

XABIERTXO CASABLANCAN

Koldo Ordozgoiti

Mundu osoan eta zinearen historia-ren filma ezagunetakoa dugu Michael Curtiz-ek zuzendutako eta Ingrid Bergman-ek eta Humphrey Bogart-ek protagonizatutako *Casablanca* filma. Hain da ezaguna inori ez zaiola pelikula honen argumentua esplikatu behar, horren adibide eta harrakastaren lekuko, Estatu Batuetan *The Movie* deitzen diotela.

Xabiertxo, Isaka Lopez-Mendizabalek, idazle, editore, politikari abertzale eta kultur eragile tolosarrak, 1923an idatzitako umeentzako liburua dugu. Isaka Lopez-Mendizabalek (Tolosa, 1879-Tolosa, 1977) eskola liburu asko egin zituen, baina hala ere *Xabiertxo* apartekoa izan da, XX.

mendean ikastoletan ikasi duten zenbait belau-nalditako ikasleek gehien erabili duten eskola liburua, eta bakarra askotan. Isakak, liburua argitaratu eta bi urteetara jaioko zen semeari, Xabierri, dedikatu zion.

Isaka Lopez-Mendizabalek –EAJren buruki-dea, EBBko presidente izandakoa, Tolosako alkattea Errepublikan, euskaltzale eta abertzalea, berak eta bere familia osoak, emazteak (Antonia Olano) eta hiru seme-alabak (Xabier, Izaskun eta Itziar) Gerra zibilaren ondorioz erbesteratu egin behar izan zuten. Frankistek Tolosa hartu zutenean, gerraren lehen egunetan, Isakaren liburutegi osoa erre zioten plaza erdian. Iparraldeko egonaldian, hegoaldetik ihesean irtendako euskaldunei harrera egin eta egoitza bilatzen jardun zuen. Ondoren, Eusko Jaurlaritzak eta Jose Antonio Agirre Lehendakariak berak egindako agindua betez, Isakak Argentinako bidea hartu zuen, han gerratik ihesi zihoazen euskaldun taldeak hartzeko prestaketa lanak egin zituzan. Jaurlaritzaren Hego Amerikako Ordezkaritza Orokorren sustatzailea, Euskaldunen Adiskideen Nazioarteko Ligaren Argentinako atalaren sortzailea, EAJren Argentinako burua, Isakak eragina nabarmena izan zuen Argentinako *Comité Pro Inmigración Vasca* erakundearen sorreran; honen lorpenik nagusia Argentinako Ortiz presidentearen eskutik lortutako dekretua izan zen, "*Decreto de inmigración vasca*" delakoa. Horri esker, Argentinara iristen ziren euskaldunek jatorri frogatu besterik ez zuten egin behar han geratzeko eskubidea bereganatzeko. EuzkoDeia aldizkaria sortu zuen Buenos Airesen eta 1941ean, Andres Irujorekin batera, ibilbide luzea izan duen Ekin argitaletxea.

Lopez-Mendizabal familia, emaztea eta seme-alabak, II. Munduko Gerra hasita irten ziren Frantziatik; 1940ko ekainaren 12an, bonbardaketen erdian, abiatu ziren Groix¹ pakebotean, Girondaren bokaleko Verdon kaitik (Bordeletik gertu) abiatu zen azken konboian. Itsasoan zirela gertatu zen Frantziaren errendizioa eta horren ondorioz bidaiaria sei hilabetera luzatu zitzaizen, Casablanca (Frantziaren agindupeko Marokon) gelditu zituztelako luze. Casablanca filmean

1. Ontziak, Britainiako uharte txiki baten izena zuen.



kontatzen den "saguardean" harrapatu zituzten 149 egunez, gordintasun latzenez. Hori pairatu zuen 39 lagunez osatutako taldeak, horien artean pertsonalitate errepublikar garrantzitsuak zeudelarik, horietako asko euskaldunak. Apatridak, beraien paperak ez zuten baliorik, ezin zituzten espainiar ontziak eta ezta Lisboako irtenbidea erabili (Casablanca pelikulan azaltzen dena, azken hau), kontzentrazio esparruen arriskupean eta hiria Francoren esku erortzearen beldurrez bizi izan ziren. Hilabete horietan Casablanca filmeko giroa barrutik eta zuzenean ezagutu zuela esaten zuen askotan Xabier Lopez-Mendizabal zenak (Tolosa 1925-Tolosa 2004).

Xabiartxo liburuan honako pasartea irakurri dezakegu:

Xabiartxo eta Iziartxo oso onak dira, eta aitak eta amak Donosti'ko ondartzara eraman dituzte.

Umien poza ain toki ederrean arkitu diranean!

Bereala asi dira ondarreran zuloak, tontorrek eta zubiak egiten.

Naiko jolastu ondoren Xabiartxo'k galdetu du:

–Aita, zer da mendi tontor ura?

–Ura? Ugarte bat. Ur-artean dagolako, urez bildua dagolako esaten zayok Ugartea.

–Eta an aurrean dijoan gauz luze ori?

–Ori? Arraun-ontzi bat. Or ziazatik arrantzale batzuek beren arraunaz ontzitxo arin ori aurrera daramatela.

–Eta beste gauz aundi ura?

–Ura? Aize-ontzi bat. Zapi aundi ayek zabaldu-ta aizearen indarrak daramalako esaten zayok aize-ontzia. Beste ayek lurrin-ontziak dituk, eta lurriñaren indarrak ibiltzen dizkik.

Naiko jolastu eta asko ikasita gero etxera joan ziran guziak.

Umeak, onak diranean, beren gurasoak pozik eramaten dituzte onelako gauz ederrak ikustera.

Xabiartxok, hamabost urteko gaztea zelarik, beste gisa bateko itsasontziak eta abenturak eta ez hain "gauz ederrak" ezagutu zituen erbestera eta askatasunerako bidai hartan.

Ondorengoa Groix ontzian zihoazen iheslariak idatzi zuten txostenaren traskripzio laburtua da. Jatorrizkoa, 12 orriko eta idatz-makinaz idatziko txostena da, fotokopia kaskar batzuen bitartez gure eskuetara iritsia. Txostena, Groixeko bidaiari taldearen baitan sortu zuten batzordeko kideek idatzi zuten (Miguel Rigabert, Luis Bago eta Angel Almazán) eta itsaso zabalean zirela, Buenos Airesera iristeko gertu, 1940ko abendua-

ren 3an izenpetu zuten. Dokumentuak, Xabier Lopez-Mendizabalek, ondoren, eskuz idatzitako bi ohar ditu.

INFORME SOBRE EL VIAJE DE BURDEOS A BUENOS AIRES, COMENZADO EL 12 DE JUNIO DE 1940 SOBRE EL PAQUEBOTE FRANCES "GROIX" Y TERMINADO EL __2_ DE DICIEMBRE DEL MISMO AÑO SOBRE EL BARCO DE CARGA FRANCES "KATIOLA" AMBOS DE LA COMPAÑÍA DE CHARGEURS REUNIS, POR UN GRUPO DE EMIGRANTES ESPAÑOLES REPUBLICANOS

Cuando el 12 de junio último emprendió el paquebote francés "Groix" el viaje normal de Burdeos a Buenos Aires llevaba a bordo las siguientes personas españolas, todas emigradas, alojadas en las clases que se indican:

Primera Clase: D. Tomás Alvarez Angulo, ex diputado a Cortes, socialista; su esposa y su hijo, mayor de edad.

Segunda clase:

Doña Aniana de Ollo, viuda de Irujo, madre del ex ministro de la República, Don Manuel de Irujo; Doña Josefina Irujo (esposa de Blanco) y sus hijas Maria del Carmen (3 años), Miren Amaya (2 años). Don Raimundo de Aldecoa, exfuncionario del Ayuntamiento de Bilbao. Don J. Joaquin Oyarzabal, ingeniero agrónomo, de nacionalidad Argentina, radicado en España; Su esposa y sus hijas Iziar (8 años) Maite (2años). El padre franciscano español, Alzo.

Tercera clase, preferente:

Don Fernando Martínez Monje y Restoy, General del Ejercito Español, exCapitán General de Valencia en 1936. Don Manuel Cordero Pérez, exdiputado a Cortes socialista, su esposa. Don Jesús Artola Goicoechea, comerciante, exgobernador civil de Guipúzcoa en 1936, su esposa y su hijo Miguel (18 años). Don Luis Bago Lecosais, Ingenio industrial, exConsul de la República española en Bayona durante la guerra civil, su esposa y su hermana (soltera) Pilar. Don Miguel Rigabert Fernández, exinspector Jefe del Cuerpo Técnico de Telégrafos del Estado español en el País Vasco, su esposa y su hijo Miguel (12 años).

Tercera clase, dormitorio

Don Ángel Almazan Rodríguez, exJefe del Cuerpo Técnico de Aduanas del Estado español Secretario general de la Comisión Nacional, Dirección general de Intendencia general de

2. Fotokopian ezin da zenbakia ikusi

Abastecimientos durante la guerra civil, su esposa y sus hijas Manuela (15 años) y Angela (10 años). Don Luciano Solaegui Díaz, Capitán de la Marina Mercante, excomandante de buque de guerra transporte, durante la guerra civil, su esposa y su hija Mirentchu. Don Magin Folch Adserias, Oficial del Banco Urquijo de Barcelona, excombatiente. Don José Elézcano Mezo, fundidor, excombatiente. Don Rogelio Abella Montenegro, marinero, excombatiente. Don Luis Zabala Aberasturi, estudiante, excombatiente. Don José María Gómez Lagorri³, labrador, excombatiente, provisto de pasaporte argentino. Doña Antonia Olano de López Mendizábal, su hijo Xabier.(15 años), su hija Iziar (10 años). Doña Ángela Arrillaga de Arbelaiz y su hijo José Miguel (12 meses).

Notas: Es de hacer notar que la familia Oyarzabal tiene la Nacionalidad argentina; pero muy conocida en el País Vasco, donde posee propiedades intervenidas por las autoridades españolas, se la incluyó desde el primer momento en el grupo para hacerle viable el viaje. La deficiente instalación de la clase *dortoir*, llena de soldados repatriados árabes y senegaleses enfermos, obligó a las familias Almazan, López Mendizábal y Arbelaiz a sacrificar sus escasos recursos y pagar el cambio de tercera clase *dortoir* a tercera clase preferencia.

Ohar horien ondoren, bidaiaren kontaktari ekiten dio txostenak.

El barco detuvo su viaje en el puerto del Verdon, a la desembocadura del río Gironda, durante cinco días, aguardando la formación de un convoy. El día 18, partieron con el paquebote "Groix" nueve barcos más, escoltados todos por un pequeño barco de pesca. Y a la altura de Lisboa, el día 21, al mediodía, fue atacado el convoy por un submarino, que logró hundir un petrolero⁴ de 2.000 toneladas, que viajaba a nuestro lado. El día 23 de junio, llegó el convoy al puerto de Casablanca.

La firma del armisticio entre Francia, Alemania e Italia, dio lugar a que el paquebote "Groix" quedara detenido en el puerto expresado hasta nueva orden, ya que una de las cláusulas de aquél documento estipulaba que los barcos mercantes franceses quedaban obligados a permanecer en el puerto de su país donde se hallaran hasta que resolviera lo pertinente la Comisión del armisticio franco-italo-alemán.

3. Nota manuscrita al pie: Faminio Vico Portillo es su verdadera filiación (Resultado un español... y basta)

4. nota manuscrita: (era el "Yarnevill")

Más de 100 pasajeros de las tres clases, pero principalmente de primera, comenzaron inmediatamente las gestiones para reanudar el viaje en otro barco. Algunos consiguieron salir en barco de carga hacia Nueva York. Otros, entre ellos el súbdito argentino Sr. Amuchastegui, partieron en el paquebote español "Villa de Madrid", y los demás, entre los cuales figuraban la familia Álvarez Angulo camino de América del Sur en barco portugués o brasileño, teniendo la poca fortuna de ser detenidos por las autoridades portuguesas y habiendo estado a punto de ser entregados al Gobierno actual de España.

Quedando en el "Groix" solamente, el grupo a que se refiere este informe, es decir 39 persona, imposibilitadas de lograr solución al problema de la reanudación de su viaje en otro buque, por las siguientes razones:

- a) Falta de medios económicos
- b) Seguridad de que en Casablanca no tocaría espontáneamente, barco de nacionalidad extranjera que fuera hacia América del sur, aparte del paquebote español, inaccesible para ellos.

Es por ello, que el grupo decidió seguir la siguiente línea de conducta:

1º. Permanecer embarcado en el "Groix", en tanto le fuera permitido por las autoridades, con la esperanza de que la situación pudiera modificarse algún día y el "Groix" reanudar el viaje a Buenos Aires. A ello les autorizaba la circunstancia de que el precio del trayecto recorrido de Burdeos a Casablanca era mínimo comparado con la suma pagada por el importe total del billete.

2º. Y si por si aquellas esperanzas fallaran, solicitar de la J.A.R.E⁵, de Méjico, un auxilio económico colectivo, que permitiera pagar los nuevos billetes en un buque extranjero. No podía pensarse en acudir al S.E.R.E.⁶ porque ya a final de mayo había sido disuelto por las autoridades francesas y se desconocía donde estaban sus principales dirigentes.

A decir verdad, no todo el grupo fue desde el principio un entusiasta de la gestión colectiva. Por la mejor situación de unos sobre otros o por disponer o no de familiares o amigos en América

5. J.A.R.E. Junta de Auxilio a los Republicanos Españoles, 1939an Indalecio Prietok Errepublikaren diru fondoekin Mexikon sortu zuen eta Negrinen politikaren kontrakoa zen. Prieto eta Negrin biak PSOEkoak izan arren, 1939tik aurrera elkarren kontra aritu ziren.

6. S.E.R.E. Servicio de Evacuación de los Republicanos Españoles, Juan Negrinek 1939an, Errepublikako Gobernuaren presidentea zela sortu zuen.

o en Europa que pudieran apoyar y resolver más fácilmente un viaje individual o familiar que no un viaje de 39 personas, tardaron algunos emigrados en comprender la imprescindible necesidad de asociar todos los esfuerzos y todas las influencias de que pudieran disponerse, a la obra común. Las dificultades de todo orden que pronto comenzaron a surgir, fueron el más poderoso acicate para que la unión se hiciera en aquel sentido.

Quedó encargado de llevar la dirección de las gestiones Don Ángel Almazán, quien en todo momento dio cuenta al grupo del resultado de las mismas y no tomó decisión de importancia alguna sin contar con el resto de los compañeros.

El día 5 de agosto, se escribió una carta firmada por todos, a Don Indalecio Prieto, a Méjico, como dirigente principal de la J.A.R.E. exponiéndole la situación y rogándole un auxilio económico del organismo para poder atender al pago de los nuevos billetes de Casablanca a Lisboa y de Lisboa a América del Sur, única solución que entonces se consideraba viable. Esta carta colectiva fue apoyada por otra particular dirigida al Sr. Prieto por don Fernando Martínez Monje.

El mismo día, el Sr. Almazán escribió una carta particular al Sr. Aldasoro⁷, acompañándole copia de la colectiva dirigida al Sr. Prieto y rogándole que como Secretario del Comité Pro Inmigración Vasca en la Argentina, y dado que la mayoría de los pasajeros eran vascos, apoyara la petición dirigida a la J.A.R.E.

No es cuestión de reproducir aquí el contenido de todas las cartas y telegramas cruzados entre el grupo de una parte, y el señor Prieto, los Señores Aldasoro, Bago (José) y López Mendizábal⁸, indistintamente por el Comité referido, sobre el asunto de que se trata.

Los principales acontecimientos reflejados en los mismos, puede resumirse así:

- a) El día 9 de agosto un pasajero argentino de primera clase, del "Groix", que había solicitado por escrito de la Agencia Chargeurs Reunis en Casablanca, soluciones al problema planteado por la detención del buque, recibió respuesta en el sentido de que el viaje del "Groix" debía estimarse finiquitado; de que la Compañía no abonaría indemnización alguna, ni devolvería la parte del importe del billete no con-

7. Ramón Aldasoro. Eusko Jaurlaritzaren sailburua, errepublikarra. Argentinarako Eusko Jaurlaritzaren delegatua.

8. Isaka Lopez-Mendizabal

sumido aún, ni se comprometía a transferir los pasajeros hasta destino en otro barco francés o extranjero. Y ofreciendo, como contrapartida, alojar o mantener en el "Groix" a los pasajeros, hasta que consumieran ese importe no invertido del billete, a razón de 50 francos por persona y día a los pasajeros de primera clase, a partir del día de la llegada del buque a Casablanca. Manifestaciones análogas nos fueron transmitidas el día 20 de agosto por el Comandante del Groix, diciéndonos que había perdido la esperanza de partir. Y, sin embargo, el Director de la Agencia –el mismo que firmó la carta anterior– hizo a nuestro compañero S. Almazán (que fue presentado y recomendado por Don Ramón González Sicilia, ExConsul de la República en Casablanca y hombre de gran prestigio e influencia que, en todo momento, ha estado a nuestro lado) la manifestación de que no habiéndose recibido orden de suspender el viaje y teniendo a bordo carga, pasaje y correo para América, no debíamos hacer gestión alguna para marchar en otro buque.

- b) La noticia de lo ocurrido a la familia Álvarez Angulo y al Padre Alzo, hizo pensar a la mayoría en la conveniencia de no ir a Lisboa, sino a base de estar previamente recomendados con todo interés y garantía. La Comisión de familiares y amigos que se formó en Buenos Aires para ayudarnos a resolver el problema –en realidad, para resolverlo, pues nosotros apenas si adivinábamos solución alguna en Casablanca– logró hacer intervenir al Cónsul general de la Argentina en Lisboa, Don Aquilino López, para garantizar la repetición de aquel incidente; pero este señor, al tener conocimiento detallado de nuestros pasaportes y cargos desempeñados por los más significados del grupo, nos cablegrafió diciendo que todos los hombres debían abstenerse de ir a dicho puerto.
- c) El día 11 de septiembre, se recibió un cablegrama de la Comisión de Buenos Aires, indicando que estando a punto de obtener un préstamo a título de devolución, para sufragar el nuevo viaje, dijéramos quienes estábamos decididos a ir por Lisboa, al cual se contestó en el sentido de que el grupo aceptaba entero dicha solución; si bien algunos ya advirtieron que solo si se obtenían garantías reales de

no ser molestados en Portugal, decidían la partida en el último momento. En este cablegrama de contestación, pedimos que no se invirtiera el dinero en el viaje expresado sino cuando nosotros avisáramos, pues acabábamos de tener noticias de que el "Groix" (que había tenido dada la orden de partida para Buenos Aires, a principios de septiembre, orden que fue anclada a causa de los acontecimientos anglo franceses de Dakar) iba a partir nuevamente para América. El día 29 de septiembre, recibió el Sr. Martínez Monje una carta firmada de Don Indalecio Prieto (...), que comprometía 7.000 dólares. Por aquellos días el Sr. Artola recibió una carta particular de la Argentina, manifestándole que la Comisión de Buenos Aires, gestionaba un préstamo a título de devolución entre amigos y familiares, de 3.000 dólares, que unidos a los 7.000 dólares enviados por la J.A.R.E., serían suficientes al fin referido.

- d) El día 29 de septiembre, el Comandante del "Groix" nos transmitía la orden de desembarco, sin indemnización alguna, ni devolución del importe del billete aún no consumido en la manutención. El "Groix" iba a descargar, y descargó las mercancías y el correo que llevaba para América, y quedaría afectado al servicio Casablanca/Dakar. Inmediatamente, se formó una Comisión –la que firma este informe, que desde dicha fecha hasta el final del viaje ha actuado en nombre del grupo– que acompañada del Sr. González Sicilia, visitó a las autoridades, consiguiendo del Controleur principal de Casablanca, Jefe civil de la Región, que, a su vez, obtuviera del Almirantazgo y del Servicio des Transports Maritimes –organismo estatal que dirige la Marina mercante francesa– nuestra transferencia a otro paquebote, el "Ville Dálger" de la Compagnie Trasatlantique, donde habríamos de continuar viviendo a cuenta de la suma aún no consumida de nuestros billetes. Igual gestión hizo, acompañado de los súbditos argentinos del grupo, el Vicecónsul de la República Argentina en Casablanca, Don Octavio Ragout, que, a partir de dicho momento, ha sido nuestro más eficaz y entusiasta sostén y gracias al cual, hemos podido reanudar el viaje.
- e) El día 30 de septiembre recibimos un cable, fecha 27, firmado por el Cónsul de la Argentina en Lisboa, pidiéndonos

conformidad para que el paquebote "Angola", portugués, viniera a recoger-nos a Casablanca, solución que, naturalmente, nos llenó de alegría y que fue aceptada cablegráficamente. El día 7 de octubre, recibimos cable de dicho Cónsul, manifestándonos que nuestro retraso en contestar (el retraso fue debido a no haber llegado el referido cable a nuestras manos a su debido tiempo), había impedido el viaje del "Angola" a Casablanca y que gestionaba viniera a recoger-nos otro paquebote portugués, el "Zerpa Pinto", que tenía anunciada su salida para Lisboa para el día 12 de noviembre. En carta fecha 5, el Cónsul expresado nos ampliaba el cable, indicándonos que también el navicert inglés para el "Angola" llegó tarde; que reanudaba gestiones con las Compañías de navegación brasileñas que, sin embargo, tenían prohibición de su Gobierno para tocar en Casablanca; y que no era aconsejable en forma alguna nuestro viaje a Lisboa.

- f) La seguridad de la solución "Angola" y la precipitación de nuestro traslado del "Groix" al "Ville d'Alger", hizo que no emprendiéramos gestión alguna –muy difícil, por otra parte, a causa de las numerosas demandas de repatriados franceses, algunos de los cuales quedaron en tierra– para tratar de embarcar en un buque francés de carga que partió para la Martinica. Pero, fracasado el viaje del "Angola", inmediatamente comenzamos, apoyados decididamente por el Sr. Ragout, nuevas gestiones para reanudar el viaje vía Martinica, obteniendo del Service des Transports Maritimes la seguridad de que embarcaríamos en el primer barco que partiera para dicho destino y de que nos revalidaría el billete del "Groix" gratuitamente hasta Fort de France, destino para el cual se esperaba que saliera un barco hacia final de octubre. Al mismo tiempo, se cablegrafió a la Comisión de Buenos Aires, pidiéndole estudiara la posibilidad del viaje Dakar/Cabo Verde/Buenos Aires. Teníamos billete gratuito para ir hasta Dakar; ignorábamos las posibilidades de traslado de Dakar a Cabo Verde; pero teniendo en cuenta la influencia inglesa en Portugal, pensábamos que tocando las Compañías de navegación inglesas en San Vicente de Cabo Verde, no les sería difícil obtener del Gobernador autónomo de

la isla la autorización de nuestro tránsito por la Colonia y el envío de un barquito a Dakar para recogerlos.

El día 4 de noviembre supimos que iba a salir un barco para la Martinica. El Sr. Ragout visitó al Service des Transports Maritimes para solicitar se cumpliera su promesa. Desgraciadamente, hacía tres días que había cambiado de Director y el nuevo ignoraba totalmente nuestro asunto. Alarmados, visitamos nuevamente al Controleur principal, que volvió a recomendarnos al Service. La verdad era que nuestro posible desembarco definitivo en Casablanca, planteaba un problema desagradable a las autoridades civiles que ser habrían visto obligadas, como nos lo indicaron, a enviarnos a un campo de concentración.

Cuando el Sr. Ragout se hallaba en las gestiones martiniquesas y habiendo vuelto a obtener la promesa de nuestro embarque con derecho a preferencia e insistía sobre la petición de revalidación gratuita del billete del "Groix", tuvo conocimiento por la Embajada Argentina en Francia, que estaba a punto de llegar a Casablanca el vapor de carga "Katiola" para tomar toda la mercancía desembarcada del "Groix" y destinada a Brasil y Argentina y llevarla a estos países haciendo escalas en Dakar, Santos y Buenos Aires.

Naturalmente, todos vimos el cielo abierto. El Sr. Ragout se superó en sus gestiones y, al fin, consiguió que se nos concediera el embarque pagando 2.000 francos por billete y cancelando nuestro billete del "Groix". (...)



Se nos adjudicaron, finalmente, solo cuatro cabinas: 2 individuales y 3 de dos camas cada una. Colocando colchones en el suelo, conseguimos que la mayoría de las señoras y niños se instalaran en las cuatro bainas expresadas y alojar en dos rincones de los pasillos a los Sres. Cordero, enfermo y Aldecoa, septuagenario. Las señoras e hijos de Artola y Rigablert y la hija mayor de Almazán, aceptaron, con desinterés que no nos toca a nosotros juzgar, viajar en la bodega selectiva donde fue alojado el resto del grupo.

El día 16 de noviembre, horas antes de la salida del buque nos fue comunicado que el Almirantazgo prohibía nuestro embarque. El Sr. Ragout visitó personalmente al Sr. Almirante y pudo saber que la orden provenía de Vichy, del Gobierno francés, y que era de carácter general para todos los españoles emigrados que quisieran salir del Marruecos francés. Se suponía que el origen de la medida provenía de peticiones hechas por el Consulado español en Casablanca, apoyadas por el Gobierno español. Bien pudiera ser que, en parte, fuera motivada por el gran revuelo, fácilmente explicable, que entre tanto español refugiado residente en Casablanca produjo la noticia de la salida del buque, pues la mayoría intentó conseguir plaza en él, si tener documentación legal para entrar en país extranjero.

La argumentación del Sr. Ragout, su encendida defensa y su prestigio, decidieron al Almirante cablegrafiar a Vichy explicando nuestro caso al Gobierno francés (nosotros no habíamos entrado en Marruecos, éramos pasajeros anteriores a la terminación de la guerra, etc.) y retardar la salida del buque hasta que llegara la contestación.

Al siguiente día, domingo, llegó la contestación favorable de Vichy, y el lunes 18 embarcamos en el "Katiola" y salimos hacia Dakar, después de haber permanecido embarcados en el puerto de Casablanca CIENTO CUARENTA Y NUEVE DIAS.

Txostenak, ondoren, diru kontuak zuritzen ditu eta hauek lortzeko egin zituzten joan-etorriak zehazten ditu. Ez gara horietan sartuko, nahiz oso interesanteak izan. Goazen txostenaren amaierara.

Nadie, ni nada, salvo la alegría inmensa de llegar a tierra de democracia y libertad, podrá compensar al grupo del "Groix" de los angustiosos momentos vividos en este viaje imborrable.

Desde la escucha de los bombardeos cercanos de Burdeos y de la ribera del Gironda, en los seis días que permanecemos en el puerto del Verdon y el peligro de la salida de aquel puerto, minado por los aviones alemanes la noche anterior, hasta el espeluznante torpedeamiento, días después, de

aquel petrolero inglés, vecino de línea, que acaso pagó con su vida su proximidad a nuestro barco; desde los sobresaltos causado por el bombardeo de un destroyer inglés por las baterías costeras de Casablanca, estando el "Groix" anclado en la rada, y por la batalla antiaérea librada por dos veces a aviones ingleses, la segunda noche, que volaron sobre nosotros en dicho puerto, hasta los sufridos por las dos tempestades padecidas en el mismo; desde que supimos la noticia de que el "Groix" no continuaba viaje y que íbamos a ser desembarcados sin otro horizonte (en instantes de paro forzoso y recelo sobre los extranjeros) para la mayoría de un campo de concentración africano, tortura inimaginable, y el envío a España de nuestras esposas e hijos, en separación nunca más (...) que supimos que había sido pedida por el Gobierno español la extradición de dos personalidades de nuestro grupo: los Señores Martínez Monje y Cordero; desde que el sábado 16 de noviembre, siete horas antes de partir, al fin, para América se nos comunicaba la orden de prohibición de nuestro embarque en todos los barcos franceses, hasta que en Dakar nos fueron recogidos los pasaportes; detenida la salida del buque, hasta 48 horas más tarde, ¡cuántos momentos en esos cinco meses corridos, de desesperación en unos, de cólera en otros, de desfallecimiento en los más, de honda preocupación en todos y, sobre todos, en quienes llevábamos la responsabilidad consciente de la gestión colectiva y habíamos de silenciar lo mismo la noticia alegre, para evitar más tarde la amarga decepción, que la noticia mala, para evitar que la moral a bordo decayera totalmente...!

Pero el hecho de que todo eso no se pague con nada, como no sea precisamente por nosotros, con nuestro agradecimiento fraternal, inolvidable, a quienes hicieron posible económicamente el viaje, a esa Comisión de familiares y amigos de Buenos Aires, a aquel Vicecónsul de la Argentina en Casablanca, al Cónsul argentino en Lisboa y a la mayoría de las autoridades del referido puerto marroquí, no quiere decir que, con aquella suma de dinero no se atiende adecuadamente, a las primeras necesidades de todos o parte de los 39 supervivientes del "Groix", esencialmente a aquellos que no tienen el esposo, el hijo o el padre ya radicados y colados en América, y que han de acudir a cubrirlas en estos momentos de crisis –crisis por la época del año en que arribamos, crisis por las circunstancias de la guerra europea– o que han de comenzar la vida allí con el fardo de un préstamo para sufragar el viaje. (...)

Llegado el momento de finalizar esta Memoria, los firmantes de la misma están seguros de interpretar el sentimiento de todos los

pasajeros del grupo al rendir el más cálido homenaje de agradecimiento a cuantos familiares y amigos han trabajado en Buenos Aires por nuestra liberación, que no menos suponía la empresa de arrancarnos de Casablanca, donde, fuera de las reclamaciones del actual Gobierno de España y de su Cónsul en dicha ciudad, existía el temor de que por una rectificación de fronteras, de grado o por la fuerza, se intentara la incorporación de su territorio al de la Zona española del Protectorado de Marruecos. (...)

Nuestro agradecimiento a dichas personas será inolvidable y sólo podremos corresponder a su forma de proceder con nuestra más sincera y leal amistad. Porque la gratitud es sentimiento natural de nuestro ser, rogamos encarecidamente a la Comisión bonaerense que realice en nuestro nombre, las siguientes gestiones:

Primera: Lograr que el Comité Pro Inmigración Vasca de la Argentina y los Centros republicanos españoles que hayan interesado por nuestra odisea, transmitan al Gobierno argentino nuestro agradecimiento sincerísimo por protección que nos ha dispensado; haciendo resaltar en los términos más laudatorios y encomiástico la actividad desplegada en nuestro favor por Don Octavio Ragout, Vicecónsul Honorario de la República Argentina en Casablanca, ejemplo de caballerosidad y de altos sentimientos humanitarios, virtudes armonizadas con una competencia, decisión y laboriosidad insuperables, y los entusiastas y valiosísimos trabajos llevados a cabo en Lisboa, dentro de un ambiente poco propicio al éxito, por Don Aquilino López, cónsul de la República Argentina en Lisboa, para conseguir, asimismo, la reanudación de nuestro viaje, gestiones que no por el hecho de haber sido imposible que cuajaran en una realidad agradable han dejado de ser íntimamente agradecida por todo el grupo.

Segunda: Expresar a Don Indalecio Prieto y a Don Francisco Méndez Aspe, nuestro reconocimiento más profundo por su decisivo apoyo a favor de que la J.A.R.E. y el S.E.R.E. hayan hecho viable económicamente la reanudación del viaje emprendido en Burdeos y

Tercera: Manifestar al Excmo. Sr. Embajador de la República francesa en Argentina, nuestro sincero agradecimiento por la atención y el respeto a nuestro derecho que nos han sido guardados por las autoridades de Casablanca, en primer lugar por Mr. Contard, Jefe de la Región civil y luego a Mr. el Almirante d'Harcourt, Jefe de la Base Naval, Mr. Le Cerf, Director del Service des Transports Maritimes y Directores de Seguridad y Policía de Casablanca y Rabat que nos facilitaron el visado de tránsito gratuito para la Martinica; sin olvidar la caballerosísima actuación, el apreciado aliento y el valioso consejo de Mr. Raoul Daniel, Comandante del buque de carga "Katiola" que nos ha transportado a Buenos Aires en circunstancias particularmente delicadas, y de toda su Oficialidad, con Mr. Capitán Carpiet a la cabeza, de todos los cuales guardaremos el mejor recuerdo por su exquisita corrección.

Alta mar, 3 de diciembre de 1940

(Dokumentua Miguel Rigabertek, Luis Bagok y Angel Almazanek izenpetzen dute eta beraien sinadura erraz irakurtzen da fotokopian),

Azken orrian eta sinaduren azpian, oin orrian, Xabier Lopez-Mendizabalek eskuz idatzi-riko eta sinatutako oharra irakur daiteke:

P.D.- Por fin llegamos a Buenos Aires con un pasaporte colectivo compuesto por 39 personas constituyendo un grupo vasco, caso excepcional por cuanto los Pasaportes e Igarobides estaban caducos, sin valor legal alguno. Aitatxo y sus amigos lograron el permiso de inmigración colectivo. Xabier.

