

LA FLOTA DE ARRASTRE DE PASAJES DURANTE LA GUERRA CIVIL (1.936-1939)

JUAN P. SAN GIL

INDICE

INTRODUCCION

1. LA FLOTA PESQUERA DE ARRASTRE DE PASAJES EN 1.936
 - 1.1. Composición de la Flota Pesquera
 - 1.2. La huelga de mayo de 1.936
 2. PRIMERA ETAPA (JUL./SEPT. 36) LA FLOTA EN PASAJES
 - 2.1. La sublevación de julio en Pasajes y San Sebastián
 - 2.2. Con la Junta de Defensa de Guipúzcoa
 - 2.3. La evacuación de Pasajes y San Sebastián
 3. SEGUNDA ETAPA (SEPT.36/OCT.37): POR EL NORTE REPUBLICANO
 - 3.1. Con la Junta de Defensa de Vizcaya
 - 3.2. Bajo administración del Gobierno Vasco
 - 3.2.1. Consejería de Industria
 - 3.2.2. Consejería de Defensa
 - 3.3. La evacuación de Bilbao
 - 3.4. En Santander y Asturias
 - 3.5. Los buques pasaitarras en la Marina franquista
 4. TERCERA ETAPA (OCT. 37/MAYO 39): LA FLOTA REFUGIADA EN FRANCIA
 - 4.1. Proyectos de explotación
 - 4.2. El retorno a Pasajes
- ANEXO I. ARMADORES DE LA FLOTA PESQUERA DE PASAJES EN 1.936 (con buques de más de 30 toneladas).
- ANEXO II. BREVE HISTORIAL DE LAS PAREJAS Y BACAS DE LA FLOTA DE PASAJES EN 1.936 (de más de 30 toneladas).
- ANEXO III. BREVE HISTORIAL DE LOS BOUS Y BACALADEROS DE LA FLOTA DE PASAJES EN 1.936.

INTRODUCCION

Los años de la Guerra Civil — 1.936 a 1.939 — constituyen probablemente el período más corto de nuestra historia que ha sido objeto del mayor número de estudios, análisis y controversias en todos los órdenes (social, político, militar, religioso, económico, etc...). Aún así, todavía siguen ejerciendo una mágica atracción sobre historiadores, protagonistas e investigadores en general que parecen — parecemos — encontrar en ellos una fuente inagotable de nuevos estudios. Un pequeño botón de muestra es este mismo trabajo sobre la Flota de Arrastre de Pasajes. En él se pretenden recoger las vicisitudes por las que hombres y barcos debieron pasar durante aquellos años, viviendo y trabajando en situaciones excepcionales, desempeñando labores generalmente alejadas de su oficio y pagando su tributo de sangre a la locura humana, como parece ser inevitable (?) en estos casos.

El trabajo consta de dos partes. La primera es un estudio general sobre las actividades de la Flota en los años 1.936-39 y su destino final. La segunda parte, a publicar en un próximo número, se centrará en reflejar las andaduras de las seis embarcaciones de la empresa Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España (P.Y.S.B.E) que, de algún modo, son un resumen de toda la campaña naval en ambos bandos. Además se incluyen como anexos unas relaciones completas de los armadores y embarcaciones que componían la Flota de Pasajes en 1.936.

En esta primera parte se refleja brevemente la situación de la Flota en 1.936 y se sigue su evolución a lo largo de tres etapas diferenciadas. Durante la primera, de julio a septiembre de 1.936, la Flota permanece en su base de Pasajes, fiel al Gobierno de la República. En la segunda, de septiembre de 1.936 a octubre de 1.937, la mayoría de la Flota se traslada a Bilbao y queda bajo la dependencia del Gobierno Vasco. Tras caer Bilbao, la Flota va a Santander y al desaparecer el frente Norte se refugia en Francia. Finalmente, en la tercera, de octubre de 1.937 a mayo de 1.939, la Flota queda internada en Francia, de donde retornará a Pasajes al acabar la guerra.

1. LA FLOTA PESQUERA DE ARRASTRE DE PASAJES EN 1.936

1.1. Composición de la Flota Pesquera

En 1.936, el puerto de Pasajes daba acogida a la principal flota pesquera del Estado español. Los datos de la última Lista Oficial de Buques de la Subsecretaría de la Marina Civil, publicada antes de iniciarse la guerra, cifraban la matrícula guipuzcoana, para buques pesqueros de más de 100 toneladas, en 100 embarcaciones con 23.023 toneladas¹. Esto representaba un 37 % de las embarcaciones y un 46 % del tonelaje de toda la flota pesquera del Estado. Si bien la mayoría de los pesqueros guipuzcoanos — en especial los de más de 100 toneladas — tenían como base el puerto de Pasajes, hay que precisar que las cifras antes señaladas no corresponden exactamente a lo que en este estudio se ha denominado “Flota de Arrastre de Pasajes”. Conviene, pues, empezar por aclarar la extensión de este término.

A la hora de determinar la pertenencia o no a la Flota Pesquera de Arrastre de Pasajes, se han considerado como integrantes de la misma, con un criterio amplio:

- En primer lugar, a todos los pesqueros de arrastre — bacaladeros, bous, parejas y bacas — pertenecientes a armadores radicados en Pasajes y sus alrededores (San Sebastián, Alza, Oyarzun).

- En segundo lugar, aquellos pesqueros de arrastre que, perteneciendo a armadores de otros lugares, operaban habitualmente desde Pasajes o fueron sorprendidos allí al estallar la contienda y tuvieron un destino similar al de los buques pasaitarras. En ambos casos con independencia de cuál fuera su puerto de matrícula.

El resultado final da un total de 160 embarcaciones con 24.043 toneladas de registro bruto² pertenecientes a 52 armadores de Pasajes y alrededores y otros 4 foráneos, de Zumaya, Gijón, Vigo y Bouzas (Pontevedra). Desglosadas por tipos, las 160 embarcaciones eran: 6 bacaladeros de unas 1.200 toneladas, 20 bous de entre 140 y 300 toneladas, 82 barcos tipo pareja de vapor y 34 de motor de 30 a 150 toneladas y 18 bacas y parejas sueltas, generalmente menores de 100 toneladas. Entre estas últimas era frecuente faenar también en pareja agrupando dos barcos de distinto armador.

1.2. La huelga de mayo de 1.936

A mediados de 1.936 permanecía en Pasajes casi toda la Flota. Allí estaban amarrados los bacaladeros de PYSBE mientras se preparaban para una próxima campaña en Terranova. Estaban también la mitad de los bous y casi todas las pa-

1.- *Lista Oficial de Buques de las Marinas Militar, Mercante y Pesquera Españolas*. Subsecretaría de la Marina Civil, Madrid, 1.935.

2.- Únicamente se han computado para calcular todas estas cifras, a lo largo de este trabajo, los barcos mayores de 30 toneladas, dejando fuera algunas parejas muy pequeñas y la mayoría de las embarcaciones de bajura. Ver Anexo I.



Foto 1.- El **Trintxerpe**, con el nombre de **Trintxer-Alde** pintado en las amuras, realizando pruebas de mar en San Sebastián en 1932 (Fotografía cedida por D. Jesús Nájera).



Foto 2.- Botadura del **Danak-Ondo** en Pasajes en 1933 (Fototeca de la C.A.M. de San Sebastián).

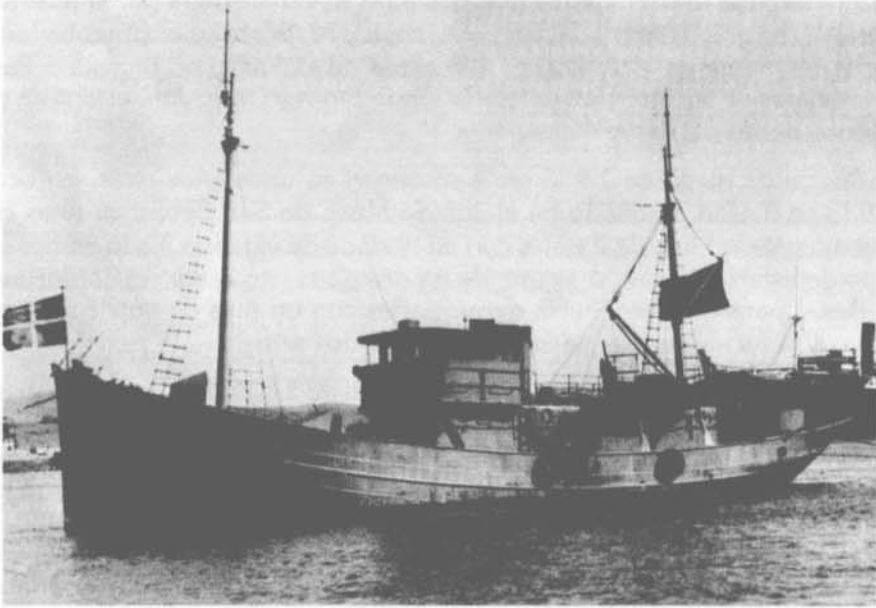


Foto 3.- El **Ipaferko-Izaña** en Bilbao en 1937 después de ser artillado e incorporado a la Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi (del libro "De Arrantzales a Gudarís del Mar" de A. Sarria).



Foto 4.- El **Punta Sabinal** en Pasajes en una foto tomada después de la Guerra Civil (Fotografía cedida por D. Jesús Nájera).

rejas, paralizados por una huelga desde el 5 de mayo. La otra mitad de los bous operaba entonces desde puertos gallegos y no se vió afectada por la huelga. De las parejas, tan solo la formada por el *Domayo* y *Mourisca* se encontraba faenando, concretamente en el Atlántico, a la altura de Dakar, y no regresó a Pasajes hasta primeros de agosto. Otra pareja, la *Ondo Etorri* y *Ondo Jan*, estaba en construcción a punto de completarse.

La huelga de mayo de 1.936 tenía su origen en unos años atrás. En octubre de 1.933 se habían aprobado en el Jurado Mixto de San Sebastián unas Bases de Trabajo para la Flota de Pasajes con un período de vigencia fijado en dos años. El acuerdo establecía que, si alguna de las dos partes no estuviera conforme con estas Bases para el futuro, debía denunciarlas con un mes de antelación, como mínimo, a la fecha en que se cumplieran los dos años³.

De acuerdo con esta condición, en septiembre de 1.935, las organizaciones sindicales CNT, STV y UGT presentaron un escrito ante el Jurado Mixto denunciando las Bases. No obstante, se continuó trabajando provisionalmente en las mismas condiciones hasta que la representación de los trabajadores presentó a sus patronos un proyecto de nuevas Bases de Trabajo a comienzos de abril de 1.936. Para el estudio de su propuesta, los sindicatos concedieron inicialmente un plazo de un mes, que luego se amplió en cinco días más a petición de los patronos. El plazo finalizaba definitivamente el 5 de mayo de 1.936.

En ese momento se hallaban en explotación en Pasajes, afectados por las Bases de Trabajo en litigio, 8 bous, 30 parejas de motor y 82 de vapor, lo que hacía un total de 120 embarcaciones, tripuladas por alrededor de un millar de pescadores. El sindicato de mayor implantación e influencia en el sector era, sin duda, "Avance Marino" de la CNT, con unos 1.000 afiliados entre el personal embarcado y de tierra. Le seguían "La Unión Marítima", de la UGT, con 700 y Solidaridad de Trabajadores Vascos con 400⁴.

Una vez llegada la fecha del 5 de mayo sin obtener ninguna respuesta de la parte empresarial, las organizaciones sindicales convocaron a la huelga a sus afiliados. La convocatoria se extendía exclusivamente al personal dedicado a faenas de pesca pero no al personal de tierra y fue secundada de forma general. Todos los trabajadores afectados, sin excepción, se sumaron a la convocatoria y también algunos más, entre las tripulaciones de las embarcaciones menores y los bocaladeros de PYSBE, por solidaridad con ellos.

Desde el inicio de la huelga los armadores se negaron sistemáticamente a reunirse con los trabajadores. No acudieron a las reuniones del Jurado Mixto, ni aún

3.- La descripción de la huelga de Pasajes está tomada, en líneas generales, del anexo al documento *Información sobre los barcos pesqueros*, Bayona, 4/11/37, procedente del Archivo del Partido Nacionalista Vasco (en adelante APNV) que amablemente puso a disposición del autor D. Iñaki Anasagasti.

4.- Del periódico donostiarra *Frente Popular*, 1/8/36. Además existían la Agrupación Náutica, muy extendida entre los capitanes y pilotos mercantes, y la Asociación General de Maquinistas Navales, entre los maquinistas.

a las convocadas por el Gobernador Civil, Sr. Artola Goikoetxea. Después de cinco o seis plantones, el Gobernador decidió obligar a los patronos a reunirse con los trabajadores bajo su presidencia. De esta manera pudieron iniciarse finalmente las conversaciones. A ellas acudió también, como enviado especial del Gobierno de la República, el Delegado de Trabajo. Se habían celebrado ya varias reuniones, sin haber llegado a un acuerdo, cuando sobrevino el levantamiento del Ejército de Africa el 17 de julio y quedaron paralizadas todas las negociaciones.

2. PRIMERA ETAPA (JUL./SEPT.-36): LA FLOTA EN PASAJES

2.1. La sublevación de julio en Pasajes y San Sebastián

El 21 se inició la sublevación en San Sebastián con el alzamiento de la guarnición militar acuartelada en Loyola. Los sublevados intentaron ocupar los puntos neurálgicos de la ciudad, pero el movimiento era esperado por las organizaciones del Frente Popular quienes, con el apoyo de las Fuerzas del Orden Público, les hicieron frente. Ante la fuerte resistencia encontrada, los rebeldes sólo pudieron hacerse con el control de unos pocos edificios: el Gobierno Militar, el Club Náutico, el Casino, el Hotel María Cristina, el edificio de La Equitativa, etc... Al paso de los días fueron rindiéndose los grupos refugiados en cada uno de estos edificios. El último reducto de los rebeldes, el cuartel de Loyola, cayó finalmente el 28 de julio.

Los pescadores de la Flota de Pasajes se alinearon desde el primer momento con la legalidad republicana y tuvieron una participación muy activa en la derrota del levantamiento militar. Un buen número de ellos combatió en las calles de San Sebastián, especialmente en las filas de la CNT, pero su actuación más señalada fue, sin duda, la captura en Pasajes del *Torpedero* n° 3 y su decisiva participación en apoyo de las fuerzas gubernamentales.

El *Torpedero* n° 3 era un pequeño y anticuado buque de guerra, armado con 3 cañones de 47 mm., adscrito a la Estación Naval del Bidasoa. Al estallar la sublevación, el barco estaba en Pasajes bajo el mando del teniente de navío Amador González-Posada. El 22 de julio por la mañana, embarcó en el pesquero *Lina* un nutrido grupo de pescadores que se ocultó bajo cubierta para no infundir sospechas. En su mayoría era gente de la CNT, aunque había también de UGT, del PCE, e incluso algún nacionalista. El barco — una pareja de motor — se dirigió como de costumbre a tomar petróleo a la CAMPSA. Al pasar junto al torpedero, que estaba amarrado al muelle de Buenavista, paró el motor y se abarloó al pequeño buque de guerra. Rápidamente saltaron a bordo los hombres embarcados en el *Lina* quienes, en pocos minutos, se hicieron dueños del barco sin que hubiera derramamiento de sangre. La tripulación del torpedero no opuso resistencia, al contrario, ofreció su colaboración desde el primer momento a los recién llegados⁵.

5.- Testimonio al autor de Remigio López, mecánico en el *Danak Batian* y participante en los hechos que se narran.

Los pescadores obligaron al comandante del buque, sospechoso de simpatizar con los rebeldes⁶, a seguir sus órdenes. Una vez alistado, el buque hizo rumbo a San Sebastián acompañado por el *Lina*. Entró primero en la bahía de la Concha y en seguida abrió fuego con sus cañones contra el Club Náutico y el Casino, donde se habían hecho fuertes los sublevados. Le respondió, sin alcanzarle, una batería rebelde instalada en Ametzagaña. Después el torpedero, acompañado siempre por el *Lina*, se dirigió a la desembocadura del Urumea, se situó frente a la Zurriola y descargó su artillería sobre el Hotel María Cristina, otro bastión de los sublevados. El efecto material del bombardeo no fue muy importante por el escaso calibre de los cañones del barco, pero con su actuación contribuyó decisivamente a minar la moral de los facciosos. El María Cristina se rindió al día siguiente, 23 de julio. Quedó únicamente el cuartel de Loyola, que resistió hasta el día 28. El levantamiento había sido dominado pero la guerra no había hecho más que empezar.

Una vez despejada la confusión de los primeros momentos llegó la hora de hacer balance de la situación. La costa cantábrica, desde la desembocadura del Bidasoa hasta la frontera galaico-asturiana, se mantenía fiel a la República, pero había quedado aislada del resto del territorio republicano y su supervivencia dependía de la ayuda exterior. Con la República habían quedado la mitad del Ejército y la mayoría de la Marina y la Aviación. Sin embargo, el control del Cantábrico estaba indiscutiblemente en manos de los rebeldes. Se habían apoderado de la Base Naval de El Ferrol y con ella del acorazado *España*, el crucero *Almirante Cervera*, el destructor *Velasco* y varios torpederos y guardacostas. Además estaban allí en construcción, a punto de completarse, los cruceros *Canarias* y *Baleares* y, más atrasados, 4 minadores. El único barco de guerra que permanecía fiel al Gobierno de la República en todo el Cantábrico era el *Torpedero n.º 3* del que se habían apoderado los marinos pasaitarras.

2.2. Con la Junta de Defensa de Guipúzcoa

Con el fin de asumir las labores de gobierno en la provincia, se creó a finales de julio la Junta de Defensa de Guipúzcoa. La presidía el diputado socialista Miguel Amilibia y estaban representadas en ella todas las organizaciones del Frente Popular, más la recién incorporada CNT y el Partido Nacionalista Vasco. Entre las primeras medidas adoptadas por la Junta de Defensa estuvo la de requisar todas las embarcaciones de pesca y recreo de Pasajes y San Sebastián⁷. Se trataba de poner nuevamente en servicio la Flota de Pasajes para atender algunas de las necesidades del momento: abastecimiento de pescado, transporte de armas y suministros, vigilancia costera,...

6.- Las sospechas eran fundadas. A finales de julio, cuando el torpedero estaba en Fuenterrabía, el comandante y el 2º comandante aprovecharon para desertar, escapando a Francia y pasándose después a los rebeldes.

7.- *Frente Popular*, 29/7/36.



Foto 5.- La tripulación del **Virgen de Iciar** (ex **Ondo-Jan**), recién artillado por los franquistas, en Pasajes en 1936 (Fototeca de la C.A.M. de San Sebastián).



Foto 6.- Rastreadores **Malaga** (ex **Euzkera**) y **Bilbao** (ex **Malte**) de la Marina de Guerra franquista, amarrados en Bilbao durante la guerra (Fotografía cedida por D. Manuel Perelló).

El primer problema con que se encontró la Junta de Defensa fue el de reunir a los tripulantes de los pesqueros. Muchos de ellos, tras más de dos meses de huelga, habían retornado a sus localidades de origen. A finales de julio tan solo había dos parejas que salieran diariamente a pescar desde Pasajes⁸. La Comisaría de Abastos de la Junta tuvo que hacer varios llamamientos a través de la prensa a las tripulaciones de numerosas embarcaciones para que se presentaran en sus sindicatos⁹. Y aunque no se consiguió el regreso de todos, se pudo reunir gente suficiente para que, a mediados de agosto, hubiera ya varias parejas y bous pescando en aguas del Cantábrico y Grand Sole. La pesca recogida fue destinada después al abastecimiento de los hospitales y al consumo local.

Otro grupo de parejas — generalmente las más modernas y de motor — fue destinada a la vigilancia de los accesos al puerto de Pasajes y al transporte de suministros y material bélico, unas veces por cuenta de la Junta de Defensa y otras por cuenta de las milicias de las organizaciones políticas.

Los primeros viajes en busca de armas se realizaron a comienzos de agosto. Desde entonces y hasta la caída de San Sebastián efectuaron misiones de este tipo, al menos, el *Lina* (un viaje a Arcachon sin conseguir armas), *Trintxerpe* (dos transportes de armas desde Bayona), *Alkarri* y *Lagundu*, (un viaje a Amberes, pero luego no quisieron regresar y quedaron allí internados hasta el fin de la guerra), el *Domayo* y *Mourisca* (dos transportes de armas desde Bayona y un tercero, sólo el *Domayo*, desde Boucau). Posteriormente el *Domayo* y *Mourisca* constituirían el núcleo central de los Servicios Marítimos de Euzko Gudarostea¹⁰.

En labores de vigilancia costera actuaron por lo menos el *Goizeko Izarra* y el *Iparreko Izarra*. Su único armamento eran los fusiles y pistolas que llevaban algunos miembros de la tripulación.

2.3. La evacuación de Pasajes y San Sebastián

El 24 de agosto quedó constituida la “Alianza Marítima de Guipúzcoa” que agrupaba a las organizaciones sindicales de la Flota de Pasajes. Su papel era el de actuar de organismo de enlace entre la Junta de Defensa y la Flota, encargándose de su organización y buen funcionamiento. Si embargo, los acontecimientos

8.- *Frente Popular*, 1/8/36.

9.- *Frente Popular*, 2,3 y 4/8/36.

10.- Testimonios al autor de Rafael Menchaca Ugalde y José M^a e Ignacio Burgaña Belaustegui. Los Servicios Marítimos de Euzko Gudarostea se organizaron a comienzos de septiembre de 1.936 bajo la dirección de José M^a Burgaña. Contaban con la pareja *Domayo* y *Mourisca* y tres pesqueros de bajura de la flota de Motrico, el *Nazareno n^o 1*, el *Nazareno n^o 9* y el *Angel de la Guarda*. Aparte de los viajes mencionados y de labores rutinarias de policía portuaria, colaboraron en la evacuación de tropas durante la retirada de Guipúzcoa y en el traslado a Francia de algunas personas de relevancia política. Operaron inicialmente desde Guetaria y Zumaya para pasar después a Bermeo y, finalmente, a Bilbao. Al crearse la Sección de Marina en el Departamento de Defensa del Gobierno Vasco el 25 de octubre, pasaron a ser las primeras unidades de la Marina de Guerra de Euzkadi.

hicieron que su labor se limitara prácticamente a organizar la evacuación de la flota pesquera y de los pertrechos almacenados en Pasajes¹¹.

Ya desde finales de julio los rebeldes habían iniciado diversos ataques a lo largo de la muga entre Guipúzcoa y Navarra. Desde mediados de agosto estos ataques se intensificaron y se completaron con bombardeos aéreos y, sobre todo, navales. El 13 de agosto el crucero *Almirante Cervera* cañoneó las baterías de monte Urgull. Desde ese día hasta la caída de Irún el *Cervera* y el *España* efectuaron otros doce bombardeos de la costa guipuzcoana, tomando como objetivo la ciudad de San Sebastián y sus baterías costeras, el fuerte de Guadalupe, San Marcos,... El 26 de agosto, las tropas del general Mola iniciaron un fuerte ataque contra San Marcial. El objetivo era cortar la frontera por Irún, ocupar San Sebastián y avanzar hacia el límite con Vizcaya. El 2 de Septiembre cayó San Marcial y el 5 entraron en Irún. Los siguientes objetivos eran Pasajes y San Sebastián.

El 5 de septiembre la Junta de Defensa cursó órdenes a la Alianza Marítima para que la Flota de Pasajes se avituallara y preparara para zarpar y el 6 ordenó que fueran saliendo las parejas con destino a Bilbao. La Alianza Marítima se encargó de organizar lo necesario para que los barcos pudieran hacerse a la mar y evacuar el mayor número posible de personas y de pertrechos almacenados en Pasajes (combustible y lubricantes de la CAMPSA, bacalao de la PYSBE y carga general). Se echó mano para ello de todos los barcos disponibles, mercantes, de pesca y de recreo.

El 12 de septiembre se inició la evacuación definitiva de Pasajes y San Sebastián. Ese día abandonaron Pasajes las últimas embarcaciones. En su mayoría se dirigieron a Bilbao, aunque algunas se refugiaron temporalmente en Guetaria, Motrico o en otros puertos vizcaínos. Los bacaladeros de PYSBE fueron a Bilbao, excepto el *Euskal Erria* que fondeó en San Sebastián para recoger más evacuados y el *Mistral* que estaba en Gijón carboneando. La noche del 12 al 13, personal de Alianza Marítima hundió en la boca de Pasajes el vapor *Jata-Mendi*. Su intención era taponar la entrada del puerto, pero el barco quedó embarrancado en la orilla Este de la bocana sin cerrar el acceso.

Finalmente el día 13 se completó la evacuación de San Sebastián. Un rosario de embarcaciones de todo tipo, cargadas de gente hasta los topes, salió de la Concha en dirección a Bilbao. Algunas hicieron incluso más de un viaje. Los últimos en salir fueron los barcos de Euzko Gudarostea, *Domayo* y *Mourisca*, que embarcaron a dos compañías de gudarís cuando ya asomaban por la Avenida de la Libertad las tropas rebeldes. Un último intento realizado por el *Goizeko Izarra* no pudo llevarse a cabo. Al entrar en la Concha se le hizo fuego desde tierra hiriendo al patrón. El barco tuvo que virar en redondo y salir a escape.

11.- Todas las informaciones relativas a la constitución y actividades de la Alianza Marítima proceden de la Memoria que presenta Alianza Marítima de Guipúzcoa de la labor desarrollada por este Organismo desde su constitución, Bilbao, 10/10/36, existente en el Archivo Histórico Nacional - Sección Guerra Civil (en adelante AHN-GC), P.S. Bilbao, Legajo 110/2.

La mayor parte de la Flota Pesquera de Pasajes pudo refugiarse en Bilbao. Concretamente llegaron a aquel puerto los 6 bacaladeros, la mayoría de los bous, no menos de 26 parejas de motor, 46 de vapor y media docena de bacas y parejas sueltas. En Pasajes quedaron las parejas más antiguas y en peor estado, en su mayoría de vapor y de escaso valor, excepto la *Ondo Jan* y *Ondo Etorri*. Esta pareja, que estaba entonces a punto de terminarse, fue completada por los franquistas, artillada e incorporada a su Marina de Guerra.

3. SEGUNDA ETAPA (SEP.-36/OCT.-37): POR EL NORTE REPUBLICANO

3.1 Con la Junta de Defensa de Vizcaya

Una vez realizada la evacuación de la Flota, la Alianza Marítima de Guipúzcoa se trasladó a Bilbao. Un miembro suyo fue adscrito a la Comisaría de Trabajo de la Junta de Defensa de Guipúzcoa, instalada ahora en Durango, para ocuparse de todos los asuntos relacionados con la Flota de Pasajes. La Alianza Marítima empezó por ofrecer su colaboración a la Sección de Pesca de la Junta de Defensa de Vizcaya, instalada en Axpe-Erandio. Sus primeras preocupaciones fueron la elaboración y tramitación de las nóminas de los tripulantes de la Flota y la preparación de los barcos para volver de nuevo a la pesca¹². Afortunadamente en la ría de Bilbao existían medios y recursos suficientes para poder efectuar las reparaciones necesarias y poner de nuevo en servicio las embarcaciones.

Sin embargo, las necesidades de la guerra hicieron que los primeros servicios que prestaran en Bilbao los arrastreros pasaitarras fueran de otro tipo. La Flota Republicana (acorazado *Jaime I*, cruceros *Libertad* y *Cervantes* y 6 destructores) había salido de Cartagena el 21 de septiembre, rumbo al Cantábrico, para apoyar con su presencia a las fuerzas leales. Con el fin de obstaculizar su llegada, la Marina rebelde decidió minar el puerto de Bilbao. A primeras horas del día 24, el destructor *Velasco* se aproximó al Abra. Estando frente a Punta Galea, el *Velasco* avistó dos pesqueros con las luces encendidas que se cruzaban en su ruta. Para no delatar su presencia haciendo uso de la artillería, abordó al primero de ellos por su costado de babor y lo hundió. Sin detenerse a recoger supervivientes, sembró las 40 minas que llevaba entre Punta Galea y Punta Lucero y a continuación arribó a Pasajes. El pesquero hundido era el pasaitarra *Agustincho*, de Angel Ciriza, que hacía pareja con el *Juanito*. En el siniestro falleció ahogado el patrón del barco.

La Junta de Defensa de Vizcaya, en previsión de una operación como ésta, había movilizado ya unos días antes a algunos pesqueros de la Flota de Pasajes para que actuaran como dragaminas. Los primeros en salir fueron el *Danak Ondo* y el *Marce* y, al parecer, se alistó también la pareja *Jaimín - Rafael Cantó*. En seguida estos improvisados dragaminas abrieron un canal libre de minas y pocos

12.- *Ibidem*.

días después habían conseguido dragar todas las minas fondeadas. El 26 de septiembre entraron en Bilbao 4 destructores y en días sucesivos el resto de la Flota sin sufrir el menor contratiempo. El 29 de septiembre pudo zarpar de Bilbao, también sin problemas, el bacaladero de PYSBE *Tramontana*. Transportaba en sus bodegas un cargamento de dinamita con destino a Cartagena. No regresaría al Cantábrico hasta después de la guerra.

En octubre, la Flota Republicana regresó al Mediterráneo, excepto el destructor *José Luis Díez* que quedó en Bilbao. También quedaron en Bilbao dos submarinos llegados un mes antes, el C-2 y C-5. Con ellos y el *Torpedero n.º 3* se organizó una agrupación naval denominada Fuerzas Navales del Cantábrico

A finales de septiembre el Departamento de Comunicaciones de la Junta de Defensa organizó un servicio de enlace marítimo entre Bilbao y Bayona. Se emplearon en él los bacaladeros *Vendaval* y *Galerna* para trasladar correspondencia y pasaje. Este servicio continuó aún durante los primeros días de constituido el Gobierno Vasco. En su tercer viaje, al regresar de Bayona el 15 de octubre, el *Galerna* fue capturado por 4 bous armados franquistas que le esperaban. Dispusieron para ello de la complicidad de su capitán que desertó en Bayona e informó a los rebeldes de su salida. Con posterioridad, el *Galerna* sería artillado e incorporado a su Marina de Guerra.

3.2. Bajo administración del Gobierno Vasco

El 7 de octubre fue elegido Lehendakari José Antonio Aguirre, quien poco después procedió a nombrar el primer Gobierno Vasco. Las Juntas de Defensa quedaron disueltas y sus funciones asumidas por el nuevo Gobierno. La Flota de Arrastre de Pasajes pasó a depender también de la nueva Administración y, como ya venía ocurriendo desde el inicio de la contienda, fue empleada en dos cometidos bien distintos. Por una parte realizó las labores que le eran propias, es decir, la pesca. Pero además la escasez de buques de guerra hizo que un buen número de estos pesqueros fueran transformados en improvisados patrulleros y dragaminas.

En el primer caso dependieron de la Consejería de Industria y en el segundo de la de Defensa.

3.2.1. Consejería de Industria

La Consejería de Industria asumió toda la responsabilidad de la explotación de la Flota Pesquera de Guipúzcoa¹³. Concretamente se encargó de esta tarea la Dirección General de Pesca, a cuyo frente estaba D. Santiago Chausson, armador bilbaíno propietario de varios bous.

13.- Hay que hacer constar que de todos los puertos guipuzcoanos sólo el de Pasajes era base de embarcaciones de altura y sólo estas embarcaciones de altura fueron objeto de requisas y explotación por Industria. Por ello debe entenderse que todas las referencias a la flota guipuzcoana se circunscriben a la Flota de Pasajes.

La Dirección General de Pesca se incautó de todos los bous y parejas de arrastre pasaitarras llegados a Bilbao y permitió a las embarcaciones de bajura, generalmente propiedad de sus propios tripulantes, la pesca libre, si bien bajo el control de esta Consejería y de la de Abastecimientos.

La dirección y administración de la Flota de Pasajes quedó encomendada a la Sección de Pesca de la Dirección General con oficinas instaladas en Axpe-Erandio. Se creó además un Consejo Ordenador de la Industria Pesquera como organismo consultivo e inspector. De él formaban parte 5 representantes de la Consejería de Industria, 3 de los armadores y 5 de los trabajadores, uno por cada organización sindical (CNT, UGT, STV, Asociación General de Maquinistas Navales y Agrupación Náutica de Pasajes)¹⁴. Con ello se concluían además las funciones desempeñadas hasta entonces por la Alianza Marítima de Guipúzcoa.

Después de efectuar las reparaciones necesarias y de superar las dificultades para completar las tripulaciones¹⁵, la Dirección de Pesca fue poniendo en servicio paulatinamente a las parejas de arrastre. El 21 de noviembre empezaron a trabajar las dos primeras parejas, *Arco e Iris*, de vapor, y *Zerupe e Itxas Gain*, de motor. En días sucesivos y hasta el final del mes entraron en servicio 4 parejas de motor más. En diciembre lo hicieron 5 de motor y 2 de vapor y durante 1.937, al menos, 1 más de motor y 8 de vapor. En total 11 parejas de motor y 11 de vapor (44 embarcaciones) de las más modernas y mejores. De ellas, 2 de motor y 1 de vapor pasaron luego al Departamento de Defensa¹⁶.

Las parejas realizaron campañas generalmente de entre semana y semana y media, faenando por la parte de Grand Sole y de ahí hacia la costa francesa, a más de 100 millas de Bilbao. Las capturas eran principalmente de pescadilla y merluza. Los barcos nunca fueron hostigados ni atacados mientras pescaban, aunque sí tuvieron algunos encuentros desagradables con buques franquistas al ir o volver de los caladeros. Así, el 4 de febrero el *Joaquín Costa* estuvo a punto de ser capturado por el *Velasco* cuando regresaba a Bilbao. El 5 de marzo, el *Pantzeska* y el *Joseba Mikel* fueron testigos de excepción del combate de cabo Machichaco entre el crucero *Canarias* y varios bous artillados vascos. Al iniciarse el combate iban siguiendo la estela del convoy que protegían los bous para entrar con él en Bilbao. Una vez roto el fuego pudieron escapar, entrando esa misma noche en Castro Urdiales y proporcionando el primer testimonio directo de la ba-

14.- El *Informe del Presidente Aguirre al Gobierno de la República* (en adelante *Informe Aguirre*), Editorial La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1.978, páginas 22 y 23. *El Gobierno de Euzkadi y su labor legislativa. 1.936-37* por Federico Zabala Allende, H.A.E.E./I.V.A.P., Bilbao, 1.986, páginas 160 y 161. Decretos del Gobierno Vasco de 26/10/36 y 23/11/36.

15.- Ver Orden de la Consejería de Industria de 11/12/36.

16.- *Estado demostrativo del trabajo realizado por la Flota Pesquera de Guipúzcoa con detalle de kilos capturados e importe obtenido en su venta hasta el día 18 actual*, Axpe-Erandio, 18/12/36 (AHN-GC, P.S. Bilbao, legajo 18/21). *Explotación de la Flota de Guipúzcoa*, Axpe-Erandio, 31/1/37 y 28/4/37 (APNV). De la documentación examinada parece desprenderse que sólo llegaron a ponerse en servicio las parejas de arrastre, en ningún momento se menciona a los bous.

talla. Al día siguiente el *Canarias* apresó la pareja *Zerupe e Itxas Gain*. El 29 de marzo la pareja *Gonzalito y Piedi* se topó con el acorazado *España* cuando salía a faenar. Aunque el *Piedi* pudo escapar y regresar a Bilbao, el *Gonzalito* fue capturado y hundido después por el *España*.

La Dirección de Pesca fijó un salario a los tripulantes de los pesqueros y una participación en los beneficios que se obtenían de la pesca. De esta forma la Consejería de Industria, en combinación con la de Abastecimientos, pudo señalar en todo momento el precio a que debía venderse el pescado, que fue el mismo aproximadamente que en tiempo normal¹⁷. Este sistema permitió obtener abundantes cantidades de pescado que fueron destinadas en primer lugar a cubrir las necesidades de hospitales, centros de beneficencia y del Ejército, y en segundo lugar al consumo de la población civil. Con ello se proporcionaron además a la Hacienda Pública importantes ingresos. A modo de ejemplo, se puede señalar que desde noviembre de 1.936 hasta el 31 de marzo de 1.937 las ventas de pescado recogido por las parejas guipuzcoanas alcanzaron la suma de 4.133.618 ptas., proporcionando unos beneficios netos al erario público de 2.048.484 ptas. de las de entonces¹⁸.

Además de las embarcaciones pasaitarras dedicadas a la pesca, la Consejería de Industria empleó alguna más en otras labores, como el servicio de prácticos, al que se destinó el *Arkale*, o en servicio de enlace, en los que se utilizó el bou *Gain Gañekoa Da*.

3.2.2. Consejería de Defensa

La escasez de buques de guerra leales en el Cantábrico y la ineficacia de las unidades navales republicanas hizo necesario recurrir también a la flota pesquera para cubrir estas deficiencias. El 25 de Octubre de 1.936 había empezado a funcionar la Sección de Marina dentro del Departamento de Defensa. Para dirigirla fue nombrado Joaquín de Eguía. La misión confiada a esta Sección consistía principalmente en crear una Flota Auxiliar de la Marina de Guerra Republicana que se dedicara a la protección de la pesca y de la libre navegación en aguas territoriales y mantuviera libres de minas submarinas los accesos a puertos vascos. Así nació la Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi.

Como núcleo central de esta fuerza naval Eguía escogió a los cuatro bacaladeros de PYSBE que quedaban en Bilbao, el *Hispania*, *Euskal Erria*, *Mistral* y *Vendaval*. El 30 de octubre el lehendakari Aguirre firmó los decretos de incautación de los cuatro buques. Los barcos fueron artillados con uno o dos cañones y se incorporaron definitivamente a la Marina de Euzkadi en diciembre tras cambiar sus nombres por los de *Araba*, *Bizkaya*, *Gipuzkoa* y *Nabarra*, respectivamente.

17.- *Informe Aguirre*, página 24. En el caso de las embarcaciones de bajura, que podían pescar libremente, su producto era incautado en el puerto de arribada por el Departamento de Abastecimientos, quien señalaba el precio de venta.

18.- *Explotación de la Flota de Guipúzcoa*, Axpe-Erandio, 28/4/37 (APNV).

En diciembre se artilló también la pareja pasaitarra *Goizeko Izarra e Iparreko Izarra* con el fin de que realizaran labores de vigilancia en el Abra. Después se acondicionó un bou más, el *Donostia*, y se iniciaron los trabajos para poner en servicio otros dos, el *Gazteiz* y el *Iruña*. Pero estos tres últimos no pertenecían a la Flota de Pasajes. La gente conocía popularmente a todos estos buques como “los bous”. Su base se instaló en Portugalete.

Para la recogida y destrucción de las minas sembradas en los accesos a Bilbao se seleccionaron unas cuantas parejas de arrastre que recibieron el nombre de “barreminas” o “dragaminas”. Cerca de una treintena de embarcaciones fueron destinadas a estos menesteres y todas menos cuatro eran de la Flota de Pasajes¹⁹. En mayo de 1.937 sus nombres fueron sustituidos por los numerales *D-1* a *D-24*. Gracias a su actuación se pudo mantener permanentemente abierto el puerto de Bilbao, hasta su ocupación, sin que ningún buque mercante sufriese daños por minas. En estas operaciones, de enero a junio de 1.937, los dragaminas recogieron más de 350 minas y artefactos romperrastras.

Algunas parejas más fueron empleadas en otros cometidos. Así, el *Danak Ondo*, *Danak Batian* y *Marce* prestaron servicio de prácticos mientras este servicio dependió de la Sección de Marina, hasta marzo de 1.937. Otro servicio especial fue el que prestaron, desde noviembre de 1.936, primero el *Trintxerpe* y más tarde el *Domayo*. Ambos buques se utilizaron para mantener un enlace permanente entre Bayona y la Presidencia del Gobierno Vasco a través de sus equipos de telefonía y telegrafía. Una última misión especial fue la encomendada a los dragaminas *D-5* y *D-6* en junio de 1.937. Ambos fueron enviados a las costas belgas a recoger un alijo de armas. El cargamento se transbordó en el mar y, como a su regreso había caído ya Bilbao, lo condujeron a San Vicente de la Barquera.

Además de estos buques de la Flota de Pasajes, cinco embarcaciones más de la matrícula guipuzcoana sirvieron también en la Marina de Euzkadi²⁰. En total, de los 59 buques que en algún momento formaron parte de la Marina Vasca 38 pertenecían a la flota guipuzcoana: 33 de Pasajes, 4 de Motrico y 1 yate donostiarra con un total de 7.400 toneladas (el 86 % del total). Entre el personal, aunque en menor proporción, también eran mayoría los que procedían de la flota pasaitarra.

Fue en este grupo de embarcaciones de la Marina de Guerra de Euzkadi donde se produjo el mayor número de pérdidas humanas y materiales. La primera

19.- Se trataba de las parejas de motor *Domayo* (luego *D-3*), *Mourisca* (*D-4*), *Gure Artizar* (*D-5*), *Gure Izarra* (*D-6*), *Alque* (*D-7*) y *Alcion* (*D-8*) y las de vapor *Jaimín*, *Rafael Cantó*, *Mary Toya* (no recibieron numeral), *María Angeles* (*D-1*), *Julito* (*D-2*), *Nuevo Constante* (*D-9*), *Constante Barreiro* (*D-10*), *Arco* (*D-11*), *Iris* (*D-12*), *Motrico* (*D-13*), *Ondámoa* (*D-14*), *Eduardito* (*D-15*), *Anthon Mari* (*D-16*), *Delfina* (*D-17*), *Marcos* (*D-18*), *Eugenio* (*D-23*) y *Julia* (*D-24*). Las otras cuatro embarcaciones eran vizcaínas.

20.- Se trataba del *Severiano Asarta*, un yate donostiarra empleado por breve plazo para el enlace marítimo entre Bilbao y Bayona, y las motoras de Motrico *Nazareno n° 1*, *Angel de la Guarda*, *Josuren Ama* y *Nazareno n° 9*, empleadas como lanchas auxiliares.

baja fue el *Goizeko Izarra* que se hundió durante la noche del 16 al 17 de enero de 1.937 tras chocar con una mina en el Abra. Sus 18 tripulantes perecieron. El 18 de enero, cuando trataba de rastrear estas minas, el *Mari Toya* chocó con otra de ellas y se hundió, falleciendo 6 tripulantes. El 5 de marzo, durante el combate contra el *Canarias*, cerca de cabo Machichaco, resultó hundido el bou artillado *Nabarra* (ex *Vendaual* de PYSBE), desapareciendo con él 29 tripulantes. También resultaron muertos en este mismo combate 5 tripulantes del *Gipuzkoa* (ex *Mistral*). El 21 de mayo, el dragaminas *D-18* (ex *Delfina*) fue abordado accidentalmente por el destructor republicano *Ciscar* y hundido, sin sufrir víctimas. En los últimos bombardeos aéreos sobre la ría fueron hundidos el *D-15* (ex *Eduardito*) y el *D-24* (ex *Julia*). El 16 de junio el *Araba* (ex *Hispania*) fue hundido por su tripulación en Sestao para evitar su captura. Después de la toma de Bilbao sería reflotado por los franquistas e incorporado a su Marina de Guerra con el nombre de *Alava*. Las últimas pérdidas se produjeron después de la evacuación de Bilbao. El 18 de junio el crucero *Cervera* cañoneó por sorpresa a los bous fondeados en Santoña, alcanzando al *Gipuzkoa* y causándole un muerto. Finalmente, el 14 de agosto explotó accidentalmente el *D-17* (ex *Marcos*) tras chocar con un bajo cerca de la playa de Noja; fallecieron dos de sus tripulantes.

3.3. La evacuación de Bilbao

El 11 de junio de 1.937 las tropas franquistas iniciaron la última fase de la campaña de Vizcaya. Al día siguiente, tras una fuerte preparación aérea y artillera consiguieron abrir brecha en el "Cinturón de Hierro" que defendía Bilbao. El 13 ocuparon Lezama y Zamudio, llegando a las puertas de la capital vizcaína. Su entrada en la ciudad era sólo cuestión de días. Por otro lado, la presencia de numerosos buques rebeldes a la entrada de Bilbao amenazaba con cortar definitivamente la salida por mar. Por ello, el Gobierno Vasco hubo de acelerar la evacuación de la ciudad.

La evacuación final comenzó el 15 de junio. Ese día los bous *Gipuzkoa*, *Bizkaya*, *Iparreko Izarra* y *Gazteiz* y los dragaminas y demás buques auxiliares salieron de Portugalete para Santoña y Santander, evacuando al personal y pertrechos de la Marina de Guerra Auxiliar. Detrás de ellos, todas las embarcaciones en disposición de navegar comenzaron a zarpar de los puertos de la ría, cargadas de refugiados, para tratar de alcanzar Santander o Francia. Las salidas continuaron aún en días sucesivos, pero desde el 16 de junio se hizo muy difícil forzar el bloqueo de los buques insurgentes. Ese día el bou franquista *Galerna* hizo numerosas presas, entre ellas el bou *Gure Itxaropena* y el vapor *Galanta*. Su pareja, el *Ederra*, optó por entrar en Lequeitio y entregarse. Finalmente el 19 de junio cayó Bilbao. Las tropas franquistas encontraron en la ría, abandonados o hundidos, un buen número de buques, entre los que se encontraban el *Araba* (ex *Hispania*), *Arkale*, ¡Ay N!, *Félix Ciriza*,...

Con todo, la mayor parte de las unidades de la Marina de Guerra de Euzkadi y de la flota mercante y pesquera consiguió evacuar Bilbao y alcanzar puertos

de refugio. De la Flota de Pasajes lo lograron, en total, los bacaladeros *Bizkaya* y *Gipuzkoa*, 6 bous, 22 parejas de motor, unas 30 de vapor y 12 bacas y parejas, incluyendo tanto los buques dedicados a la pesca como los militarizados.

En Santander se refugiaron casi todos los pesqueros y la mayoría de los dragaminas. Allí se instalaron además las nuevas oficinas de la Jefatura de la Marina Auxiliar y las de la Sección de Pesca. En Santoña entraron los 2 bacaladeros, el *Iparreko Izarra*, el *Gazteiz*, 3 dragaminas pasaitarras, 1 lancha auxiliar y varios pesqueros. A otros puertos cántabros arribaron un par de dragaminas y algún pesquero. Finalmente, en Francia quedó la pareja *D-3* y *D-4* ahora rebautizados *Napartarra* y *Arabarra*, y los pesqueros *Elcano* y *Marce*.

3.4. En Santander y Asturias

Durante los dos meses de estancia en Santander la flota pesquera permaneció prácticamente inactiva. La Marina franquista tenía que atender ahora a una zona de bloqueo más reducida y eso le permitía mantener una presencia constante frente a Gijón y Santander. Por ello, apenas algunas de las embarcaciones de menor porte se animaron a salir y siempre faenando en las proximidades de la costa. Eso no evitó que el 25 de junio fuera apresado el *Punta Sabinal* por el *Galerna*, que el 1 de julio lo fuera la pareja *Euzkera* y *Maite* por el minador *Júpiter* y que en otras ocasiones los buques bloqueadores lanzaran algunos disparos contra los pesqueros para obligarles a regresar a puerto.

Lo que sí se produjo en este período fue un importante cambio en la titularidad jurídica de las embarcaciones pesqueras y mercantes. Por decreto de 10 de agosto de 1.937, el Gobierno de la República acordó requisar y convertir en buques del Estado a todos los barcos de las flotas pesqueras de Guipúzcoa y Vizcaya²¹. Este decreto y otros similares que recogieron idéntica medida para los buques mercantes de Guipúzcoa y Vizcaya y para todos los buques de matrículas de Asturias y Santander venía inspirado por la necesidad de que el Gobierno dispusiera del control de estos buques para garantizar el aprovisionamiento y la ya previsible evacuación del Norte republicano.

Por lo que a la Marina Auxiliar de Euzkadi se refiere, el repliegue a puertos cántabros supuso una reducción de la autonomía operativa de que había disfrutado hasta entonces. La Marina de Guerra Republicana quiso reunir bajo un solo mando a todos los buques que combatían por la República en el Cantábrico. Solicitó primero a la Consejería de Defensa que le facilitara algunos dragaminas para efectuar el rastreo de los campos sembrados frente a Santander. La Marina vasca le cedió en julio una escuadrilla completa formada por 6 dragaminas (entre ellos los pasaitarras *D-9*, *D-10*, *D-11* y *D-23*) y 2 lanchas auxiliares.

Estos dragaminas realizaron eficazmente su misión, trabajando día y noche. En seguida, el puerto montañés se vió libre de la amenaza de las minas. La única

21.- *Gaceta de la República*, 11/8/37. Este decreto fue convalidado por Ley de 21/10/37.

baja sufrida en esta época entre los buques vascos se produjo cuando el grupo de dragaminas que estaba en Santoña salió hacia Santander el 14 de agosto. En el trayecto, como ya se ha indicado, el D-17 (ex *Marcos*) chocó con un bajo a la altura de la playa de Noja y fue a embarrancar a la costa, donde explotó accidentalmente. Dos de sus tripulantes resultaron muertos.

A comienzos de agosto la Marina Republicana reclamó también la entrega de los bous armados fondeados en Santoña y el Gobierno de Euzkadi no tuvo más remedio que ceder. El 5 de agosto, el *Bizkaya*, *Gipuzkoa* e *Iparreko Izarra* fueron entregados a las Fuerzas Navales del Cantábrico y aquella misma noche salieron para Santander. En adelante el *Bizkaya* y el *Gipuzkoa* pasarían a denominarse *Vizcaya* y *Guipúzcoa*.

El 14 de agosto las tropas italianas y franquistas iniciaron la ofensiva sobre Santander. El 24 de agosto ocuparon Torrelavega y cortaron las comunicaciones entre Asturias y Santander, dejando aisladas a las fuerzas republicanas en esta provincia. Inmediatamente se ordenó la evacuación de Santander por mar y aire hacia Asturias.

El mismo día, sin embargo, los pesqueros y dragaminas recibieron instrucciones de la Sección de Pesca y de la Jefatura de Marina de abandonar el puerto y poner rumbo a Francia. Con cierta precipitación embarcaron a bordo cuantos pudieron hacerlo, generalmente familiares y conocidos de los tripulantes, personal de las diversas Consejerías del Gobierno Vasco, soldados y milicianos. Sólo en los barcos de la Flota de Pasajes fueron evacuadas unas 4.000 personas. Además, en los dragaminas D-2, D-7 y D-8 se cargaron los archivos de la Consejería de Hacienda junto con los depósitos bancarios de las cajas y bancos vascos. Se conseguiría poner a salvo un valor superior a 7.000 millones de pesetas²².

De entre los arrastreros pasaitarras, incluidos tanto pesqueros como dragaminas, 33 arribaron a La Pallice, 11 a Pauillac, 6 a Bayona y 5 a Sables d'Olonne. Tan sólo se perdieron el *Constante Manuel*, apresado por el *Cervera*, y el *Bonantza* que se entregó a los rebeldes en Santoña.

De los buques que habían pasado a las Fuerzas Navales del Cantábrico, el *Vizcaya*, *Guipúzcoa*, *Iparreko* y D-9 entraron en Gijón el 24 de agosto, los otros tres dragaminas estaban entre los buques llegados a La Pallice. El 26 de agosto, el *Vizcaya* y el *Guipúzcoa* salieron de Gijón por orden de la Jefatura de las FNC para evacuar tropas de Santander. Sin embargo, por el camino pudieron captar varios radios facciosos emitidos desde Santander y un grupo de pesqueros les confirmó que la ciudad había caído el día anterior. Las tripulaciones de los dos bacaladeros pensaron que FNC les había traicionado, enviándoles deliberadamente a una encerrona y decidieron entonces poner rumbo a Francia, entrando el 28 de agosto en Burdeos. La noche del 7 al 8 de septiembre les siguió los pasos el *Iparreko* quien, burlando el bloqueo, entró también en Burdeos el día 9.

22.- *El Gobierno de Euzkadi y su labor legislativa*, Federico Zabala Allende, página 112.

Los únicos buques pasaitarras que quedaron en Asturias hasta el último momento fueron el *D-9* y el *Mary Tere*. Finalmente, el 21 de octubre el *D-9* escapó hacia el Norte, entrando en Arcachon pocos días después. El *Mary Tere*, al salir de Avilés cargado con evacuados, tuvo una avería en la máquina y quedó al garete. El 26 de octubre un destructor inglés recogió a todos los que iban a bordo y lo hundió después a cañonazos para que no obstaculizara la navegación.

Durante la evacuación de Asturias, salieron de Bayona el *Napartarra*, *Arabarra*, *Danak Batian*, *Miguel Ciriza* y *Oquendo*, junto con otros buques menores, para tratar de prestar ayuda a los barcos que venían a Francia con refugiados y orientarles para su arribada a puerto sin contratiempos. Sin embargo, no consiguieron localizar a ninguno porque todos tenían instrucciones para dar un amplio rodeo y alejarse de las derrotas habituales²³.

3.5. Los buques pasaitarras en la Marina franquista

Aunque la mayor parte de la Flota de Arrastre de Pasajes permaneció en el bando republicano durante la guerra, no faltaron también unidades que sirvieran en el campo rebelde. La sublevación del 18 de julio sorprendió a cerca de una decena de bous de armadores guipuzcoanos faenando desde puertos gallegos. Al triunfar el levantamiento en Galicia quedaron todos en poder de los rebeldes. Con el transcurso de la campaña el número de buques de la Flota de Pasajes en el campo franquista fue creciendo. La ocupación de Pasajes en septiembre del 36 les proporcionó unos cuantos barcos más, en su mayoría viejos y de escaso valor, salvo la pareja *Ondo Jan* y *Ondo Etorri* que estaba a punto de terminarse. Con posterioridad fueron capturados otros pesqueros más, bien en los puertos que se iban ocupando, bien por acción de los buques bloqueadores. En total, acabaron en poder de los franquistas antes de concluir la guerra: 2 bacaladeros de PYSBE, 14 bous, 10 parejas de motor, 38 de vapor y 18 bacas y parejas sueltas. La mayoría de las embarcaciones se dedicaron a la pesca por cuenta de sus respectivos armadores, excepto los buques mayores y alguna pareja de motor que fueron incorporados a la Marina de Guerra.

El triunfo de la sublevación en Galicia dejó en manos de los rebeldes la Base Naval de El Ferrol, con un buen número de barcos de guerra y gran cantidad de pertrechos y material de guerra. Este material se aprovechó, entre otras cosas, para ir artillando algunos pesqueros con los que cubrir misiones auxiliares como escolta, vigilancia, protección antisubmarina, bloqueo de puertos, sembrado de minas,... Una vez acondicionados, los buques de mayor tamaño, concretamente los bacaladeros de PYSBE recibieron la denominación de "guardacostas"; los barcos tipo bou y pareja la de "patrulleros" o "rastreadores", según el tipo de misión encomendada aunque, al igual que en el bando republicano, fueron todos conocidos genéricamente como "los bous".

Así, entre los meses de julio y noviembre de 1.936 se armaron en El Ferrol 15 pesqueros y 1 remolcador destinados a operar como guardacostas y patrulleros

23.- Comunicación del Delegado de Marina en Bayona a D. L. Zarrabeitia, La Pallice, 5/11/37 (APNV).

y algunas embarcaciones más para la vigilancia portuaria. Durante 1.937 se artillaron otros 5 pesqueros y 1 costero y se alistó un sinnúmero de parejas y boniteras para el rastreo de minas²⁴. Entre estos “buques de guerra” ocasionales figuraban 11 embarcaciones de la Flota de Pasajes. Eran los bacaladeros *Galerna* y *Alava* (ex *Araba* de la Marina de Euzkadi) clasificados como “guardacostas”; los bous *Tritonia*, *Txit Ona*, *Ciriza*, *Tito* y *Mercedes* y las parejas *Alcázar de Toledo* (ex *Ondo Etorri*) y *Virgen de Iciar* (ex *Ondo Jan*) clasificados como “patrulleros” y finalmente, las parejas *Málaga* (ex *Euzkera*) y *Bilbao* (ex *Maite*) que actuaron como “rastreadores”.

Los 5 bous operaron con la Flotilla basada en Ribadeo, mientras que el *Galerna*, *Alcázar de Toledo* y *Virgen de Iciar* se integraron en la 4ª Flotilla de Patrulleros con base en Pasajes. Finalizada la campaña en el Norte ambas unidades se fusionaron en la Flotilla del Cantábrico. El *Virgen de Iciar* y *Alcázar de Toledo* pasaron en 1.938 al Mediterráneo y continuaron allí hasta el fin de la guerra. El *Málaga* y *Bilbao* se incorporaron a la Flotilla de Rastreadores del Cantábrico después de la caída de Santander. Todos ellos desarrollaron una gran actividad durante el conflicto, especialmente el *Galerna*, y al finalizar la contienda fueron desarmados y devueltos a sus propietarios.

Las únicas bajas que sufrieron los buques pasaitarras en el bando franquista fueron las de dos parejas de vapor de entre las que se dedicaban a labores de pesca. Una de ellas fue el *Mascota* que escapó de La Coruña con 22 fugitivos y se refugió en St. Gilles Sur Vie el 13 de septiembre de 1.937. La otra, de nombre *Bikaña*, embarrancó el 28 de octubre de 1.937 en Punta del Lobo (Santander) sobre los restos del *Torpedero n° 2* que había naufragado mes y medio antes en el mismo lugar.

4. TERCERA ETAPA (OCT.37/MAYO 39): LA FLOTA REFUGIADA EN FRANCIA

4.1. Proyectos de explotación

Una vez finalizada la evacuación del Norte republicano alcanzaron puertos franceses más de 60 pesqueros de arrastre y 90 de bajura de la flota vasca. De ellos, la totalidad de los de arrastre eran de Pasajes, concretamente 6 bous, 20 parejas de motor, 26 de vapor y 9 bacas y parejas sueltas, a los que había que añadir los bous armados *Vizcaya*, *Guipúzcoa* e *Iparreko*. Todos estos buques estaban repartidos por media docena de puertos franceses. En Rochefort estaban los 33 llegados inicialmente a La Pallice que fueron conducidos luego a este puerto. En Burdeos había 16, incluidos los 3 bous armados y los 11 pesqueros llegados a

24.- Ver *Gris provisional*, por R. González Echegaray, Revista General de Marina, Abril 1.966, páginas 453 y ss. Ver también *Armada Española, Siglo XX*, por Ricardo Cerezo Martínez, Ediciones Poniente, Madrid, 1.983, Tomo III, páginas 47 y 251-254.

Pauillac que continuaron después a Burdeos. Finalmente, en Bayona había 8, en Sables d'Olonne 5, en Arcachon 1 y en St. Gilles sur Vie también 1.

Con excepción de los bous armados dependientes de la Marina de Guerra Republicana y de la pareja *Arabarra - Napartarra*, que continuó al servicio de la Consejería de Defensa hasta casi el final de la guerra, los demás barcos de la Flota de Pasajes, incluidos los antiguos dragaminas de la Marina de Euzkadi, quedaron bajo la responsabilidad de la Dirección General de Pesca. Esta instaló ahora su oficina en La Rochelle y continuó a su frente, hasta el último momento, D. Santiago Chausson.

Su labor se centró en la conservación de las embarcaciones y del material a bordo y en el sostenimiento de las tripulaciones bajo la hipótesis, mantenida durante mucho tiempo, de poner en explotación en Francia la Flota de Arrastre o, al menos, una parte de ella.

Desde los primeros momentos de la llegada de la flota pesquera a Francia, la Consejería de Industria inició gestiones ante las autoridades francesas en ese sentido. Se partió para ello de un proyecto, elaborado en marzo de 1.937, para enviar pescado a Cataluña desde el puerto de La Rochelle y para el que se había obtenido autorización verbal del Gobierno francés²⁵. Las líneas maestras de lo que sería el nuevo proyecto para la explotación de la Flota de Arrastre las explicaba el consejero de Industria, Santiago Aznar, en una carta al embajador de la República en París y podían resumirse del modo siguiente:

- Las embarcaciones faenarían en Grand Sole o en los caladeros tradicionales, fuera de aguas francesas.

- El pescado capturado se desembarcaría en La Rochelle, puerto que disponía de capacidad suficiente para servir de base a los arrastreros vascos.

- Una vez descargado y debidamente manipulado, el pescado se expediría en su totalidad a Cataluña.

De esta manera se pretendía evitar cualquier perturbación al trabajo normal de la flota pesquera francesa y a la comercialización de sus capturas²⁶.

Los primeros contactos para sondear la postura francesa sobre el particular se efectuaron en septiembre de 1.937 por parte del consejero de Industria, Sr. Aznar, y del ministro plenipotenciario en París, Sr. Carner. El 26 de noviembre la Delegación del Gobierno de Euzkadi en París solicitó por escrito al Presidente del Gobierno francés la autorización a los pescadores vascos refugiados en Francia para descargar pescado en La Rochelle, en tránsito a la frontera catalana.

El Ministerio de Asuntos Exteriores francés contestó el 22 de marzo de 1.938, enviando una nota a la Embajada de España en la que se concedía la autoriza-

25.- Carta de D. Santiago Aznar, consejero de Industria del Gobierno de Euzkadi, al embajador de España en Francia, París, 13/9/37 (APNV). La autorización fue retirada en septiembre a petición de los armadores de La Rochelle.

26.- *Ibidem*.

ción solicitada y se establecían las condiciones que debían regir esa actividad. Estas condiciones seguían las líneas ya expuestas por el sr. Aznar y añadían la necesidad de someterse a los reglamentos pesqueros y aduaneros franceses sin gozar de los beneficios concedidos a la pesca local, el pago al contado de los suministros que se adquiriesen en La Rochelle y la obligación de que las tripulaciones estuvieran formadas por los pescadores actualmente refugiados en Francia, sin posibilidad de que fueran completadas con pescadores residentes en España. La autorización alcanzaba a 42 embarcaciones tipo pareja, todas ellas de la Flota de Pasajes²⁷.

El proyecto de explotación de la Flota de Arrastre, elaborado en febrero de 1.938 en previsión de la autorización francesa, preveía iniciar la actividad con 10 parejas (20 barcos) y aumentar después su número si la experiencia era positiva. Hacían falta 260 tripulantes y unos 25 o 30 hombres en tierra. Requería una inversión inicial de 1.307.000 francos y 320.000 pesetas para reparación y puesta en marcha. El coste de explotación se calculó en 1.722.200 francos y 270.000 pesetas al mes, incluyendo los gastos de personal y material de las parejas en actividad, de la manipulación del pescado en tierra, de la conservación del resto de la Flota y del transporte en camiones hasta Barcelona²⁸.

Sin embargo, el proyecto no pudo llevarse a la práctica. El primer problema serio con que tropezó fue la falta de personal. Nada más llegar las embarcaciones a Francia fueron enviados a España todos los tripulantes que pertenecían a las quintas movilizadas. Al irse movilizando nuevas quintas fue disminuyendo aún más el personal, quedando en Francia únicamente los de más edad. Así, de los aproximadamente 900 pescadores llegados en agosto de 1.937, en diciembre no quedaban allí ni la mitad y en noviembre de 1.938 eran tan sólo 146.

Pero lo que impidió definitivamente el proyecto fue la falta de tiempo para garantizar la continuidad de la explotación. La mayoría de los armadores de la Flota de Pasajes residía en zona rebelde y era previsible que iniciaran acciones ante los tribunales galos para reclamar los barcos o, cuando menos, inmovilizarlos²⁹. Antes de poner en marcha el proyecto era necesario asegurarse de que estas reclamaciones no pudieran paralizar las embarcaciones después de realizar fuertes inversiones en ellas. La solución examinada pasaba por el abanderamiento de la Flota bajo pabellón extranjero y su aportación a una sociedad mercantil o indus-

27.- *Flota Pesquera y Mercante de Euzkadi*, Barcelona, 22/4/38. Documento nº 1: Autorización del Gobierno francés para poner en actividad la flota pesquera y trasladar en tránsito el pescado a Cataluña (APNV).

28.- *Flota Pesquera y Mercante de Euzkadi*, Barcelona, 22/4/38. Documento nº 2: Propuesta de presupuesto de reparación, preparación y puesta en marcha de la flota pesquera de arrastre de Euzkadi, amarrada en puertos franceses. Documento nº 3: Proyecto de explotación de parte de la flota pesquera de arrastre de Euzkadi surta en puertos franceses y conservación de las restantes embarcaciones que queden inactivas (APNV).

29.- A mediados de 1.938 tan sólo cuatro armadores de la Flota de Pasajes residían fuera: Agustín Ciriza en Barcelona, Tomás Fontán y Julián Lecue en Francia y Miguel Laboa, de la Sociedad Olasaboa, en Inglaterra. Además, no todos los barcos de estos armadores eran de su completa propiedad por no ser socios únicos o no haberlos terminado de pagar, por lo que tampoco estaban libres de posibles reclamaciones.

trial constituida en Francia o Inglaterra. El procedimiento era lento y complejo pero tenía la virtud de dificultar las reclamaciones de los armadores e impedir el apresamiento de los barcos cuando faenaran en aguas libres sin ninguna defensa³⁰.

Sin embargo, desde mayo de 1.938, algunas reclamaciones de armadores residentes en territorio franquista habían conseguido el embargo e inmovilización de varias embarcaciones. Se trataba de barcos de matrícula gallega, asturiana o santanderina, aunque entre ellos había alguno de los que operaban habitualmente en Pasajes: *Nuevo Constante*, *Constante Barreiro*,... Este fue el primer aviso, porque en julio agentes franquistas consiguieron embargar, al parecer con la ayuda del propio Santiago Chausson, la práctica totalidad de los arrastreros de Pasajes en Burdeos, Rochefort, Bayona y Sables d'Olonne. Junto con ellos se embargaron también las redes y útiles de pesca que estaban en los almacenes de la Aduana de Rochefort. Apenas pudieron evitar el embargo los tres bous armados, que tenían la consideración de buques de guerra, y alguno más. Con estos embargos se puso fin definitivamente al proyecto³¹.

4.2. El retorno a Pasajes

Una vez fracasado el proyecto de explotación de la flota pesquera, la Dirección General de Pesca del Gobierno Vasco se limitó a la conservación de los barcos y al sostenimiento del escaso personal que se ocupaba de su cuidado. El 28 de febrero de 1.939, Inglaterra y Francia hicieron público el reconocimiento diplomático del Gobierno de Franco. Días antes, el 19 de febrero, el senador Mr. Bernard, en representación del Gobierno francés, y el general Jordana, ministro de Asuntos Exteriores de Franco, habían llegado a un acuerdo para la entrega de bienes españoles internados en Francia y entre ellos estaban incluidos los barcos pesqueros.

A comienzos de marzo se trasladó a los puertos franceses del Atlántico una delegación franquista, encabezada por el capitán de corbeta Rodríguez Pascual,

30.- *Flota Pesquera y Mercante de Euzkadi*, Barcelona, 22/4/38. De acuerdo con una nota, al parecer del propio Lehendakari, se barajaban como posibilidades la constitución de una sociedad explotadora independiente en el extranjero o de una sociedad constituida a base de organizaciones del Estado ya existentes: Mid Atlantic o Sociedad Francesa de Consignación de Buques que dirigía el Sr. Irala, pareciendo este último supuesto el más aceptable por ser sociedad francesa la constituida y ser francés el territorio sobre el que se había de operar (APNV). En la documentación examinada se encuentran también estudios o referencias sobre la posibilidad de iniciar explotaciones pesqueras en Cataluña, Argentina o Inglaterra, pero al parecer ninguna de estas posibilidades se consideró seriamente durante la guerra.

31.- *Sexta Memoria que presenta el Ingeniero Director del Puerto de El Ferrol, relacionado con el viaje a Francia desde el día 30 de junio hasta el 28 de julio de 1.938, para realizar diversas actuaciones al objeto de cumplimentar su comisión de embargo e inmovilización y posible rescate de los barcos españoles huidos a Francia*, El Ferrol, 12/8/38 (Servicio Histórico de la Armada, Archivo de la Zona Marítima del Cantábrico). En este informe se señala explícitamente la ayuda prestada a los franquistas por el Sr. Chausson y también que fue destituido y sustituido por otra persona a raíz del embargo de los buques en Rochefort. Sin embargo, no ha sido posible confirmar esta información y es un hecho que continuó en el cargo de Director de Pesca del Gobierno Vasco hasta el final de la guerra.

para hacerse cargo de todos los barcos allí refugiados. Los representantes vascos no pusieron obstáculos a la entrega. Antes bien, por encargo expreso del lehen-dakari Aguirre, prestaron su colaboración a las autoridades francesas para que pudieran cumplir los compromisos adquiridos, en señal de agradecimiento a la hospitalidad que Francia había demostrado con los vascos. Los representantes vascos se limitaron a solicitar garantías por escrito de que no se ejercerían represalias sobre los tripulantes y que se les respetarían sus puestos de trabajo y sus derechos de propiedad. No hay constancia de que se consiguieran esas garantías por escrito aunque sí se dieron verbalmente³².

Finalmente, durante los meses de abril y mayo fueron haciendo su entrada en Pasajes todos los barcos que habían permanecido internados en puertos franceses. Entre ellos estaba también el bacaladero *Tramontana*, llegado el 23 de abril procedente de Orán, a donde había llegado el 7 de marzo huyendo de Cartagena, el *Guipúzcoa e Iparreko Izarra* entrados el 20 de mayo, el *Vizcaya* el día 22,...³³. Para todos concluía, por fin, una guerra que había costado a la Flota de Arrastre de Pasajes la pérdida de 1 bacaladero, 1 pareja de motor y 10 de vapor con un total de 2.070 toneladas y, lo que es peor, varias decenas de vidas humanas.

32.- Notas elaboradas por D. Santiago Aznar y D. Santiago Chausson para el Sr. Prefecto de La Gironde, Burdeos, 9/3/39 (APNV).

33.- Diversos oficios, fechados en abril y mayo de 1.939, del Comandante de Marina de San Sebastián al Comandante General del Departamento Marítimo de El Ferrol (Servicio Histórico de la Armada, Archivo de la Zona Marítima del Cantábrico).

ANEXOS

Seguidamente se incluyen tres anexos relativos a la composición de la Flota de Arrastre de Pasajes en julio de 1.936 y el historial resumido de las embarcaciones que la componían.

En el Anexo I se relacionan por orden alfabético los armadores que operaban desde Pasajes en 1.936. Junto al nombre del armador o de la casa armadora se indica, entre paréntesis, el lugar donde radicaba y a continuación las embarcaciones de su propiedad que, si hacían pareja, van situadas en la misma línea. Con el nombre de la embarcación se señala, entre paréntesis, su año de construcción, si era de vapor (V) o de motor (M) y las toneladas de registro bruto. Hay que precisar que, en ocasiones, resulta difícil determinar la propiedad de los barcos porque algunas de las compraventas se efectuaron poco antes de estallar la guerra y para entonces aún no se había completado el pago.

En los Anexos II y III se relacionan por orden alfabético la mayoría de las embarcaciones con su historial abreviado. Para eso se señala, en cada barco, el nombre del armador entre paréntesis; los puertos que le sirvieron de base; una referencia de si operaron en los Servicios Marítimos de Euzko Gudarostea (SMEG), como dragaminas de la Junta de Defensa de Vizcaya (JDV), en la Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi (MGE), en la Marina de Guerra Republicana (MGR) o en la Marina de Guerra Franquista (MGF) y el nombre que recibieron en esas fuerzas si no era el suyo original, y por último su destino final o el país y puerto en que fue internado.

ANEXO I

ARMADORES DE LA FLOTA PESQUERA DE PASAJES EN 1.936
(con buques de más de 30 toneladas)

Francisco ACEBAL Y CIA., S.L. (Pasajes de San Pedro)
Carmen A (1932,V,147) - Tomás B (1932,V,147)
Danak Batian (1933,M,133) - Danak Ondo (1933,M,133)

Gregorio ALONSO AGÜERO (San Sebastián)
Baldo (1932,V,123)

Luis ALLUE FUNES (San Sebastián)
Ama Guadalupekoa (1924,V,66)

Francisco ANDONAEGUI GARMENDIA (Pasajes de San Pedro)
Herrera (1923,V,66) - Trintxer (1923,V,66)
Totito (1926,V,75)
Bikaña (1927,V,87) - Jatorra (1928,V,90)
Ederra (1928,V,127) - Galanta (1928,V,127)
A. Mari (1931,V,86) - Mentxu (1931,V,86)
Trintxer Alde (1931,M,116) - Trintxerpe (1931,M,116)
Trintxer Alai (1932,V,119) - Trintxer Eder (1932,V,119)

Javier ARCELUS IRIZAR (San Sebastián)
Fina (1907,V,251)
Manin (1907,V,251)
Mercedes (1907,V,278)
Angelita (1908,V,256)
Tito (1909,V,294)
Txit Ona (1917,V,281)
Gain Gañekoa Da (1927,M,279)
Alcion (1932,M,86) - Alque (1932,M,86)

Francisco Tomás ARRIETA MINER (San Sebastián)
Bidasoa (1931,V,140) - Urumea (1931,V,140)
Bidasoa nº 2 (1932,V,100) - Urumea nº 2 (1932,V,103)

Ciriaco ARRIZABALAGA y Román IRIARTE (San Sebastián)
Itxas Gain nº 2 (1932,M,128) - Zerupe (1931,M,116)

ARTAZA Y CIA (San Sebastián)
Bonantza (1927,V,77)
Erreka (1931,V,106) - Txirrista (1931,V,106)

José Manuel BERGOL (San Sebastián)
Anfritre (1930,V,55) - Neptunio (1930,V,55)

Adolfo BERROTARAN PEREZ (Pasajes de San Pedro)
Ondo Etorri (1936,M,144) - Ondo Jan (1936,M,144) . En construcción .

BIZI-NAI, S.L. (San Sebastián)
Jaimín (1931,V,74) - Rafael Cantó (1931,V,74)

Luis CAPEROCHIPÍ (San Sebastián)
Caperochipi nº 3 (1921,V,67) - Caperochipi nº 4 (1921,V,67)

Sociedad CASA CIRIZA (San Sebastián)
Casa Ciriza nº 4 (1916,V,262)

Julio CIGANDA LAFUENTE (San Sebastián)
Carmenxu (1930,V,113) - María Luisa C (1930,V,113)
Julio C (1931,M,104) - Rosalía C (1931,M,104)

CIRIZA Y CIA (San Sebastián)
Kai Arriba (1920,V,48) - Kai Mingaintxo (1920,V,48)

Angel CIRIZA LAFUENTE (San Sebastián)
Agustincho (1921,V,69) - Juanito (1921,V,69)
Angel C (1929,V,127) - Rosario C (1929,V,127)
Berdin Gabea (1931,M,101) - Liraña (1931,M,101)

Agustín CIRIZA LAFUENTE (San Sebastián)
Félix Ciriza (1895,V,143)
Marcelina Ciriza (1919,V,127)
Agustín Ciriza (1932,M,106) - Miguel Ciriza (1932,M,106)
Lina (1933,M,133) - Marce (1933,M,133)

LA CONSTRUCTORA GUIPUZCOANA (Pasajes de San Pedro)
Santa Teresita (1920,V,74)

Celestino de la CRUZ JAREÑO (San Sebastián)
Lázaro nº 3 (1920,V,68) - Lázaro nº 4 (1920,V,68)
Francisco Pi y Margall (1931,V,109) - Joaquín Costa nº 2 (1931,V,109)

Viuda de CRUZ ZULOAGA (Alza)
Ikasi (1928,M,70) - Ikusi (1928,M,70)

ECHARRI HERMANOS (Pasajes San Juan)
Mascota (1922,V,59) - Mascotita (1925,V,57)

Antonio ELOSEGUI Y CIA, S.L. (San Sebastián)
Arco (1933,V,61) - Iris (1933,V,61)

José FERNANDEZ MARTINEZ (San Sebastián)
Eugenio nº 3 (1929,V,38),- Julia nº 2 (1929,V,38)
Nuestra Señora del Pilar nº 2 (1931,V,122) - Santa Lucía (1931,V,122)

Pedro FILLLOL Y AIZPURUA (San Sebastián)
Lázaro nº 1 (1920,V,57)

Tomás FONTAN ARCA (Pasajes San Pedro)
San Antonio Glorioso (V,37) - San José Glorioso (V,37)

Juan FREIRE BARREIRO (Bouzas)

Constante Barreiro (1928,V,62) - Nuevo Constante (1928,V,62)

Constante Juan (1930,V,102) - Constante Manuel (1930,V,102)

Tenía además otras parejas menores que no estaban entonces en Pasajes .

Severiano GARCIA JIMERANO (San Sebastián)

Aitor (1930,V,95) - Sabin (1930,V,95)

Amadeo Cosme GIL HERRERO (San Sebastián)

Gure Artizar (1935,M,64) - Gure Izarra (1935,M,64)

GUEVARA Y CIA, S.L. (San Sebastián)

Paquitacho (1899,V,177)

Segundo ITUARTE BALZOLA (San Sebastián)

Doris (1897,V,174)

¡Ay N! (1919,V,45)

IZARRA, S.L. (Pasajes)

Julito (1928,V,77) - María Angeles (1928,V,77)

LABOA Y CIA (San Sebastián)

Ibai Eterra (1922,V,57)

Deogracias LARRAÑAGA CHACARTEGUI Y OTRO (Pasajes San Pedro)

Riveira Primero (1920,V,53) - Riveira Segundo (1920,V,53)

Julián LECUE ICASATEGUI (Pasajes San Pedro)

Joseba Mikel (1934,V,103) - Pantzeska (1935,V,103)

Tomás LERCHUNDI E HIJOS (San Sebastián)

Donostia (1906,V,176)

Pasaya (1906,V,176)

Santa Clara (1907,V,190)

Motrico (1927,V,73) - Ondárroa (1927,V,77)

Legazpi (1930,M,126) - Oquendo (1930,M,126)

Churruca (1931,M,112) - Elcano (1931,M,112)

Angel MARTIARENA ARRIETA (San Sebastián)

Tempestad (1920,V,58)

Amadeo (1930,V,67)

María Pilar (1931,V,61)

Alkarri (1936,M,144) - Lagundu (1936,M,144)

Ausencio MENDILUCE MARTINEZ (San Sebastián)

Tritonia (1916,V,268)

Bibiano OLAIZOLA (San Sebastián)

San Antonio (1917,V,38)

Sociedad OLASABOA (San Sebastián)

Punta Alcázar (1895,V,150) - Punta Sabinal (1896,V,150)

Gure Itxaropena (1899,V,203)

Gure Ametza (1905,V,177)

PESQUERA LAU TA BAT (Pasajes San Pedro)
Euzkera (1931,M,106) - Maite (1931,M,106)

PESQUERA PASAITARRA (Pasajes San Pedro)
María Luisa (1906,V,232)
María Teresa (1907,V,223)

PESQUERA VASCO-GALLEGA, S.L. (San Sebastián)
Aralar (1931,V,123) - Arno (1931,V,123)

P.Y.S.B.E. (San Sebastián)
Hispania (1927,V,1197)
Euskal Erria (1927,V,1190)
Galerna (1927,V,1204)
Vendaval (1928,V,1204)
Mistral (1929,V,1252)
Tramontana (1929,V,1252)

SARRIEGUI, SAGARZAZU Y CIA (Pasajes San Pedro)
Jaizkibel Mendi (1931,V,118)
Goizeko Izarra (1933,M,136) - Iparreko Izarra (1933,M,136)

SUAREZ GARCIA, S.L. (San Sebastián)
Glorioso San Juan (1930,V,45) - San Pedro Glorioso (1930,V,45)

Isidro SUAREZ MORIS (Gijón)
Mary Tere (1931,V,101) - Mary Toya (1931,V,101)

Teresa SUSPERREGUI MENDIZABAL (San Sebastián)
Otoyo Mendi (1928,V,33)
Mai Tere (1931,V,123) - Miren Aingueruba (1931,V,123)

Felisa TELLERIA ARAMBURU (San Sebastián)
Artibay (1921,V,68)

TOLEDO Y ELIA, S.L. (Pasajes San Pedro)
Aneladgam (1919,V,58)

Juan Martín UNANUE IRULEGUI (San Sebastián)
Pesquera Cantabra nº 1 (1930,V,63) - Pesquera Cantabra nº 2 (1930,V,63)

Carmelo UNANUE TRUEBA (Zumaya)
Astigarraga C (1932,V,78) - Hernani C (1932,V,78)

Antonio VEGA DE SEOANE Y CIA, S.A. (San Sebastián)
Anthon Mari (1928,V,57) - Eduardito (1928,V,58)
Gonzalito (1931,V,130) - Piedi (1931,V,130)

Juan VELASCO GUTIERREZ Y CIA (Vigo)
Domayo (1918,M,112) - Mourisca (1918,M,119)

Telesforo ZAPIRAIN Y OTROS (Oyarzun)
Arkale (1932,V,82)

Magdalena ZARRANDICOECHEA, VIUDA DE CORIZA (San Sebastián)
Elcano (1921,V,45)

Juan ZUBIMENDI Y OTROS (San Sebastián)
Delfina (1928,V,32) - Marcos (1928,V,32)

ZULOAGA Y CIA LTDA. (Pasajes San Pedro)
Marciana (1931,V,102) - Nuestra Señora de Iciar (1931,V,102)

ANEXO II

BREVE HISTORIAL DE LAS PAREJAS Y BACAS DE LA FLOTA DE PASAJES EN 1.936 (de más de 30 toneladas)

- AGUSTIN CIRIZA (Ag.Ciriza).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort)
AGUSTINCHO (An.Ciriza).- Pasajes - Bilbao.Hundido en el Abra por abordaje del destructor *Velasco* (24-9-36).
ALCION (Arcelus).- Pasajes - Bilbao (MGE: D-7) - Santander - Francia (Rochefort).
ALKARRI (Martiarena).- Pasajes - Bélgica (Amberes).
ALQUE (Arcelus).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-8) - Santander - Francia (Rochefort)
AMA GUADALUPEKOA (Allue).- Pasajes - Bilbao - Castro Urdiales - Francia (Bayona).
ANGEL C (An.Ciriza).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
ANTHON MARI (Vega de Seoane).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-16) - Santoña - Santander - Francia (Rochefort).
ARCO (Elosegui).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-11) - Santander (MGR) - Francia (Rochefort).
ARKALE (Zapirain).- Pasajes - Bilbao (Prácticos). Hundido en la ría al evacuarse Bilbao (Jun-37).
¡AY N! (Andonaegui).- Pasajes - Bilbao Capturado en Bilbao por los rebeldes (Jun-37).
BIKAÑA (Andonaegui).- Pasajes - Bilbao (?) - Santander (?). Debió ser capturado por los rebeldes en la evacuación de Bilbao o en la de Santander. Perdido al embarrancar en Punta del Lobo, Santander (28-10-37).
BONANTZA (Artaza).- Pasajes - Bilbao - Santander. En la evacuación se entregó a los rebeldes en Santoña (Ago-37).
CARMEN A (Acebal).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
CARMENTXU (Ciganda).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
CONSTANTE BARREIRO (Freire).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-10) - Santander (MGR) - Francia (Rochefort).
CONSTANTE JUAN (Freire).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Burdeos).
CONSTANTE MANUEL (Freire).- Pasajes - Bilbao - Santander. Apresado por el crucero *Cervera* en la evacuación de Santander (26-8-37).
CHURRUCA (Lerchundi).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
DANAK BATIAN (Acebal).- Pasajes - Bilbao (MGE) - Santander - Francia (Bayona).
DANAK ONDO (Acebal).- Pasajes - Bilbao (JDV,MGE) - Santander - Francia (Rochefort).
DELFINA (Zubimendi).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-18). Hundido en el Abra por abordaje accidental del destructor *Ciscar* (21-5-37).

- DOMAYO (Velasco).- Pasajes (SMEG) - Bilbao (MGE:D-3/NAPARTARRA) - Bayona.
- EDERRA (Andonaegui).- Pasajes - Bilbao. En la evacuación se entregó a los rebeldes en Lequeitio (Jun-37).
- EDUARDITO (Vega de Seoane).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-15). Hundido por la aviación rebelde en Portugalete (13-6-37).
- ELCANO (Lerchundi).- Pasajes - Bilbao - Francia (Burdeos).
- EUGENIO N° 3 (Fernández).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-23) - Santander (MGR) - Francia (Rochefort).
- EUZKERA (Pesquera L.T.B.).- Pasajes - Bilbao - Santander. Apresado por el minador *Júpiter* cerca de Santander (1-7-37). Incorporado a la MGF: dragaminas MALAGA (Flotilla del Cantábrico). Operó desde diversos puertos cantábricos.
- FRANCISCO PI Y MARGALL (Cruz J.).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Burdeos).
- GALANTA (Andonaegui).- Pasajes - Bilbao. Capturado por el *Galerna* cerca de Bilbao en la evacuación (16-6-37).
- GOIZEKO IZARRA (Sarriegui).- Pasajes - Bilbao (MGE:GOIZEKO IZARRA). Hundido en el Abra al chocar con una mina (17-1-37).
- GONZALITO (Vega de Seoane).- Pasajes - Bilbao. Hundido cerca de Castro por el *España* (29-3-37).
- GURE ARTIZAR (Gil).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-5) - San Vicente de la Barquera - Francia (Sables d'Olonne).
- GURE IZARRA (Gil).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-6) - San Vicente de la Barquera - Francia (Sables d'Olonne).
- IPARREKO IZARRA (Sarriegui).- Pasajes - Bilbao (MGE:IPARREKO IZARRA) - Santoña - Santander (MGR) - Gijón - Francia (Burdeos).
- IRIS (Elósegui).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-12) - Santoña - Santander - Francia (Rochefort).
- ITXAS GAIN N° 2 (Arrizabalaga).- Pasajes - Bilbao. Capturado por el *Canarias* (6-3-37).
- JAIMIN (Bizi-Nai).- Pasajes - Bilbao (JDV,MGE) - Santander (?). Apresado por los rebeldes en la evacuación de Bilbao o en la de Santander.
- JATORRA (Andonaegui).- Pasajes - Bilbao (?) - Santander (?). Debió ser capturado por los rebeldes en la evacuación de Bilbao o en la de Santander.
- JOAQUIN COSTA N° 2 (Cruz J.).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Burdeos).
- JOSEBA MIKEL (Lecue).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Burdeos).
- JUANITO (An. Ciriza).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
- JULIA N° 2 (Fernández).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-24). Hundido por la aviación rebelde en Portugalete (Jun-37).
- JULIO C (Ciganda).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
- JULITO (Izarra).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-2) - Santander - Francia (Rochefort).
- LAGUNDU (Martirena).- Pasajes - Bélgica (Amberes).
- LEGAZPI (Lerchundi).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
- LINA (Ag. Ciriza).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Burdeos).
- MAITE (Pesquera L.T.B.).- Pasajes - Bilbao - Santander. Apresado por el minador *Júpiter* cerca de Santander (1-7-37). Incorporado a la MGF: dragaminas BILBAO (Flotilla del Cantábrico). Operó desde diversos puertos cantábricos.
- MARCE (Ag. Ciriza).- Pasajes - Bilbao (JDV,MGE) - Francia (Burdeos).
- MARCIANA (Zuloaga).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
- MARCOS (Zubimendi).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-17) - Santoña. Hundido accidentalmente tras chocar con un bajo cerca de Noja (14-8-37).
- MARIA ANGELES (Izarra).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-1) - Santander - Francia (Rochefort).

- MARIA LUISA C (Ciganda).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
- MARY TERE (Suárez M.).- Pasajes - Bilbao - Santander - Gijón - Avilés. Al evacuar Avilés quedó al garete y fue hundido por un destructor inglés (26-10-37).
- MARY TOYA (Suárez M.).- Pasajes - Bilbao (MGE). Hundido cerca de Castro al chocar con una mina (18-1-37).
- MASCOTA (Echarri).- Quedó en poder de los rebeldes. Escapó de La Coruña y entró en St. Gilles sur Vie (13-9-37).
- MIGUEL CIRIZA (Ag. Ciriza).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Bayona).
- MIREN AINGUERUBA (Susperregui).- Pasajes - Bilbao - Santander (?) - Francia (Bayona).
- MOTRICO (Lerchundi).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-13) - Santander - Francia (Rochefort).
- MOURISCA (Velasco).- Pasajes (SMEG) - Bilbao (MGE:D-4/ARABARRA) - Francia (Bayona).
- NUESTRA SEÑORA DE ICIAR (Zuloaga).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
- NUESTRA SEÑORA DEL PILAR N° 2 (Fernández).- Pasajes - Bilbao. Capurado en Bilbao por los rebeldes (Junio-37).
- NUEVO CONSTANTE (Freire).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-9) - Santander (MGR) - Gijón - Francia (Arcachon).
- ONDARROA (Lerchundi).- Pasajes - Bilbao (MGE:D-14) - Santander - Francia (Rochefort).
- ONDO ETORRI (Berrotarán).- Apresado en Pasajes por los rebeldes (Sep-36). Incorporado a la MGF: patrullero ALCAZAR DE TOLEDO (Flotillas de Pasajes y del Mediterráneo).
- ONDO JAN (Berrotarán).- Apresado en Pasajes por los rebeldes (Sep-36). Incorporado a la MGF: patrullero VIRGEN DE ICIAR (Flotillas de Pasajes y del Mediterráneo).
- OQUENDO (Lerchundi).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Bayona).
- PANTZESKA (Lecue).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Burdeos).
- PESQUERA CANTABRA N° 1 (J.M.Unanue).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
- PIEDI (Vega de Seoane).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Burdeos).
- PUNTA ALCAZAR (Olasaboa).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
- PUNTA SABINAL (Olasaboa).- Pasajes - Bilbao - Santander. Apresado por el *Galerna* cerca de Santoña (25-6-37).
- RAFAEL CANTO (Bizi-Nai).- Pasajes - Bilbao (JDV,MGE) - Santander (?). Apresado por los rebeldes en la evacuación de Bilbao o en la de Santander.
- ROSALIA C (Ciganda).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
- ROSARIO C (An. Ciriza).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Burdeos).
- SAN ANTONIO (Olaizola).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Sables d'Olonne).
- SAN ANTONIO GLORIOSO (Fontan).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Sables d'Olonne).
- SAN JOSE GLORIOSO (Fontan).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Sables d'Olonne).
- TOMAS B (Acebal).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
- TRINTXER ALAI (Andonaegui).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
- TRINTXER ALDE (Andonaegui).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
- TRINTXER EDER (Andonaegui).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
- TRINTXERPE (Andonaegui).- Pasajes - Bilbao (MGE) - Bayona - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).
- ZERUPE (Arrizabalaga).- Pasajes - Bilbao. Capturado por el *Canarias* (6-3-37).

Las restantes embarcaciones no incluidas en esta relación quedaron en Pasajes después de la evacuación o no se dispone de datos sobre su destino.

ANEXO III

BREVE HISTORIAL DE LOS BOUS Y BACALADEROS DE LA FLOTA DE PASAJES EN 1.936

CASA CIRIZA N° 4 (Casa Ciriza).- Quedó en poder de los rebeldes. Incorporado a la MGF: patrullero CIRIZA (Flotillas de Ribadeo y del Cantábrico).

DONOSTIA (Lerchundi).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Bayona).

DORIS (Ituarte).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Burdeos).

EUSKAL ERRIA (PYSBE).- Pasajes - Bilbao (MGR,MGE:BIZKAYA) - Santoña - Santander (MGR:VIZCAYA) - Gijón - Francia (Burdeos).

FELIX CIRIZA (Ag. Ciriza).- Pasajes - Bilbao. Quedó en Bilbao tras su evacuación (Jun-37).

GAIN GAÑEKO DA (Arcelus).- Pasajes - Bilbao (Dept° Industria) - Santander - Francia (Burdeos).

GALERNA (PYSBE).- Pasajes - Bilbao (JDV). Apresado por los bous rebeldes de la Flotilla de Pasajes (15-10-36). Incorporado a la MGF: guardacostas GALERNA. Operó desde diversos puertos cantábricos.

GURE AMETZA (Olasaboa).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Burdeos).

GURE ITXAROPENA (Olasaboa).- Pasajes - Bilbao. Capturado por el Galerna cerca de Bilbao en la evacuación (16-6-37).

HISPANIA (PYSBE).- Pasajes - Bilbao (MGR,MGE:ARABA). Autohundido en Sestao (16-6-37). Reflotado e incorporado a la MGF: guardacostas ALAVA. Operó desde diversos puertos cantábricos.

MARCELINA CIRIZA (Ag. Ciriza).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Rochefort).

MERCEDES (Arcelus).- Quedó en poder de los rebeldes. Incorporado a la MGF como patrullero (Flotilla de Ribadeo).

MISTRAL (PYSBE).- Pasajes - Bilbao (MGR,MGE:GIPUZKOA), Santoña - Santander (MGR:GUIPUZCOA) - Gijón - Francia (Burdeos).

PASAYA (Lerchundi).- Pasajes - Bilbao - Santander - Francia (Burdeos).

TITO (Arcelus).- Quedó en poder de los rebeldes. Incorporado a la MGF como patrullero (Flotillas de Ribadeo y del Cantábrico).

TRAMONTANA (PYSBE).- Pasajes - Bilbao (JDV) - Cartagena (M° Hacienda,MGR) - Valencia - Cartagena - Argelia (Orán).

TRITONIA (Mendiluce).- Quedó en poder de los rebeldes. Incorporado a la MGF como patrullero (Flotillas de Ribadeo y del Cantábrico).

TXIT ONA (Arcelus).- Quedó en poder de los rebeldes. Incorporado a la MGF como patrullero (Flotillas de Ribadeo y del Cantábrico).

VENDAVAL (PYSBE).- Pasajes - Bilbao (JDV,MGE:NABARRA). Hundido en combate por el Canarias cerca de Machichaco (5-3-37).

Las restantes embarcaciones no incluidas en esta relación quedaron en poder de los rebeldes, sin ser incorporadas a su Marina de Guerra, o no se dispone de datos sobre su destino.