



JAZOERA

**INFORMACION DE LA
COMUNIDAD VASCO VENEZOLANA**

Coordinación General Pedro Javier Arriaga Aguirre

1939 2019

80 AÑOS DE EXILIO

CUBA

FLANDRE

BRETAGNE

DONIBANE

BIGARRONA

9 de JULIO 2019, EDICION ESPECIAL

EDITORIAL

Desde que nací escuche, con mucha atención, en casa las historias de Aita (Antonio Arriaga Guerriquerchevarria) de cómo vinieron a Venezuela en el primer barco de exiliados vasco el "Cuba", estas llenaron mi imaginación de imágenes de todo lo que vivió Aita junto a todos esos exiliados, de la vida en el barco, de las historias de los Gudarís, de lo que vivieron cuando llegaron a Venezuela, de cómo fueron recibidos nada más y nada menos que por Arturo Uslar Pietri, el gran escritor, que para mí era referencia de literatura venezolana, de las personas que Aita conocía y componían la comunidad vasco venezolana, de sus historias en Iparralde antes de partir a Venezuela.

Quizás todas estas historias y el sentimiento con el cual Aita me las contaba, que también les conto a mis hermanas y hermanos mayores, nos llenó de orgullo, creando ese gusanito que me permitió buscar desde hace muchos años toda la información y fotos posible, persiguiéndola en libros, revistas, periódicos y ahora en Internet, tratando de condensarlo todo en esta edición especial de Jazoera por los 80 años del arribo a nuestra Venezuela, del CUBA, con el primer grupo de exiliados vasco el 9 de julio de 1939, con 39 páginas escritas.

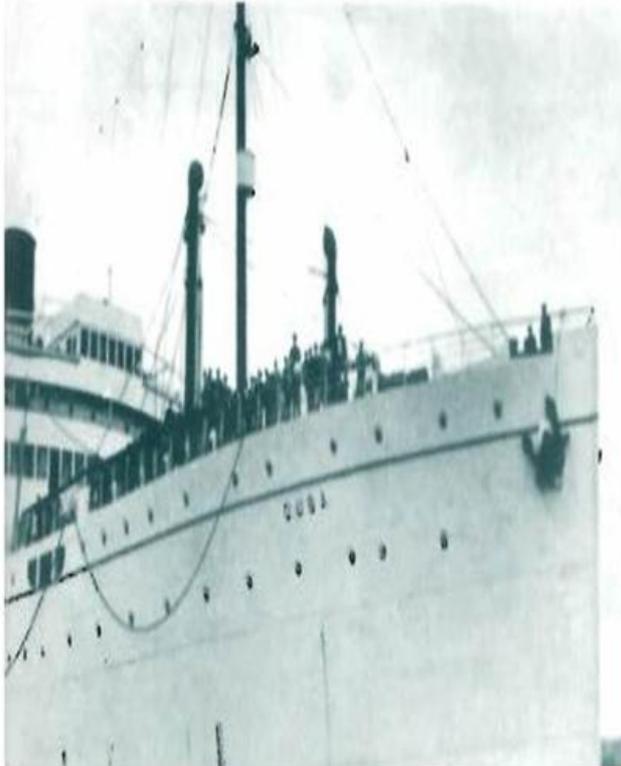
Y no fueron pocos los que llegaron, según información firmada por Genaro Egileor Atxerre en Euzko Deya de Buenos Aires, a finales de 1939, *«los vascos residentes en tierras venezolanas son unos trescientos y de ellos la mitad se halla en regiones apartadas de la capital y el resto en Caracas»*. Por su parte, Fernando de Carranza, en un informe de la Delegación venezolana en el I Congreso Mundial Vasco señaló, hasta 1940, que la cifra rondaba 500. Aumentando desde el final de la Segunda Guerra Mundial, con la llegada de refugiados de Francia, de otros países americanos y los primeros exiliados a causa de la resistencia clandestina.

AITA ESKERRIK ASKO POR TODO LO VIVIDO Y ENSEÑADO.

P.D. disculpen por las historias no encontradas y omitidas, y ESKERRIK ASKO a Miren Maite Eguileor, Iñaki Anasagasti, y otros por el material que me enviaron.

PJA

☪ CUBA ☪



El 24 de junio de 1939, hace 80 años, un grupo de 82 exiliados vascos partían del Puerto de Le Havre en Francia, a bordo del Paquebote "Cuba", hacia Venezuela.

Este grupo de exiliados venia amparado bajo un convenio entre el Gobierno Vasco en el exilio y el Gobierno venezolano del entonces Presidente Eleazar Lopez Contreras, quien siguiendo las sugerencias de multiples intelectuales venezolanos vio en nuestro pueblo vasco la oportunidad de traer personas honradas y trabajadoras para ayudar a Venezuela en su futuro crecimiento.



Primer grupo de exiliados de Paris rumbo a Le Havre



Ricardo Maguregui (manos en bolsillos) responsable de los exiliados

Durante varios años muchos refugiados vascos fueron llegando a Iparralde (País vasco francés) u otras partes de Francia, huyendo de los desmanes de la Guerra Civil, escapados por su condición de gudaris o políticos vascos. De ese gran contingente de refugiados vascos fue que el Gobierno Vasco en el exilio, desde París, decidió ir escogiendo quienes serían los que integrarían los diferentes grupos de exiliados basados en las solicitudes de ellos y de las exigencias del Gobierno de Venezuela, entre las cuales una de las principales era que no fueran Comunistas.



Con nuestra Ikurriña siempre



Segundo de Atxurra





Publicidad de la Compagnie Trasatlantique Francesa

En Paris fueron reunidos para explicarles las características del acuerdo y fijar las condiciones del mismo, para que cada familia exiliado firmara su compromiso.

De ahí viajaron en tren hasta el puerto de Le Havre donde eles esperaba el Cónsul de Venezuela, que conversaría con ellos y los controles finales de Aduana

El viaje se inicia con mucha ilusión, esperanza, pero también angustia y tristeza, ya que dejaban atrás su patria, sus familias, en fin su vida y tomaban camino para una nueva vida.



Familia Arriaga Guerriquechevarría en el extremo izquierdo



Autobuses que los llevaron desde la Estacion del tren hasta el Puerto en Le Havre

PUERTO DE LE HAVRE



Consul de Venezuela



Segundo de Atxurra



Conversando con el Consul de Venezuela





En el centro Miguel Salvador Cordon (corbata clara)



En el centro Juana Guerriqhevarria y Antonio Arriaga



DESPEDIDA

Como es costumbre entre nosotros los vascos, la música del txistu y el tamboril nos acompañan en todos nuestros momentos más importantes, y en esta ocasión no faltó la interpretación del Agur Jaunak por parte de Segundo de Atxurra en el momento de ir a abordar el barco que los llevaría a Venezuela, y de esta forma le daban un sentido adiós a su Tierra, su casa, su familia, muchos de ellos nunca volverían.

Poco a poco fueron subiendo al barco, los más jóvenes emocionados por el viaje y la aventura, los mayores tristes y melancólicos, pero conocedores que se les abría un mundo de oportunidades y lo más importante era el viaje hacia la libertad.

Agur jaunak



Atxurra interpretando el Agur Jaunak, con Ricardo Maguregi



El Cuba esperando en el muelle

PASAJEROS PAQUEBOTE CUBA

1. Segundo Achurra Azpiazu (Maestro albañil)
2. Gotzon Arambarri Eriz (Mecánico montador)
3. José Luis Aránsolo Bilbao (Médico)
4. Francisco Aresti Uría (Mecánico)
5. Mateo Arriaga Eguen (Agricultor), Juana Guerriquercheverria (Esposa), Jose (Hijo) y Antonio (Hijo)
6. Lorenzao Arrieta Araunabeña (Agricultor)
7. Arrieta Larrañaga (Médico)
8. José Miguel Uría Amilibia (Carpintero)
9. José Barreda Ugarte (Mecánico)
10. Lorenzo Basagoiti Calzada (Ingeniero industrial)
11. Juan RamonBelínAlzaga (Médico)
12. Eugenio Berasategui Cendoya (Mecánico)
13. Juan BerecibarEspilla (Mecánico de precisión)
14. Ceferino Bilbao Echederra (Carpintero tallista)
15. Cristóbal A. Bilbao Ormaeche (Ingeniero)
16. Jesús Bilbao Sáinz (Perito químico)
17. Aurelio Blanco Aizpurua (Chófer)
18. BusturiaLanbarri (Deliniante)
19. Isidoro Dorronsoro Molinero (Calderero)
20. Santiago DoxandabaratzMuruzabal (Industrial)
21. Inocencio Echave Roteta (Ebanista)
22. Julián EcheberriaUrizar (Albañil)
23. Juan Echechipia Navarro (Carpintero)
24. Julián EcheverriaMallavia (Calderero)
25. Manuel EgileorGoñi (Mecánico especialista en calderas)
26. Arturo Esturo Manero (Técnico siderúrgico)
27. Eugenio Fernández Sáin (Electricista)
28. Juan Goiri Llona (Albañil)
29. Jesús Galdós Mondragon
30. Francisco Garay Berasategui (Capitan de la Marina Mercante)
31. Amado Garitaonaindia (Chófer)
32. Francisco Goicoechea Garamendi (Técnico mecánico)
33. Isidoro Ibáñez Uribe (Zapatero)
34. Justo Ibarra Urubeganokoa (Albañil)
35. Anastasio IraolaMuruaga (Carpintero)
36. Jesús Iraragorri Alegría (Médico)

37. Martín IrizarOregui
38. Enrique Iza Gil (Deliniente)
39. Serafín LakatzaZulaika (Industrial metalúrgico)
40. Ignacio Larrea Goroztizaga (Albañil)
41. José de la Torre (Médico)
42. Ricardo de Maguregui (Capitán de Marina Mercante)
43. José Luis Martínez Bilbao (Dentista)
44. Juan MatxainErzilla (Mecánico)
45. Tomás Mendicoa Lanzagorta (Médico)
46. Francisco MugicaEcheaide (Cocinero)
47. Pedro María Muguel Uriarte (Carpintero)
48. Miguel Nieto Caicedo (Médico)
49. Emilio Obregón Pérez (Chófer mecánico)
50. Domingo Ondiz Ugarte (Contratista)
51. José Luis Otxoa de Txintxetru (Contable)
52. Miguel Salvador Cordón (Proyectista arquitectura)
53. Francisco Ugalde Ibarluzea (Mecánico)
54. Fernando Unzeta Iza (Médico)
55. César Urbietta González (Dibujante)
56. Pedro Velar Erdozia (Panadero)
57. José María Velasco Domínguez (Zapatero)
58. Andrés Villar Urquiza (Mecánico)
59. José Antonio Urrestarazu Bergara (Médico)
60. Tomás UrruzunoBulukua (Cocinero)
61. Antonio UrruzunoBulukua (Mecánico)
62. José Antonio Zabala Zufiaurre (industrial metalurgico)
63. Roque Zaldua Ugarte (Ingeniero de caminos)
64. Julián ZubigarayYurrebaso (Mecánico)
65. Julio Zubizarreta Pagola (carpintero)

El resto del grupo, hasta 82, estaba conformado por sus familiares.

VIAJE

Salieron de Le Havre el día 24 de junio en horas de la mañana, realizaron una escala en Soutampton, Gran Bretaña, donde el barco cargo pasajeros y mercancías diversas, cruzaron el ancho océano Atlántico con rumbo a la isla de Martinique, colonia francesa de ultramar, donde los pasajeros desembarcaron y el barco se abasteció.

El viaje continuo hacia Venezuela, donde llegaron al Puerto de La Guaira en la madrugada del día 9 de Julio de 1939.



A bordo del Cuba Martin Irizar, la niña Miren Maite Egileor, su ama Miren, Patxi y su aita Manolo Egileor.



Pasajeros en El Cuba, simulando los Gigantes y Cabezudos



Familia Egileor a bordo del Cuba. Foto que fue portada del Diario Ahora de Caracas.

LLEGADA A VENEZUELA

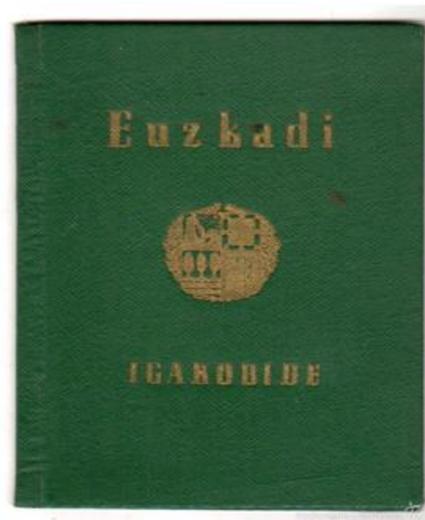
El mismo 9 de Julio desembarcan en el Puerto de la Guaira, son recibidos al pie de la escalerilla por el Director del Instituto de Inmigración y Colonización, Dr. Arturo Uslar Pietri, acompañado de Antonio Arraiz, Roberto Alamo Ibarra y Vicente Fuentes, como representantes del Gobierno de Eleazar López Contreras. Ricardo Maguregi le da las gracias por el recibimiento, actuando como representante del grupo de Exiliados.



Medicos vascos en el Cuba

A las 9 de la mañana, Maguregi envió un telegrama a Villa Endara (sede del PNV), comunicando la llegada del grupo vasco Venezuela.

Las autoridades revisan la documentación de los pasajeros, aceptando, como estaba definido en el acuerdo entre el Gobierno Vasco y el Gobierno de Venezuela, el Igarobide, pasaporte emitido por el Gobierno vasco, dándole valor de documento legal.



Igarobide

Toda la prensa venezolana se hizo eco de la llegada de los refugiados vascos. El diario Ahora dedicó una página, con gran profusión de fotografías, a este evento. Destacaba que, entre los recién llegados, se encontraban médicos, ingenieros, contables, agricultores y obreros especializados.



Pasajeros en el Cuba

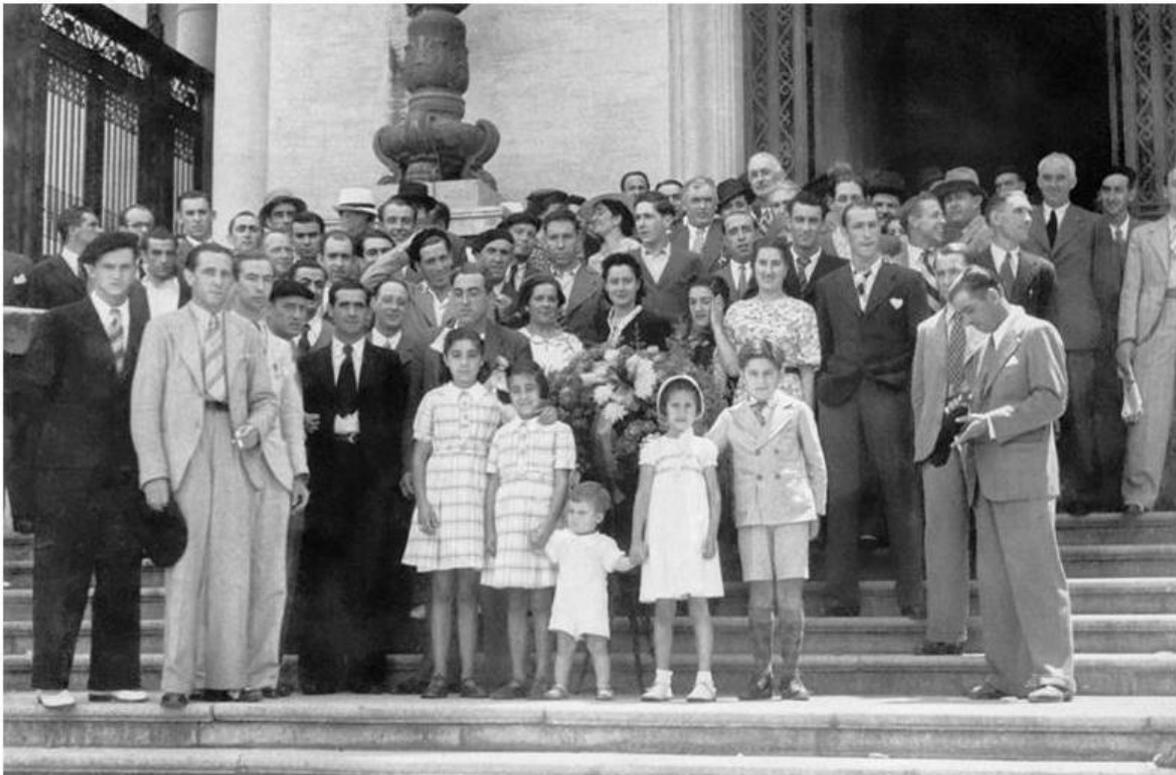


Los vascos del «Cuba» rodean a Monseñor Víctor Salabria, obispo de la Alajuela (Costa Rica).



Nota de prensa aparecida en El Universal el día 10 de Junio de 1939

El domingo 16, el grupo asistió, en la parroquia de Santa Rosalía, a una misa cantada oficiada por su párroco, el padre Tenreiro, amigo del canónigo Alberto Onaindia, asesor del presidente del Gobierno Vasco con quien había estudiado en Roma. A las once de la mañana, acompañados por Arturo Uslar Pietri y Simón Gonzalo Salas, los vascos hicieron una ofrenda floral en el Panteón Nacional, donde se encuentran los restos de Simón Bolívar. Como se había acordado con las autoridades venezolanas, se canta el Agur jaunak y el himno venezolano. Sin embargo, uno de los refugiados, Esturo, por iniciativa propia, pidió permiso a Uslar Pietri para interpretar el Euzko Abendaren Ereserkia (himno nacional vasco). Lo que, en apariencia, no dejaba de ser un hecho anecdótico, dio lugar a una polémica política. La Esfera, un periódico muy reaccionario y pro-franquista que mantenía una cruzada permanente contra todo lo que oliera a izquierda, publicó una información sumamente crítica, diciendo que se habían cantado himnos comunistas en el Panteón Nacional en presencia de un alto funcionario del Gobierno y con su anuencia. Por su parte, José Antonio Sangróniz, representante franquista en Venezuela, presentó una nota de protesta. El asunto no tuvo mayor trascendencia porque el general López Contreras no le dio importancia. No obstante dicho incidente era un reflejo de la situación política de Venezuela en vísperas de la Segunda Guerra Mundial.



Panteon Nacional. Caracas.

En una carta de Ricardo de Maguregui, fechada en 1939, se decía que «la acogida ha sido buena por parte del pueblo en general». Por su parte, las autoridades habían reconocido como válido el «igarobide» (pasaporte vasco) y, para 1940, muchos refugiados ya habían obtenido la ciudadanía venezolana. Además de con las autoridades, intelectuales y la prensa progresista venezolana, los exiliados contaron con la ayuda significativa de algunos jesuitas vascos residentes en el país. Maguregui, por ejemplo, llegó al país con cartas de recomendación del Padre Pierre Lhande, director de la revista Etudes.

Cuando llegaron los primeros vascos sometidos al acuerdo citado, ya residían en el país otros exiliados, algunos de los cuales ya habían alcanzado cierta posición económica en el sector de la construcción (Chalbaud o Rousse) que participaron en la contratación de los que iban llegando. Según el repetido acuerdo, antes de la llegada de los diferentes grupos, anunciaba por la prensa y por la radio las profesiones de los que venían con objeto que los empresarios solicitasen el personal que necesitaban, especificando el sueldo que estaban dispuestos a pagar. Las autoridades venezolanas dieron prueba de una gran flexibilidad. El Instituto de Inmigración no forzaba la aceptación del destino propuesto por éste. Cuando se presentó algún conflicto, Uslar Pietri propuso la siguiente solución: los recién llegados debía aceptar el primer trabajo para el que habían sido contratados a través del Instituto, al menos durante veinticuatro horas. Cumplido este trámite, los recién llegados podían dedicarse a otra cosa en el lugar que eligiesen.

Como estaba convenido, los primeros refugiados se incorporan a sus puestos de trabajo. Los médicos se trasladan a los estados de Anzoategui (Iraragorri, Belín, Mendikoa), Monagas (Unzueta, Aránsolo y Urrestarazu) o Tachira (Arrieta). Luego, llegarán otros médicos de gran prestigio como Gonzalo de Aranguren o Luis Bilbao, iniciando una tradición de médicos del altísimo nivel profesional. Pero, no son estos los únicos que viajaron al interior. Se trasladaron a Ciudad Bolívar (Etxebarria, Iraola, Uria, Etxetxipia, Goiri,...) a Maracaibo (Velar), a La Ceiba (Julián Etxebarria), a La Guaria (Santiago de Doxandabartz),... Sin embargo, la mayoría se quedará en Caracas o, tras un tiempo en el interior, tenderá a instalarse en la capital. El único que tiene problemas es Justo Ibarra, convaleciente todavía de sus heridas de guerra. Los sueldos oscilaban desde la simple manutención hasta los 1 000 bolívares al mes.

FLANDRE



El día 28 de julio de 1939, salía, asimismo, de Le Havre, el Flandre con 139 refugiados vascos a bordo. Entre ellos, Juan Olazabal Gómez, Interventor General de Hacienda del Gobierno Vasco, que encabezaba la Delegación oficial del PNV. Como responsable del viaje iba Eusebio Barriola Irigoyen, capitán del Batallón San Andrés (zapadores), perteneciente al sindicato nacionalista ELA-STV (Solidaridad de Trabajadores Vascos) condenado a muerte en Santoña y canjeado en 1938. Este viaje tuvo aspectos especialmente emotivos. En el citado puerto francés, se reunían, después de casi tres años, padres con hijos refugiados en Bélgica.



Flandre partiendo de Le Havre



*Isla de Guadalupe. Pasajeros del Fladre
Entre ellos Bernardino Bilbao y Sra.*



Guadalupe, bailando

PASAJEROS PAQUEBOTE FLANDRE

Total de Refugiados 139.

- 1. Pedro Abando Beascochea (Mecanico ajustador)*
- 2. Juan Jose Aberastauri Leguina (Marino cocinero)*
- 3. Modesto Albert Albizu (Ajustador mecánico)*
- 4. Ramon Achondo Perez (Albañil)*
- 5. Javier Albizu Baboriena (Ajustador)*
- 6. Francisco Altuna Guerra (Agente comercial) + esposa e hijas.*
- 7. Luis Amezqueta Pamaute (Tipografo).*
- 8. Raimundo Amilibia Plaza (Pescador motorista)*
- 9. Kepa Amuchategui Celaya (Trazador calderero)*
- 10. Vicente Arteaga Lartitegui (Albañil)*
- 11. Juana Arraiza Elizalde (agricultor)*
- 12. Constancio Arruti Mugica (Fabricante de quesos)*
- 13. Estanislao Arrizabalaga Zuazo (Agricultor)*
- 14. Raul Ayo Olea (Marino)*
- 15. Fermin Azkue Uriarte (Linotipista)*
- 16. Basilio Badiola Arroitia (Capitan Marina Mercante)*

17. *Eduardo Badiola Mendiola (Mecanico)*
18. *Lucas Basterrechea Elorrieta (Veterinario)*
19. *Eusebio Barriola Irigoyen (Tecnicoconstruccion)*
20. *Paul Barriola Irigoyen (Quimico)*
21. *Valeriano Bere Toni (Mecanico)*
22. *Felix Bere Toni (Mecanico)*
23. *Santiago Beristain Echave (Fabricante de Quesos)*
24. *Pedro Bilbao Ibarluzea (Pescador)*
25. *Angel Bilbao Inunciaga (Comerciante)*
26. *Bernardino Bilbao Garcia (Ajustador) + esposa e hijos.*
27. *Gonzalo Viota Gomez (Labrador)*
28. *Ignacio Basca Gabilondo (Tecnico forestal y obras publicas)*
29. *Sixto Bustos Perez (Maestro albañil)*
30. *Pedro Corostola Iturriza (Rodero)*
31. *Eugenio Eizaguirre Etxebarria (Mecanico)*
32. *Juan Etxearte Atxurra (Agricultor)*
33. *Angel Egaña Aperribay (Carpintero de ribera)*
34. *Luis Eiguren Navarro (Carpintero de ribera)*
35. *Fernando Elguezabal Maguregui (Mecanico) + hermana y niña.*
36. *Isidoro Echevarria (Fabricante de conservas)*
37. *Trinidad Echevarrieta San Juan. + 3 niños (Endika, Xabier y Jon)*
38. *Genaro Egileor Arostegui (Periodista)*
39. *Alejandro Fournier Lamarlera (Mecanico ajustador)*
40. *Pedro Garate Garay (Tecnico seguros)*
41. *Unbelin Garmendia Arambarri (Marino)*
42. *Luciano Ginto Sempere (Pastelero)*
43. *Avelino Gonzalez Zulaika (Marino)*
44. *Irineo Guezala Murua (Fabricante ferreteria) + esposa*
45. *Alberto Guruzeaga Arruabarrena (Agricultor)*

46. *Florencio Iriarte Bernaola (Mecanico)*
47. *Jesus Iriarte Bernaola (Mecánico)*
48. *Jose Maria Ispizua Fernandez (Marino)*
49. *Prudencia Iriarte Gaitia (patron) + hijo*
50. *Silvestre Izaguirre Arrospide (Cocinero)*
51. *Julian Izaguirre Iturbe (Pescador)*
52. *Francisco Jauregui Azpiazu (Albañil)*
53. *Jesus Jaureguibeitia Olaskoaga (Ajustador)*
54. *Pedro Juansoro Arruti (Agricultor)*
55. *Jose Maria Juaristi Arrillaga (Mecanico)*
56. *Antonio Larrañaga Artola (Contratista) + esposa e hija.*
57. *Pedro Larrañaga Zabala (Electricista)*
58. *Celestino Larrinaga (Agricultor)*
59. *Juan Larrinaga Velo (Agricultor)*
60. *Eugenio Laskurain O. (Carpintero ribera) + esposa e hijos.*
61. *Vicente Lege Zubikarai (Patron de pesca)*
62. *Juan Leniz Anasagasti (Cocinero)*
63. *Mateo Linaza Erechederra (Mecanico)*
64. *Simon Linaza Urien (Agricultor)*
65. *Julian Lizarralde Aguirre (Encargado de obras)*
66. *Elisa Laguregui Gorrochategi*
67. *Fernando Maruri Landa (Marino)*
68. *Ramon Maruri Orue-Echevarria*
69. *Fernando Maruri Zurikaldai (Delineante)*
70. *Hilario Mendiolaragay (Ajustador) + esposa e hija.*
71. *Jesus Meistratua Ormaechea (ajustador mecánico)*
72. *Cipriano Muguruza Bardales (Carpintero)*
73. *Joaquin Nuñez Trincado (Electricista) + esposa*
74. *Lorenzo Odriozola Echevarria (Cocinero) + esposa e hijos*

75. *Juan de Olazabal Gomez (Empresario)*
76. *Andres Olivares Lizaso (Electricista) + esposa e hija.*
77. *Juan Ondarroat Garitaonaindia (Contratista) + esposa e hijos.*
78. *Vicente Orbea Aramburu (Carpintero)*
79. *Eusebio Oregui Eidaguioren (Maestro obra)*
80. *Andrés Peña Camuesas (Panadero)*
81. *Cecilia Peña (Maestra instituto)*
82. *Julian Perez Borricon (Mecanico)*
83. *Purificacion Portillo Miramón (Modista)*
84. *Carmelo Recondo Torregaray (Perito forestal) + esposa.*
85. *Jose Luis Rousse Alberdi (Mecanico)*
86. *Paulino Sáinz Franco (Ajustador)*
87. *Fidel Salegui Uribechevarria (Mecánico) + esposa e hijos.*
88. *José Saldias Carrera (Mecanico textil)*
89. *Nemesio Sanjuán Garai (Mecanico chofer)*
90. *Eustasio Sarasola Landa (Marino)*
91. *Carlos Soria Larrinaga (Chofer) + esposa e hija.*
92. *Angel Telleria Garcia (Veterinario)*
93. *Santiago de la Torre Acha (Fundidor) + esposa e hijo.*
94. *Amalio Ucar Arteché (Mecanico electricista)*
95. *Gerardo Urquijo Jauregui (Ajustador)*
96. *Jose Urquijo Lamiquiz (Tipografo)*
97. *Amadeo Uribe Asteinza (Marino)*
98. *Paulin Urresti Sajarrieta (Constructor embarcaciones) + esposa.*
99. *Ramon Urrestilla Zufia (Moldeador) + esposa.*
100. *Juan Viscarret Navas (Dibujante)*
101. *Javier Yarnoz Larrosa (arquitecto) + esposa e hija*
102. *Vicente Zuazo Echevarria (Mecanico)*
103. *Jesus Zubeldia Anzola (Ebanista).*

✻ BRETAGNE ✻



Capitan Francisco Elortegi

El tercer viaje de esas características fue el del Paquebote Bretagne, de la Compagnie Generale Transatlantique, que salió de Burdeos el 26 de agosto de 1939, con 53 refugiados a bordo cuyo responsable era Francisco Elórtegi Gambe, capitán de la Naviera Sota y Aznar que había sido comandante del bou armado Donostia que luchó en la batalla del cabo Machichaco, arribando igualmente a Venezuela ípor La Guaira.



Bretagne

PASAJEROS PAQUEBOTE BRETAGNE

1. *Faustino Aramburu Mujica*
2. *Domeka Aranzamendi Arrizabalaga*
3. *Gregorio Aranzamendi Barainka*
4. *Mary Ariño Rojo*
5. *Lorenzo Arnaut Lerga*
6. *Andrés Arrizabalaga Inda*
7. *Miguel Aurrecoechea Aurrecoechea*
8. *Julian Babarias Izpizua*
9. *José Badiola Unceta*
10. *Elías Basterrechea Aurresechea*
11. *Ramón Bedialauneta Aipiri*
12. *Ramón Coscorrotza Arrasate*
13. *José María Endeiza Bilbao*
14. *Leoncio Echenique Arburua*
15. *Enrique Echeria Elizalde*
16. *Segundo Eizmendi Manterola*
17. *Francisco Elortegui Gambe*
18. *Teodoro Franco Aresti*
19. *Agustín Galarregui Echenique*
20. *Gregorio Ganchegui Eizaguirre*
21. *José María Garmendia Aldatz de Echavacoiz*
22. *Víctor Goicoechea Garitaonandia*
23. *Cosme Goitia Urquiri*
24. *Angel Goñi Echeverria*
25. *Diododro Goñi Ugarte*
26. *Francisco Goya Mendiola*
27. *José Guisasola Arriaga*

28. *José Gurtubay Cafranga*
29. *Enrique Ibaibarriaga Badiola*
30. *José Ibarra Aldaiturriaga*
31. *Domingo Irure Aguirre*
32. *Juan Iturri Bilbao*
33. *Francisco Lakatza Zulaika*
34. *Francisco Lejaonagoitia Aguirrechu*
35. *Marcos Lequerica Legarreta*
36. *Cipriano Leza Sanjuán*
37. *Bernardino Mugarra Goyenechea*
38. *Silvino Mugarra Goyenechea*
39. *Antonio Mugarra Ruiz*
40. *Vicente Orbea Aramburu*
41. *Félix Orcajo Gomez*
42. *Crestencio Pérez Olano*
43. *Florentino Pontesta Sarria*
44. *José Miguel Saizarvitori Alcaran*
45. *Jesus Trajola Zarandona*
46. *Pedro Ugalde Beloki*
47. *Antonio Ugarte Ladara*
48. *Francisco Ugartechea Zabala.*
49. *Jacinto Urberuaga Guerricaechevarria*
50. *Luis Urquijo Gonzalez*
51. *Pedro Urresti Barzola*
52. *Francisco Zabaleta Beraza*
53. *Cirilo Zautua Lekuona*

☪ DONIBANE – BIGARRENA ☪



Policarpo de Larrañaga dando bendición

El domingo 6 de agosto de 1939 los dos pequeños pesqueros, *DONIBANE* y *BIGARRENA*, zarpan, saliendo de la barra del río Adour a las seis y media de la tarde, posterior a la bendición en el muelle *Des Alées Marines* de Bayona, por parte del sacerdote exiliado Policarpo de Larrañaga, capellán del Sindicato de Pescadores (Euzko Tostarteko Bazkuna).

Las dos pequeñas embarcaciones pesqueras *Donibane* (San Juan, en Vasco) llamado al principio *Lendabizikoa* (La Primera) y el *Bigarrena* (La Segunda), ambas generales, con casco de madera, costillaje de varilla y provistas de motor Diesel de 50 HP. Sus características: eslora 14 metros; manga 3,50 metros y dos a tres pies de calado.



Tripulación

Tripulación del *Donibane*: Pedro Ruiz de Loizaga, de Mundaka, capitán; León Aguirregomezorta, de Motriko; Mosé Bedialauneta, de Ondarroa; Pedro de Bernedo, de Ondarroa; Silvestre de Isasti, de Guetaria; Francisco Valdivieso; Fernando de Echegoyen, de Bedia y Ramón Coscorrotza, de Lekeitio.

Tripulación del *Bigarrena*: José María de Burgaña de Motriko, capitán; Antonio Lopez Altonaga, de Mundaka; Emilio de la Hoz, de Guetaria; Cosme de Goitiz, de Lekeitio; José de Zabaleta, de Ondárroa; Ricardo de Azpirichaga, de Durango y Joseba de Arriandiaga, de Elantxobe.

Todos ellos marinos excepto Azpiritxaga y Echegoyen, oficiales del ejercito Vasco hechos prisioneros y canjeados.

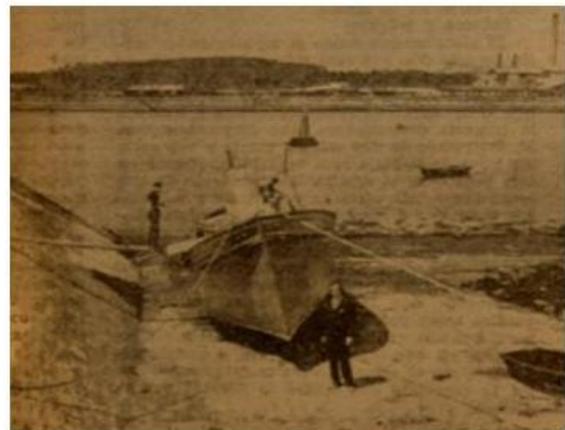
En alta mar descubrieron a un polizón a bordo del *Bigarrena*, se llamaba Miguel Marina Barredo, natural de Bilbao.



. El Capitan Burgaña inspeccionando minas



Capitanes Burgaña y Loizaga



El constructor Jose Manuel Oruezabala II junto a Donibane

Fragmentos tomados del texto “Desde San Juan de Luz a Venezuela por unos marinos vascos en dos pequeñas embarcaciones pesqueras”. Capitán Jose Maria Burgaña

A fines del mes de junio, se formalizó el proyecto para salida hacia Venezuela, de unos cuantos arrantzales o pescadores vascos, que residían en el País Vasco francés, exiliados forzosos, a consecuencia de la terrible tragedia que ha despedazado Euzkadi. Se intentaba la salida para Venezuela de unos 200 hombres. Este contingente nos pareció excesivo, para la primera partida, la prudencia exigía, que previamente se hiciera una exploración y se tuviese la certeza, primero: que el nuevo clima tan distinto al habitual nuestro, permitiera desenvolvemos....., pudieran adaptarse al nuevo mar en el que debiéramos ejercitarnos. Por ello nos pareció preferible, preparar una expedición de prueba y estudio, antes de resolver el éxodo de contingentes mas importantes, y así se convino.

Puestos de acuerdo sobre las artes de pesca que se debieran ensayar, el primer problema que se nos presento, era el de las embarcaciones que debiéramos utilizar. No hemos andado sobrados de recursos..... Así es que cuando hubo que pensar, en salir para Venezuela, fue necesario las embarcaciones que debiéramos conseguir para el viaje. Nos fijamos en dos motoras sardineras que trabajaban en San Juan de Luz y que habían sido construidas por los vascos refugiados. Es curioso el origen de los astilleros en que se construyeron estas embarcaciones y los obstáculos que hubieron de vencerse, para que fuesen admitidas a la pesca en las costas vasco-francesas.



Capitan Jose Maria Burgaña



Capitan Pedro Luis de Loizaga

A fines del año 1937, otro vasco refugiado en Francia, sobrado de entusiasmo y falto de recursos, el señor José Manuel Oruetazabala, de acuerdo con unos obreros especializados en las construcción de barcos, decidió la instalación de unos astilleros..... , en la desembocadura del Adour. Instalaron unos galpones, con madera que se agenciaron como pudieron y por la revalorización que adquirió el terreno en vista de la instalación de los astilleros, consiguieron una hipoteca de 40.000 francos, con lo que se compró la madera necesaria y los útiles de trabajo, para iniciar la construcción del primer barquito de pesca.



Donibane y Bigarrena en el Rio Adour, Francia

De estos astilleros salieron las embarcaciones "Donibane" que al principio se llamó "Lendabizikoa" (La primera), y "Bigarrena" (la segunda) ambas gemelas, con casco de madera, costillaje de varilla, y provistas de motor diesel de 50 H.P. Sus características: eslora 14 metros; manga 3,50 metros y dos a tres pies de calado. Fueron botadas el "Donibane" en agosto de 1938 y tres meses más tarde, su compañera.



Leon Agirregomezkorta, el llevo los restos de Sabino Arana a Bayona

El "Donibane", por aquello de que al perro flaco, todo se le vuelven pulgas, en una de sus primeras salidas a la mar, estuvo a punto de naufragar, en la peligrosa barra de Bayona, tocando fondo y deprimiéndose en las formas de la amura de babor, por lo que tuvo que ser sometido a serias operaciones de refuerzo del casco. Más tarde, en abril de 1939, embarrancó en las rocas a la entrada de la barra de Ciboure. Las averías fueron serias, consiguiéndose, no obstante, sacarla a flote y arreglarla, afectando la reparación a la quilla, parte del costillaje y gran superficie de la obra viva, trabajos que fueron aprobados y ejecutados bajo la inspección del representante del "Bureau Veritas". Por todos ello teniase al "Donibane" como barco de condiciones deficientes marineras y de gobierno, por lo que la gente difícilmente se avenía a tripularlo para sus diarias salidas a la pesca.

La otra embarcación elegida para el viaje "Bigarrena" (La segunda), procedente de los mismos astilleros, tampoco disfruta de mayores prestigios. Los pescadores la bautizaron con el nombre de "Bateau Fantome" o "Barco fantasma". He aquí las razones por las que se le bautizo con este título:

Durante la madrugada del 27 de diciembre de 1933, salió a la mar con buen tiempo, juntamente con otras setenta motoras de la flota de San Juan de Luz. A las 4 de la mañana, según manifestaron los pescadores de la indicada población francesa, a tres millas de la costa, cerca de Vieux Boucau, al norte de Capbreton, de golpe y sin causa aparente, "se partió el barco en dos" y hundiéndose con tanta rapidez, que apenas tuvieron tiempo sus tripulantes para ponerse a salvo pasando a bordo de otra motora que navegaba por aquel lugar. Estas declaraciones fueron formalizadas por los tripulantes ante las autoridades francesas, describiendo con todo detalle las fases del hundimiento. Se le dió de baja al "Bigarrena" en los registros, se armó un fenomenal escándalo protestó el Sindicato de Pescadores contra los "constructores desaprensivos" y la Compañía aseguradora ofreció a los armadores el pago del seguro correspondiente a la pérdida total de la embarcación, pero reservándose la acción contra la casa constructora. Los pobres constructores, que como decíamos, eran unos cuantos refugiados vascos, que salvando milagrosamente sus dificultades financieras, habían logrado ver terminados estos barcos, se hallaban consternados por la ruina de su negocio, la imposibilidad de cumplir los compromisos económicos contraídos y la amenaza de exigirles responsabilidades.

Así las cosas, el 28 de diciembre a las once de la mañana, ante la sorpresa general, apareció en el abra de San Juan de Luz una embarcación abandonada flotando flamantemente a la deriva. Esta embarcación era la "Bigarrena", que después de haber navegado durante más de dos días desde que se la consideró rota y naufragada, considerable número de millas, contra la dirección del viento y de la corriente habidos anteriormente, se presentó sola, para alivio y salvación de los constructores y destruyendo las leyendas que contra los mismos, de manera tan enconada, se iban fraguando agravando las penalidades impuestas por el destierro.

Por todas estas causas, cuando los pescadores vascos expatriados, expusimos nuestro propósito de ir a Venezuela, atravesando el Atlántico, con estas embarcaciones, el asombro y el temor fueron generales.

- *¿Pero cómo se atreven a salir con estas embarcaciones? Aunque sean buenas, ¿podrán llegar hasta América?*
- *Nunca hemos oído que con barcos que son tan poquita cosa, se haya llevado a efecto semejante travesía.*

Y así nos decidimos a preparar la expedición, nombrándome jefe de la misma, con entera libertad para actuar pero cargando sobre mi exclusivamente, la responsabilidad de cuanto aconteciese.

Puestos a nuestra disposición el "Lendabizikoa" o "Donibane II" y el "Bigarrena" y teniendo en cuenta la poca capacidad de los depósitos de combustible, cargamos tambores de gasolio, con los que llenamos las bodegas de popa y parte de la cubierta, intercalando entre los mismos, barriles de agua potable y de vino, bien sujeto todo. En la bodega de proa, almacenamos las redes y demás pertrechos de pesca, los bultos de equipaje, los víveres, etc, dejando el espacio requerido para alojamiento de los hombres. Cada barco portaba un pequeño bote auxiliar sobre cubierta y tapados por ellos los chalecos salvavidas. Cocina a petróleo. Tablas e instrumentos náuticos, cronómetros y aparato receptor de radio. Botiquín bastante bien surtido, solución de permanganato contra las materias orgánicas del agua y obligación de tomar un limón por cada día y persona, etc, etc.

El número de tripulantes se limitó a ocho hombres por barco. Un náutico, tres marineros de cubierta, tres de máquina, más uno de cocina.

Estudiadas las posibles derrotas a seguir, optamos por dar un rodeo y navegar por la zona de vientos alisios, considerando también prudente hacer escala en Dakar.

Con las máquinas a punto, velas auxiliares y todos listos, nos hallábamos con lo necesario a bordo, deseando hacernos a la mar, pero comenzó la etapa más desagradable de la empresa. Como consideraban descabellado nuestro propósito y surgían comentarios poco favorables en todas partes, los constructores de los barcos decían que se lavaban las manos porque no estaban hechas las embarcaciones para un viaje de esta naturaleza; la casa de los motores, tampoco respondía de que las máquinas pudieran ser puestas a un rendimiento tan exorbitante, y la compañía de seguros se apresuró a rescindir el contrato. Pero esto no era todo. La venta y exportación de barcos al extranjero quedaba prohibida en principio por las leyes francesas, los trámites prometían ser largos y mientras tanto el otoño avanzaba, con perspectivas nada tranquilizadoras, para los mares que debíamos atravesar.

Así es que, en cuanto recibimos el día 6 de agosto una comunicación del Ministerio de la Marina Mercante, en el sentido de que no se hacía objeción alguna respecto a la autorización de venta y salida de nuestros barcos al extranjero, sin más requisitos y sin comunicar nada a nadie, con el fin de evitar nuevos contratiempos o ironías, nos hicimos a la mar, y voy a copiar lo que consta en el diario de navegación.

Domingo, día 6 de agosto de 1939. Singladura No. 1.

Aprovisionados y listos los dos pesqueros, Bigarrena y Donibane, embarca el sacerdote don Policarpo de Larrañaga, quien nos da la bendición a las tripulaciones y acto seguido largamos amarras en el muelle des Allées Marines de Bayona, a las 18 horas, saliendo por la ría con la bandera francesa arbolada.

Al pasar frente a Brise Lames izamos la bandera venezolana al tope del trinquete y la de Euzkadí a proa, saliendo así por la barra del Adour a las 18.60 horas.

A bordo del “Bigarrena” cuando ya estábamos en el mar, ha surgido de la bodega un individuo, que ha debido estar oculto después de embarcar sin nuestro conocimiento, en los momentos de confusión de la despedida. Dice llamarse Miguel Marina Barrero, natural de Bilbao, de 24 años de edad. Se trata de un vasco expatriado, residente en Capbreton. Por no haber modo de desembarcarlo, continúa viaje con nosotros.



Miguel Marina Barrero, años despues cuando volvió a Euzkadí y se hizo un pintor famoso

DAKAR

“A las siete de la mañana, hora local, recibimos la visita de las autoridades marítimas y sanitarias, mostrándoles la patente de sanidad y demás documentación que obraba en nuestro poder.

Expuesto a las autoridades el objeto de nuestra escala en el puerto, de reaprovisionarnos al completo de agua, víveres y combustible, se nos manifiesta la necesidad de designar un consignario que responda por nosotros. Nos dirigimos al señor presidente de la Cámara de Comercio de Dakar, Mr. J.L. Turbe, para quien somos portadores de una carta de presentación por parte de un tal Cami, residente en Bayona y al que nosotros no conocíamos. La carta, traducida, decía así:

“Bayona, 28 de julio de 1939, Señor presidente: El azar me llevó ayer tarde a la ribera del Adour y cuál sería mi sorpresa al encontrarme allá dos pequeñas embarcaciones aprestándose a ir a Venezuela, por la vía Dakar. Yo no pude resistir al deseo de ser agradable, a estos bravos vascos obligados al exilio y que con una tranquilidad corajuda y una admirable resignación, van a intentar al igual que sus antepasados, la gran aventura “de las Américas”.

Sus medios me parecían tan frágiles, su travesía tan audaz, que yo les he prometido su absoluta colaboración si la necesidad y los socorros y ayudas que precisan durante su parada en Dakar, porque conozco cómo puede servirles su benevolencia, durante su permanencia en Dakar. Estoy seguro que usted comparte conmigo los sentimientos de cordial simpatía que merecen estos magníficos vascos en la dolorosa prueba que sufren y yo le agradezco, señor presidente, todo el interés que usted se toma por ellos.

Le ruego acepte señor presidente, el testimonio de mi sincera y fiel simpatía.

(Firmado) J.L. Cami”.

Efectivamente, después de enviada esta carta, el señor Turbe se interesó vivamente por nosotros, pidiendo al señor comandante del puerto, nos concedieron cuántas facilidades fuesen posibles, presentándonos a un proveedor de efectos navales y encargándose él mismo de gestionar el suministro de gas-oil, aceite y el petróleo que necesitábamos. Como resulta de estas gestiones, pudimos quedar abastecidos el mismo domingo, día de nuestra entrada. No obstante, preferimos dejar las faenas para el día siguiente, concediendo por el momento reposo a las máquinas y día franco a los tripulantes. Durante nuestra procedencia procedimos a cambiar el aceite a los motores y a cargar el completo de provisiones, pero un tornado que se abatió sobre la población en la tarde del día 21 entorpeció e interrumpió las faenas."

DAKAR - VENEZUELA

Viernes 1 de septiembre de 1939. Singladura 11.-

Por las estaciones alemanas, en sus emisiones radiadas para Centro y Sudamérica, nos enteramos que el ejército alemán, habiéndose recibido orden de oponerse a las “violencia polacas”, había comenzado a actuar encontrándose ya las fuerzas bastantes adentradas en territorio polaco. Poco después recibimos por vez primera la radio de La Habana y de ella escuchamos la confirmación del comienzo de la guerra polaco-alemana.

Lunes 4 de septiembre de 1939.

Con la emoción que es de suponer, captamos de madrugada la noticia de declaración de guerra a Alemania por parte de Inglaterra y Francia.

Pescamos albacoras de 4 a 5 kgs

Martes 5 de septiembre de 1939. Singladura 15. –

Navegamos con viento duro, racheado del ENE y maretón del mismo. Al amanecer arrecian los chubascos acompañados de fuerte viento Una de las rachas toma la vela del revés y la abate, rompiendo el palo; conseguimos, repararlo provisionalmente como para sostener la vela.

Por la tarde cerrados en agua bajo chubascos continuos. Pescamos dos albacoras de 60 y 100 kilogramos de peso.

Hacia el anochecer cede el viento y comienza el cielo a despejar. En uno de los claros avistamos los montes de Tobago por la amura de estribor.

A las 18.30, poco antes de cerrar la noche, aparece, por la amura de babor un barco petróleo que navega sin luces rumbo al E. Nosotros encendemos las nuestras reglamentarias y a poco comienza el referido barco a maniobrar de manera extraña; parece que nos teme y trata de alejarse poniendo proa al Sur, dándonos más tarde popa y huyendo hacia el SW perdiéndose en la noche con todas las luces apagadas.

Miercoles 6 de septiembre de 1939. Singladura 16.

A las 7 horas, ante las bocas del Dragou, gobernamos al S75Wv con objeto de aterrizar y seguir luego la costa Norte de la península de Paria.

Hacia las 17 horas comunicamos con un velero que resulta ser guardacostas venezolano. Nos ofrecen víveres, que no necesitamos, y a nuestra vez le entregamos la albacora de 60 kilogramos pescada de víspera

A las 18.30 fondeamos sin novedad en la bahía de Río Caribe (Estado Sucre. Venezuela), en la que entramos portando pabellón vasco. Admitidos a libre plática, saltamos los dos capitanes a tierra y redactamos un telegrama dirigido a Caracas dando cuenta de que entraremos en La Guaira, el viernes 8 al mediodía.

A las 22.45 horas levamos anclas y salimos de nuevo a la mar. Tiempo encalmado y mar llana.

Jueves 7 de septiembre de 1939. Singladura 17.-

Tiempo encalmado y mar llana 4.15 horas demora el morro de Chacopata al S/v a 1 ½ millas. Pasamos por el canal comprendido entre la isla Coche y los islotes de la banda de tierra. A las 7,55 doblamos la punta Araya a ½ millas y a las 10.05, portando el pabellón vasco, atracamos en Cumana, siendo admitidos a libre plática.

En Cumana nos aprovisionamos de agua y a las 12.05 largamos amarras saliendo para La Guaira. Izamos velas para aprovechar la brisa favorable que ha entablado y gobernamos al N85Wv en demanda de quedar libres de la punta Codera. Arriamos aparejos y sacamos una docena de doradas de 2 a 3 kilos de peso.

Viernes 8 de septiembre de 1939. Singladura 18.

Amanece con viento en calma y mar llana; vamos corriendo la costa a poca distancia y a máquina moderada, para no adelantarnos a la hora prevista de llegada.

A las 11,45 doblamos la boya de entrada del puerto de La Guaira (Estado Vargas. Venezuela), portando ambos barcos pabellón vasco a popa.

A las 12 fondeamos en lugar designado por el práctico, siendo poco más tarde admitidos a libre plática y dando con ello feliz término a la singladura y al viaje.

Como nota pintoresca de esta última parte de la travesía, ... al igual que nos ocurrió con el barco petrolero, que al vernos realizó una extraña maniobra alejándose de nosotros, nos sucedió lo mismo con algunos otros barcos. Son conocidas las precauciones adoptadas por todos los mercantes, especialmente ingleses y franceses, con motivo de la declaración de la guerra con Alemania. Nuestras pequeñas embarcaciones en el horizonte, daban la impresión del lomo de los submarinos y esta semejanza es la que determinó que los barcos señalados al vernos tomaran rumbo contrario a la dirección que seguían.

En Venezuela hemos sido cordialmente recibidos. Se ha constituido una sociedad con el título de "Pesquerías Vascas del Caribe" de la que es presidente el antiguo empleado del Banco de Vizcaya y alto funcionario de Hacienda del Gobierno Vasco , D. Juan de Olazabal e inmediatamente las dos pequeñas lanchas de seis toneladas, se dedican activamente a la pesca, mientras se estudian con el optimismo habitual, otros proyectos de mayor envergadura."



Los valientes marineros a la llegada a Venezuela

✻ VIA REPUBLICA DOMINICANA ✻



Un grupo importante de vascos llegó a Venezuela a través de la República Dominicana. A pesar del régimen que imperaba en dicho país, muchos iban allí debido a que era muy difícil obtener visados para México, Argentina o Chile. Trujillo, el dictador dominicano no ponía impedimentos. Eso sí, cada exiliado debía pagarle 50 dólares (500, los refugiados judíos).

Hubo dos tandas de viajes a la República Dominicana. Una llegó a finales de 1939 y la segunda en los primeros meses de 1940. Las condiciones de vida allí eran extremadamente duras.



El primer grupo formado por dieciséis personas, embarcó el día 24 de diciembre de 1939 a bordo del Presidente Trujillo, llegando al puerto de Curaçao dos días más tarde. De allí, a La Guaira, en el Ramoe.

Un segundo grupo de vascos salió de Ciudad Trujillo el 5 de enero de 1940, tras hacer el mismo recorrido llegaba al citado puerto venezolano en el Cottica, La mayor parte de estos y otros que habían llegado a esta isla a bordo del vapor Lassalle habían organizado el viaje en el convento benedictino de Belloc en el sur de Francia.

EL ALSINA



Alsina



Dibujo de Nestor Basterretxea (15 años). Cubierta del Alsina

Algunos de quienes, más tarde, gozaron de gran prestigio en la comunidad vasco-venezolana, llegaron al país tras sufrir la angustiosa odisea del buque Alsina. Tras una escala en Veracruz y pasar por un campo de concentración en las cercanías de La Habana, embarcarían en Santiago a bordo del Cuba, llegando a La Guaira el 10 de diciembre de 1941. Entre ellos, el doctor Luis Bilbao o Lucio de Aretxabaleta. Otros llegaron desde Argentina o Colombia, caso este último del escritor Luis Ruiz de Aguirre.

El *Alsina* zarpo desde Marseille, Francia, un 15 de enero de 1941, para un viaje que se anunció de quince días y que, por razones de la tibieza francesa en relación a Alemania, endureció los permisos británicos, impidiéndole cruzar el Atlántico, a falta del NavyCert requerido. Por tal conflicto burocrático, aquellas personas estuvieron retenidos meses en la rada de Dakar, a bordo de la nave, sin alimentación apropiada aunque pusieron todo su empeño en la alimentación de los niños y en no desmerecer de sus atuendos, remendados y planchados una y otra vez con diligencia; fueron enviados a campos de concentración en el interior de Marruecos y, finalmente, accedieron a América en el vapor *Quanza*, de bandera portuguesa, recalando en Veracruz y La Habana, a finales del 41.

Estuvieron, como afirmó Alcalá Zamora, *441 días de peregrinaje* en condiciones angustiosas, pero ninguno flaqueó. No es fácil encontrar en los múltiples barcos de refugiados a América en aquel tiempo, uno en el que se escribieran tres libros, dos de poesías, y en el que un adolescente pintara los sucesos. Tenemos el libro de Tellagorri, *París Abandonada*, con ilustraciones de Basterretxea, publicado en La Habana, y el de Monzón, *Urrundik*, publicado en México, y las poesías de Amezaga, *Ixaso aurean*, publicadas en Zarautz, recopiladas por Xabier Irujo. Es un hecho de por sí extraordinario. Cómo pudieron sobrevivir con semejante dignidad ante tanta adversidad como la que padecieron. Pero aquellos pasajeros de la Libertad fueron el símbolo, dentro de su absoluta indefensión, de la entereza vasca de resistir para sobrevivir.



Pasajeros del Alsina ya en el Quanza

Embarcaron gente de toda clase, aristócratas como arruinados y pobres en el sentido más elocuente de la palabra y una viva policromía de nacionalidades. Los vascos eran: para Venezuela: Antonio Alegría; Lucio Aretxabaleta, su esposa Miren Txintxurreta e hijos Jon, Iñaki y Libe; José Aretxalde: José y Justina Otaegi de Arizmendi e hijos Pedro, Lourdes, María del Coro y Carmen; Luís Bilbao, su esposa María Dolores Korta e hijos Jayone y Joseba.



Eleazar Lopez Contreras

A pesar de los resultados positivos de estas negociaciones, fallaron los medios de transporte. El presidente López Contreras había propuesto el poner a disposición de los vascos el Hotel Jardín de Maracay por si llegaban nuevos grupos. En aquellos días, Ricardo de Maguregui estaba tratando de fletar un barco panameño de carga que se iba a acomodar para el transporte de pasajeros, para que se trasladase a Burdeos y recogiese el mayor número posible de pasajeros vascos. Sin embargo, el agravamiento de la situación bélica internacional lo impediría.

Muchos vascos llegaron desde el mismo instante en que llegaron en 1496 a costas de Venezuela, por la actual población de Macuro, estado Sucre, las Carabelas de Cristóbal Colon. El primer europeo que piso tierra en Venezuela fue Pedro de Terreros, secretario de Colon, de origen vasco, quien fue delegado por el Comandante ya que el tenía una “enfermedad de los ojos”. Desde ese instante siempre arribaron vascos a Venezuela, unas épocas mas significativas como en la Conquista, luego en la época de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

Pero para nosotros el exilio posterior a 1939, significa, nuestro inicio como Comunidad Vasca en Venezuela, por ello doy GRACIAS A NUESTROS PADRES por enseñarnos a amar esta Tierra de Gracia.

PJA

ESKERRIK ASKO