedro tan atento y servicial; pero encontramos otro muchacho del pueblo que espero cumpla tan bien que él, pues nos dio muy buena impresión*²⁰. *Monte Udala* eta *Monte Urbasa* itsasontzietan gauza asko bidaltzen zituzten ere. Izan ere, *Monte Udala* izango zen Getxora eta Getxotik gauzak eramane eta ekartzeko Montevideon gehien erabiliko zuten itsasontzia. Algortako Ezequiel Gaztelurrutiaren seme bat ezaguna zuten *Monte Udalan*, bai eta Manuel agregatua eta Marcos Garmendia bigarren makinista, Manuel Ametzagaren adiskide ona azken hau. *Monte Urbasan* Ezequiel Gaztelurrutiaren beste seme bat zegoen marinela bai eta María Arana Edurneren adiskidea, erizain. Haien bitartez eskutitzak eta opari ugari elkarrekin bidali zituzten 1946tik aurrera, batez ere 1948ko apirillean *Protocolo Franco-Perón* akordio komertzialak Argentina eta Penintsularen artean bidaiak areagotu zituenetik. Hona hemen urtetan zehar Euskal Herritik Montevideora heltzen ziren itsasontzi ezberdinetan zituzten ezagunak,

<i>Itsasontzia</i>	<i>Marinela</i>	<i>Lana</i>
Monte Udala	Quintana	Telegrafista
Monte Udala	Enrique Ayo	Makinari
Monte Udala	Marcos Garmendia	Makinari
Monte Udala	Manuel	Agregatua
Monte Udala	Julio Fernández	Zerbitzari
Monte Ayala	Félix Garai	Ostatuko arduraduna
Monte Urbasa	Martín Kobecaga	1. Ofiziala
Monte Albertia	Anton Illaramendi	Sukaldari
Cabo de Hornos	Madariaga	2. Sukaldaria
Juan de Garai	Saturnino Uriarte	Ofiziala

Basalduak Argentinatik Euskal Herrira zein Mexikora edo Venezuelara gutunak eta fardelak bidaltzeko garraio seguru batez Ametzagari galdetzean euskal itsasontzietan zeuden marinela fidagarrien berri eman zion Algortakoak, *todos ellos son unos muchachos de lo mejor y amigos particulares también de Antonio, el nuestro, con quien han trabajado todos ellos, por lo cual espero que no tengas mayores dificultades de intimar con ellos*²¹.

19. Manuel Ametzagak Bingen Ametzagari idatzitako gutuna (Manuel, 48-7-9).

20. Manuel Ametzagak Bingen Ametzagari idatzitako gutuna (Manuel, 48-12-24).

21. Bingen Ametzagak Pedro Basalduari idatzitako gutuna (Basaldua, 48-5-18).

Bibliografía

- AJURIA, P.; SAN SEBASTIÁN, K., *El exilio vasco en Venezuela*, Eusko Jaurlaritzaren Kultura Saila, Gasteiz, 1992.
- AMEZAGA, A., “Vascos en América”, *Kultura. Cuadernos de Cultura*, 4. zkia., Arabako Aldundia, Gasteiz, urtarrila 1983.
- AMEZAGA IRIBARREN, A., *Crónicas del Alsina, Pasajeros de la Libertad*, Idatz Ekintza, Bilbo, 1982.
- ANASAGASTI, I., *Homenaje al Comité pro-inmigración vasca en Argentina (1940)*, Fuentes Documentales, Txertoa, Donostia, 1988.
- ARANAZ ZUAZA, I., *Navarros en América: cinco crónicas*, Nafarroako Gobernua, Iruñea, 1992.
- ARTIS-GENER, A., *La diáspora republicana*, Euros, Bartzelona, 1976.
- BASALDUA, P. DE, *Crónicas de guerra y exilio*, Idatz-Ekintza, Bilbo, 1983.
- BILBAO, J., *América y los vascos*, Eusko Jaurlaritza, Bilbo, 1992.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, E., *La emigración vasca a América. Siglo XIX y XX*, Jucar, Gijón, 1993.
- IRIGOYEN ARTETXE, A.M., *Laurac Bat de Montevideo, primera euskal etxea del mundo*, Eusko Jaurlaritzako argitalpen zerbitzu nagusia, Gasteiz, 1999.
- “Los Centros Vascos del Uruguay”, *Basques in the Contemporary World: Migrations, identity and globalization*, Basque Studies Program, University of Nevada, Reno, 1998.
- La emigración europea a la América Latina: fuentes y estado de la investigación*, IV. Reunión de Historiadores latinoamericanos-europeos, Biblioteca Latinoamericana, Berlín, 1979.
- MARENALES ROSSI, M., *La aventura vasca, Destino, Montevideo*, Gamacor Producciones, Montevideo, 1991.
- SANTISO GONZÁLEZ, M^ªC., *Cien años de torrente migratorio hacia América. Diáspora vasca y engan-chadores (1830-1930)*, Fundación BBV, Bilbo, 1998.
- ÚRRUTIA, T., *El roble y el ombú: viaje a la América de los vascos*, Eusko Jaurlaritzaren Kultura Saila, Gasteiz, 1992.