

# Jata Mendi, el obstáculo para cerrar el tráfico a Pasajes

José Ángel Rodríguez Medina

**B**uscando material para un artículo que incluir en la edición de este año de la revista *Orso*, tropecé con una información que me pareció interesante ya que despertó la curiosidad investigadora que llevo dentro.

Con casi 40 años de trabajo en el puerto de Pasajes, era la primera vez que sabía de esta historia. No la había oído ni leído jamás pero, nada más enterarme de ella, pensé que ya tenía el artículo que quería.

Habrán lugareños que todavía recuerden e incluso hayan visto lo ocurrido. Han pasado ya 77 años de lo acontecido, pero existen datos escritos e Internet siempre da facilidad para localizar el material que le solicites.

Todo ocurrió la noche del 12 al 13 de septiembre de 1936, en plena Guerra Civil. El *Jata Mendi* era un buque carguero de la naviera Sota y Aznar

(Bilbao), que fue hundido en la bocana de Pasajes para intentar obstaculizar la entrada de navíos de las tropas nacionales en las aguas del puerto.

Sabiendo esto, vamos a relatar los acontecimientos según “la memoria que manifiesta el progreso y desarrollo del Puerto de Pasajes desde su reversión al Estado en enero de 1927 hasta diciembre de 1941”, que vio la luz en 1942 editada por la Dirección del Puerto de Pasajes y que fue compuesta e impresa en los talleres gráficos Laborde y Labayen de Tolosa, finalizando el trabajo el 31 de diciembre de 1942.

La edición consta de mil ejemplares en papel registro de La Papelera Española (Errenteria). De ellos 25 fueron de encuadernación especial destinados a las autoridades nacionales y locales, numerados del 1 al 25, y el resto distribuidos entre los Servicios de Obras Públicas y organismos oficiales relacionados con el puerto, así como entre los numerosos industriales y comerciantes, usuarios del Puerto de Pasajes.

Sobre este acontecimiento, dicha memoria detalla lo siguiente: “Cuando se inicia el denominado Glorioso Alzamiento Nacional, quedan San Sebastián y Pasajes momentáneamente en poder de los rojos (hasta el 13 de septiembre) y durante ese periodo se suspenden totalmente las obras y casi desaparece la explotación de mercancías. El ingeniero Director Sr. Javier Marquina, en cumplimiento de su deber, trata de permanecer en su puesto, pero ante el peligro de daños gravísimos, tiene que ocultarse. El Comité del



Cedida por el archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaja



Foto cedida por el archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

Frente Popular de Pasajes es el amo del puerto. Se requisan mercancías en los almacenes, se produce un incendio de alguna consideración en el almacén nº. 12 con graves daños para las mercancías que en él se encontraban.

Se fuerza a la Caja de la Junta a hacer entregas de dinero para pago de los jornales devengados sin trabajar para el personal de las contratas, ya que el personal directivo de las mismas, también faccioso, había desaparecido. En suma, la iniciación del paraíso marxista, aunque justo es decirlo, sin la violencia y odio que adquirió en otros puntos, en parte por el temperamento más tranquilo del guipuzcoano y en parte por la intervención de elementos, que aunque sumados a los rojos no eran marxistas y sentían el amor a Guipúzcoa.

Se aproxima el Ejército Nacional y se presentan tres gravísimos peligros para Pasajes. La voladura de la CAMPSA, la desaparición íntegra de la flota pesquera formada por más de 140 buques y el hundimiento, en medio del canal, de un buque de gran porte para inutilizar el puerto que preparaban los rojos. El primero se salvó porque hubo un grupo de personas decididas que se armaron y custodiaron la factoría en la noche

del 12 al 13 dispuestas a todo y los rojos tuvieron miedo.

El segundo, que desgraciadamente se llevó a efecto, ocasionando con ello un daño gravísimo a los armadores y al puerto del que constituían un elemento esencial de trabajo y de riqueza.

En cuanto al tercero, merece un relato más detenido.

Desde el primer momento tuvieron los rojos en su mente la conciencia de su inferioridad moral que había de acarrearles la pérdida de la guerra, y por ello, siempre pensaban en los daños que podrían causar al abandonar los territorios. No se les ocultó la importancia que para la España Nacional tenía el disponer de un puerto que pudiera servir al ejército y población civil de una muy importante parte de España que no tenía otro contacto con el mar, y muy acertadamente comprendieron que el hundimiento de un buque importante en el angosto canal de entrada de Pasajes constituía la inutilización total del puerto por un largo periodo y el privar con ello de una base para nuestra escuadra y un punto de abastecimiento fundamental.

Para llevar a cabo sus designios, escogieron el buque de la Compañía Transmediterránea



Foto cedidas por el archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

denominado Poeta Arolas que se encontraba en el puerto y en el mes de agosto se adueñaron del buque, pusieron en sus bodegas varias cargas de dinamita y lo atravesaron en el canal, dispuestos a hundirlo en el momento oportuno. Pero hubo elementos que les aconsejaron la conveniencia de dejar ese buque disponible para prestar servicios y traer otro buque mayor e inútil que cumpliera mejor esos fines y acordaron traer de Bilbao un buque que estaba para desguazar, el *Jata Mendi*.



El *Netherton*, como llegó, y el *Jata Mendi*, como salió. Del libro *La industria naval vizcaína*, de Teófilo Guiard Larrauri. Edición corregida y aumentada por Manuel Basas Fernández.

El Sr. Marquina que, pasado el momento más grave de su peligro personal había podido volver al puerto, hace el siguiente relato:

“Hacia las cuatro de la tarde de dicho día 12 llegué a Pasajes, participándome entonces el Capitán del Puerto la orden que había recibido del Gobernador Civil de mandar salir fuera del puerto a todos los barcos que dentro de él se encontraban, operación que debía estar hecha para las nueve de la noche, y en ese momento atravesar en el canal el barco *Jata Mendi* y hundirlo. No pude contener mi indignación; veía el daño enorme que a este puerto se le iba a causar, la paralización de su trafico, las dificultades y coste de su extracción, la época tan mala en que todo ello tendría que hacerse; mi irritación fue la que puede suponerse en quien lleva diez años al frente de este puerto, luchando con todo género de dificultades y dedicado en cuerpo y alma a trabajar por su mejoramiento. Hicieron efecto en el Capitán del Puerto mis protestas y conseguí se decidiera

a trasladarse a San Sebastián en unión de una representación de un Comité que aquí funcionaba y que creo se llamaba de Defensa Marítima, a obtener del Gobernador Civil la revocación de la orden. Hacia las cuatro y media regresaron con la confirmación de la orden; no había sido posible obtener su derogación. Preocupado con tal problema me trasladé inmediatamente a Pasajes de San Pedro, en donde funcionaba otro Comité de defensa de dicho pueblo; a uno de sus componentes me dirigí exponiéndole el caso, haciéndole ver los perjuicios que para el puerto, y por tanto para dicho pueblo, se iban a irrogar y rogándole, que al igual que habían hecho para impedir el derramamiento e incendios de los depósitos de Campsa, impidieran también a mano armada, si era posible, se verificase el traslado del *Jata Mendi* desde el muelle donde estaba fondeado al canal. Me prometió hacer gestiones y en mi presencia llamó por teléfono a varios centros de agrupaciones de guardias civiles con objeto de reunir a la hora señalada número de

hombres suficientes para impedir violentamente si fuera preciso la ejecución del plan trazado.

Todo fue inútil; de todas ellas le contestaban que estando acordada la defensa de la población de San Sebastián para aquella noche, no podían ausentarse de la población a Pasajes abandonando aquélla. Desalentado, hacia las seis y media de la tarde me reintegré al muelle; había en aquellos momentos en el puerto una gran confusión; salían todos los 140 barcos pesqueros fondeados dentro de él, los tres o cuatro mercantes, los del bacalao, llevando cada uno gran cantidad de gente; el espectáculo no podía ser más agobiador; llegado al muelle llamé al Capitán del Puerto a quien volví a exponer mi indignación y mis argumentos, y no pudiendo conseguir nada, hice ante él, en nombre de la Junta de Obras mi más enérgica protesta por el atentado que con el puerto se iba a cometer, atentado que no quería ni presenciar y le dije que me retiraba del puerto. Antes de hacerlo llamé al práctico a quien se había encomendado la operación y éste me dijo que estaba dispuesto a hacer cuanto de su parte fuera preciso para dificultarla y obstaculizarla, para estropearla en una palabra.

Me retiré del puerto hacia las siete de la tarde y cuando el lunes día 14 volví, supe por referencias lo que había ocurrido. Hacia las diez de la noche, cuando no quedaba barco alguno dentro del puerto, se llevó el barco con remolcador al punto del hundimiento, previamente una docena de individuos de Pasajes de San Pedro, disparando con sus escopetas a las luces del canal, rompieron todas las bombillas y dejaron el canal a oscuras completamente; en estas condiciones, el práctico, simulando una torpeza en la maniobra embarrancó el barco por la proa en la margen Este del canal, en el lugar denominado Teodoroarroka, debajo de donde se sitúa actualmente la cantina del paseo; se prepararon los del remolcador a tirar del barco para sacarlo de la orilla y centrarlo en el canal, para una vez hundido cerrar por completo aquél; pero cuando estaban en esa operación sonaron unos disparos hechos por los individuos antes citados, y creyendo los del remolcador que eran tiros del Ejército Nacional, abandonaron la operación y el barco y se marcharon en el remolcador. A todas estas circunstancias se debe que la obstrucción del canal no haya sido completa”.

Por fin acaba la pesadilla marxista con la liberación de San Sebastián y Pasajes. El puerto se



Foto cedida por el archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

encuentra con el canal de entrada medio obstruido, con los almacenes saqueados, sin flota pesquera, pero afortunadamente sin daños graves en las obras e instalaciones por no haber sufrido cañoneos ni bombardeos aéreos. El personal de Dirección y Administración se encuentra casi completo en su puesto, en el personal obrero se nota una falta de más del 60%. Desde el primer momento entran en el puerto unidades ligeras de nuestra marina de guerra y se ordena que con la mayor urgencia se proceda a dejar libre el canal del casco del *Jata Mendi*.

El problema más urgente era el extraer del canal los restos del *Jata Mendi*, y para ello se redactó rápidamente el presupuesto para la ejecución por concurso de dicha obra sin fijar presupuesto para conocimiento de la Administración por la índole especial de la obra. El proyecto se aprobó el 9 de noviembre de 1936, anunciado en el *Boletín Oficial* del día 13 con plazo de 10 días naturales se hizo la apertura de proposiciones el día 24. Había dos propuestas una del Sr. Luzuriaga de Pasajes y otra de D. Juan José Mancisidor de Ondarroa. Las proposiciones fueron de 594.000 y 225.000 pesetas respectivamente. Fue escogida la del Sr. Mancisidor que se comprometió a extraer la parte de la popa hundida en el canal en 120 días y la parte de proa en 50 días. Estas condiciones de plazo fueron después alteradas, pues la Autoridad de Marina requisó todo el material durante algún tiempo por necesidades de la guerra. Pero el contratista Sr. Mancisidor dio todo género de facilidades y trabajando con entusiasmo y aciertos dignos del mayor elogio, consiguió efectuar la extracción total de los restos antes de fin de agosto de 1937".

Como pueden comprobar, este acontecimiento así consta en la Memoria del Puerto de Pasajes, pero en mi búsqueda de datos sobre el particular encontré muchos más sobre el buque *Jata Mendi* ex *Netherton*.

"Los Greenlees de Netherton, eran importadores a gran escala de lana y algodón para su propio emporio, y uno de los buques utilizados era el *Netherton*, perteneciente a la compañía Netherton Shipping Company. Ltd. de Glasgow (Escocia). El buque era el número de grada 121 de los astilleros Northumberland, en Howden. Había sido botado el 7 de diciembre de 1904 y entregado a sus armadores en febrero de 1905.

Desempeña su labor para los intereses citados y en un momento de 1909 o 1910 sufre un gran incendio que lo deja gravemente averiado. Enviado a reparar a Euskalduna, es comprado por la Compañía Sota y Aznar, que lo rebautiza como *Jata Mendi*.

Sus características según la Lista Oficial de Buques del año 1935, eran las siguientes: "Señal distintiva, EAFM; matrícula de Bilbao; casco de acero; clasificado en el Lloyd's Register of Shipping, + 100 A1; eslora, 109,88 metros; manga, 14,64; puntal a bodega, 8,11 metros; calado, 7,63; registro bruto, 4.250,23 toneladas; registro neto, 2.746,20; carga máxima, 7.135; desplazamiento en carga, 9.623 toneladas; máquina alternativa de triple expansión; potencia, 350 caballos nominales, 1.500 caballos indicados; 3 calderas, trabajando a 12,6 kilos de presión; 9 nudos (10 originalmente); capacidad de las carboneras, 1.608 toneladas; consumo por singladura, 26; agua de lastre, 940 toneladas; estación de telegrafía con una potencia de salida de 1½ kw".

Un típico carguero, de los buenos, de principios de siglo y que engrosaba la abundante flota de la mayor naviera del Estado. La triste guerra civil acaba con él". Del libro *La industria naval vizcaína*. De Teofilo Guiard Larrauri. Edición corregida y aumentada por Manuel Basas Fernández.

Fueron años aquellos de muchas y difíciles situaciones que marcaron el devenir del puerto de Pasajes y, por consiguiente, de la comarca. Lo relatado, afortunadamente, no impidió cortar la navegación y, con ello, el suministro de víveres y mercancías tan necesitadas por la población, que siguió trabajando con ahinco para superar las dificultades y preparar un futuro próspero en la comarca, como así fue en realidad.

