

# Iritzia

## Behatokia

POR Iñaki  
Anasagasti



## Brindis en Nueva York y lanchas en el Mediterráneo

Quando el 31 de diciembre de 1939, en París, el lehendakari Aguirre, tras su mensaje de Gabon, elevó su copa de champán para desear a toda su familia un 1940 mejor, no sabía lo que le esperaba

EN mayo de ese año, ante la invasión alemana de Bélgica y la evacuación de Dunquerque se queda aislado de su gobierno y amigos y salva la vida de milagro escapando vía Berlín, metiéndose en la boca del lobo. Tras una aventura de película aparece en White Plains, cerca de Nueva York, donde rehace su vida y sus contactos, entre ellos, con los catalanes, a cuyo presidente Companys habían fusilado. Dos años después, el 17 de diciembre de 1941, antes de aquellas navidades ya en Nueva York, Aguirre escribe en su diario: "Redacto el plan de Acción para Euzkadi y Catalunya. Nuestro pensamiento era ya conocido y sin discusión: afirmación nacional vasca y catalana y derecho de autodeterminación. Faltaba el programa de acción: o la declaración de independencia o la acción conjunta peninsular a base de aquellos principios. Lo primero, difícil de ser aprobado por las cancellerías sin agotar lo segundo. Mi propuesta, que ha ido a nuestra Delegación de Londres y a los catalanes por conducto rápido diplomático -en el avión de los ingleses-, se concreta en una proclama por la que Pi y Suñer y yo, en nombre de Catalunya y Euzkadi, sentando nuestro

derecho de autodeterminación y nuestras ideas democráticas y sociales, nuestra adhesión a las democracias y nuestro estado de guerra con Franco, llamamos a la democracia española, de todos los matices, para la lucha común bajo la aceptación de aquellos principios. ¿Lo entenderán los españoles?". Pues no. No lo entendieron ni lo entienden, pero el PNV era y es un partido de larga mirada y nadie, como se ve en lo escrito por el lehendakari, nos tiene que dar clases de nada. Está todo inventado. Y con el telón de fondo de lo que está ocurriendo en Catalunya y sin olvidar aquel intento de Aguirre de que las tropas vascas pasaran por Francia y se instalaran en Catalunya, ha sido mucha el agua que ha luido por los puentes vascos y catalanes, miles de historias que convendría ir recogiendo para dar fe de ellas. Hoy toca contar una desconocida que habla de establecer lazos en situaciones críticas e imposibles. Juan Víctor Echevarría Querejeta nació en Bilbao el 16 de mayo de 1909 y murió en Caracas el 26 de noviembre de 1989. Allí le conocí, en el Centro Vasco. Juan Víctor trabajó en el Ayuntamiento de Bilbao hasta que estalló la guerra. Fue también músico (trompetista) de la Banda Municipal. En Bilbao conoció a Valentina, costurera, que trabajaba en un taller situado en la calle Buenos Aires.

Tras la guerra y el refugio, el 10 de diciembre de 1939 salieron del puerto de Burdeos en el barco *La Salle*. Llegaron a Santo Domingo ese mismo mes y permanecieron un corto tiempo. De allí salieron hacia Venezuela, llegando a La Guaira y posteriormente a Caracas, el 23 de diciembre. En este bello y querido país fueron muy bien acogidos. Llegaron a la pensión de la familia Cedeño, en la Caracas colonial, en el barrio de La Pastora, donde fueron tratados con mucho cariño. Tanto así, que la señora Cedeño prestó dinero a Valentina para que comprara una máquina de coser, con la que pudo ganarse el primer dinero cosiendo, por encargo, para una fábrica. Juan Víctor se integró bastante bien en un país en el que una buena parte de sus ciudadanos sentían gran simpatía hacia los vascos y republicanos. Llegó a trabajar como taquígrafo en las sesiones del Concejo Municipal del Distrito Federal (1940-42) y en la Comisión designada por el presidente de la República Isaias Medina Angarita para la creación del acuerdo de Caracas (1942-43). Posteriormente (1945-48), fue secretario del ministro de Obras Públicas Luis Lander, durante la presidencia de Rómulo Gallegos hasta el golpe de Estado de Pérez Jiménez. Tuvo entonces que dedicarse a la venta de seguros. Para ese momento ya conocía a

mucha gente y con su simpatía, buen humor y buena labia le fue muy bien en esa nueva actividad. Con la llegada de la democracia, trabajó desde 1963 hasta 1978 como jefe de taquígrafos de la Cámara de Diputados, de donde fue jubilado a los 69 años. Antes, al declararse la guerra en 1936, había sido taquígrafo de la Junta de Defensa de Vizcaya y, disuelto este organismo y constituido el Gobierno vasco, fue soldado voluntario, comisario de batallón y secretario general del Comisariado del Ejército de Asturias. Perdió el Norte, fue destinado a un Batallón de Carabineros como delegado (cargo análogo al de comisario) y después trasladado, en el mismo cargo de delegado, a la Jefatura Central de Transportes del Ministerio de Hacienda y Economía, donde desempeñó hasta el día 9 de febrero de 1939, en Barcelona, actuando en estrecha colaboración con el Gobierno vasco. El traslado a este último cargo había sido a raíz del corte de carretera entre las zonas central y catalana. Era necesario restablecer la comunicación entre ambas zonas por vía marítima, lo que fue logrado al día siguiente de producirse el corte, montando un servicio de enlace con canoas rápidas entre Tarragona y Castellón. De la misma manera, tuvo que restablecerse el transporte por mar para mercancías en general. Procedió la Jefatura Central de Transportes a la requisita rápida de las embarcaciones que se encontraban paradas en los puertos sin prestar ningún servicio o, a lo más, haciéndolo en beneficio exclusivo de determinadas organizaciones. Echevarría, en representación del organismo mencionado, estableció contacto con el Gobierno vasco (Julio Jauregui, Basterra e Irusta) para la recluta del personal que fuera capaz de burlar la vigilancia de la flota enemiga y defenderse contra los ataques aéreos. El Gobierno vasco hizo un llamamiento a todos los marinos vascos y, previa oportuna selección, constituyeron el Grupo Marítimo en Jefatura que alcanzó a tener ochocientos hombres. Se estableció el cuartel en Premiá del Mar para reserva e instrucción, consiguiendo excelentes resultados en las clases de náutica y máquinas.

Llegará el día en que sean conocidos los viajes realizados por estos bravos marinos desde Sant Feliu de Guixols-Barcelona a Cartagena, repetidas veces, burlando la vigilancia facciosa

Con estos hombres y los barcos requisados (moto-veleros en su mayoría) quedó constituido definitivamente el servicio de transporte marítimo en la Jefatura para el transporte entre ambas zonas de pasaje, correspondencia, mercancías en general y servicios de pesca, realizando 170 viajes entre las dos zonas desde la fecha del corte de la comunicación por carretera hasta la pérdida de Barcelona en 1939, con barcos de escasísimo andar y sin protección adecuada. Perdieron doce barcos: uno apresado por el enemigo, tres hundidos en ruta por la aviación facciosa y el resto, hundidos en los distintos puertos del litoral. Este buen resultado fue posible, exclusivamente, merced a la pericia y valor personal de los componentes del tantas veces mencionado Grupo Marítimo. Fueron propuestos para la Medalla del Valor el capitán Loizaga y el ametrallador Alzaga por su valerosa defensa contra repetidos ataques de la aviación enemiga a la altura de Tarragona.

Llegará el día en que sean conocidos los viajes realizados por estos bravos marinos desde Sant Feliu de Guixols-Barcelona a Cartagena, repetidas veces, pasando por una extensísima zona enemiga y burlando la vigilancia establecida por la flota facciosa, llevando por toda protección un fusil ametrallador. Tanto el Jefe de la Unidad, el comandante Rementeira, como su hermano Alberto, comandante secretario, y Echevarría dieron al Gobierno vasco y al Hogar Vasco de Barcelona las máximas facilidades en la prestación de servicios de transporte por carretera de forma gratuita.

Juan Víctor Echevarría trató personalmente con Julio Jauregui de reorganizar en Catalunya las Cofradías de Pescadores Vascos para dar ocupación a sus pescadores y paliar el problema de abastecimiento. Y en los últimos momentos de Barcelona colaboró a evacuar por mar a personal vasco, principalmente mujeres.

No me digan que no es una historia preciosa, totalmente desconocida y digna de ser resalada. Juan Víctor y aquellos vascos, cuando cerraron las carreteras, lograron el contacto por mar y pusieron todo un servicio que funcionó de maravilla. El lehendakari Urkullu, interrumpido el diálogo entre la Generalitat y La Moncloa, puso asimismo una serie de oficios de mediación. Ahora, recordando lo dicho por Aguirre en Nueva York y recordando todas estas historias, ¿quién nos dice que no podamos seguir haciendo este importante trabajo por tierra, mar y aire, sin que nos bombardeen?