

historias vascas

Hoy sábado, en el Ayuntamiento de Lekeitio, se llevará a cabo un acto de homenaje a los familiares de los tripulantes del yate 'Vita' y se recordará con una exposición la historia de la evacuación de Francia a México del tesoro de la República española en la que fueron protagonistas de primera línea el armador Marino Gamboa, el capitán José Ordorika y la tripulación del yate, más de mitad naturales de Lekeitio

Los lekeitiarras y el viaje del 'Vita'

Koldo San Sebastián

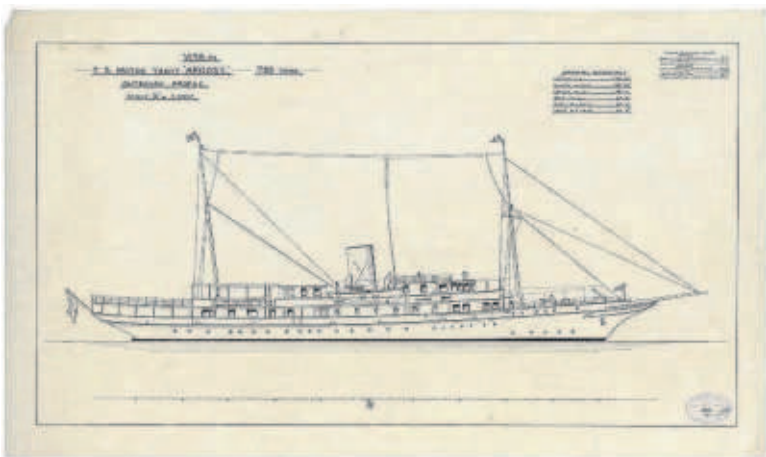
A principios de septiembre de 1936, el *Tramontana*, un bacaladero de la Pysbe [Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España], después de regresar de Terranova, se encontraba en Pasaia. En aquellos días, las tropas rebeldes habían lanzado una ofensiva sobre Gipuzkoa para cortar la comunicación por tierra entre la zona republicana del Norte y Francia. El día 5 cayó Irun y el 6 se ordenó la evacuación de la flota de pasaitarra.

En Bilbao, se hizo cargo del barco Antonio Manresa, capitán también de la Pysbe. El *Tramontana* fue reclamado por el Ministerio de Marina y Aire y el 29 de septiembre zarpó hacia el Mediterráneo. En Cartagena, Manresa completó la tripulación con marinos conocidos suyos de la Pysbe. El *Tramontana* pasó a depender del Ministerio de Hacienda y fue destinado al transporte de oro, llevando a Marsella 1.688 cajas cargadas del preciado metal.

En las Navidades de 1937, Manresa fue llamado a Valencia por el ministro de Hacienda Francisco Méndez Aspe. Le comunicaron que, por orden del presidente del Gobierno, Juan Negrín, debía trasladarse a Londres en misión especial: debía comprar un barco. En la capital británica, Manresa encargó la misión a Marino Gamboa, armador vasco-filipino, a quien ya conocía. Gamboa localizó en Southampton un lujoso yate, el *Vita*, construido en 1931. Poco después se produjo la compra del yate a nombre de Gamboa por entre 45.000 y 50.000 libras, registrando el barco en el Consulado de Estados Unidos, representante de los intereses filipinos. Quedaba un último e importante trámite: establecer la



Rafael Goenaga, lekeitiarra, contraemaestre del 'Vita'.



Plano del yate.

relación legal entre el armador y la República, sin que esta figurase por la misión secreta a la que estaba destinado el buque. Para ello, se estableció un contrato de *time charter* entre Marino Gamboa y Pablo Azca-

rate, embajador de España en Reino Unido.

LA PRIMERA TRIPULACIÓN Marino Gamboa se dispuso a contratar una tripulación cualificada. Llamó enton-



El yate 'Vita' fue construido en 1931.

ces al capitán José Ordorika quien formó una tripulación mixta, vasco-británica, con el fin de salvar cualquier impedimento legal y porque en aquellos años los marinos vascos no estaban acostumbrados a manejar motores diésel. A partir de junio de 1938 el *Vita* navegó en viajes de prueba por el mar del Norte, hasta que, a finales del mismo año, ante el empeoramiento de la situación política internacional, regresó a Southampton para permanecer allí hasta el 14 de febrero de 1939.

En julio de 1938, quince tripulantes del *Tramontana* recibieron la orden de dirigirse a Barcelona, donde permanecieron hasta finales de año. Llamados al castillo de Figueres, donde se encontraban reunidas las Cortes y el Gobierno de la República, el ministro de Hacienda, Méndez Aspe, les dotó de pasaportes y dinero para trasladarse a París donde debían hacerse cargo de una mercancía muy especial.

Dos de los oficiales, Isaac Etxabe y Antonio Brouard, acompañados de un funcionario del Banco de España, compraron en las Galerías Lafayette de París 57 maletas idénticas. Desconocían los pormenores de su misión, aunque nadie dudaba de que se trataba del transporte de algo muy valioso. Por fin, una mañana temprano, fueron convocados en la embajada española donde cargaron las maletas en unas furgonetas proporcionadas por el Frente Popular francés. Inmediatamente partieron rumbo a Rouen donde debían esperar la llegada del *Vita*.

El contenido de las maletas era lo que se conoció como *el tesoro del Vita* y estaba formado por depósitos, bienes, valores, divisas, joyas, metales preciosos, monedas de oro, etc. extraídos o incautados de la Caja de Reparaciones, Casa de la Moneda y

Timbre, Museo Arqueológico Nacional, Monte de Piedad de Madrid, Generalitat de Catalunya, iglesias, palacios de la nobleza, etc. Todo ello valorado en muchos millones de dólares que el Gobierno de la República pretendía utilizar en atender las necesidades materiales de los refugiados republicanos, además de para financiar la labor política antifranquista en el exilio. Para ello era necesario transportar el tesoro a un país seguro, lejos del alcance del Gobierno franquista, y ese país solo podía ser México.

El 14 de febrero de 1939 el *Vita*, que había salido ese mismo día de Southampton, llegó a Le Havre, donde embarcaron parte de la carga. En el citado puerto de Rouen fueron enrolados los tripulantes del *Tramontana* en sustitución de la marinería inglesa. Con ellos, en principio, solo viajarían el funcionario de Hacienda José María Fernández Sabater y el teniente coronel de carabineros Enrique Puente. Sin embargo, los números que acompañaban a este último optaron por escapar de Europa y embarcar. Manresa impulsó también la evacuación de su cuñado y de su hermano. Completado el embarque, el *Vita* viajó por última vez a Southampton.

De las anotaciones del capitán Ordorika no se desprende nada anormal. Sin embargo, como se sabría más tarde, había un plan para desembarcar a la tripulación del *Vita*, quedándose a bordo únicamente los hombres del *Tramontana* y los enviados de Negrín. Ordorika se negó con firmeza al relevo de la tripulación aduciendo que solo acataba las órdenes del armador; esto es, las de Marino Gamboa, aparte de que en el contrato entre el gobierno republicano y el armador estaba incluida la tri-

historias vascas



para repostar en Saint Thomas, el *Vita* avistó Veracruz el 23 de marzo, donde atracaron a las 16.15 horas de ese mismo día.

Cuando el *Vita* llegó a Veracruz, no había nadie esperándolo. Ante este hecho, Puente y Sabater se trasladaron a la ciudad de México para entrevistarse con Indalecio Prieto y con el cónsul general español. Por su parte, en el barco, el capitán se encontró en una situación especialmente grave. El día 27 de marzo se presentaron inopinadamente un comandante y cuatro números de la aduana para verificar un fondeo [registro] del yate.

Tras este incidente, Ordorika, Manresa, Puente, García y Arévalo y acordaron que Ordorika y Puente regresasen a la capital para pedir a Prieto que interviniese en el asunto. Prieto pidió la intercesión del presidente de México, Lázaro Cárdenas. El día 29 los emisarios del *Vita* regresaron a Veracruz y aquella misma noche zarparon rumbo a Tampico, adonde llegaron al día siguiente. Allí, según lo acordado, se encontraban los enviados de Cárdenas. Estos, junto con Ordorika y el cargamento, partieron de madrugada para la capital, donde los bultos fueron depositados en lugar seguro.

pulación. La tripulación definitiva quedó formada por José Ordorika, capitán; Isaac Etxabe, primer oficial; José Antonio Bilbao, segundo oficial; Antonio Brouard, segundo oficial; Rafael Goenaga, contraestre; Teodoro Burgaña y Félix Bilbao, engrasadores; los marineros Teodoro Urkiaga, Tomás Markes, Santiago Zumaran y Santos Garamendi; Santiago Belaustegi, segundo cocinero; Antonio Ertze, tercer maquinista; Eugenio Aranguena, mayordomo; Jesús Zabala, camarero, todos ellos naturales de Lekeitio; Salvador García (sobrecargo), Eulogio García (telegrafista), Serapio Zabala, Mariano García y Santos Arévalo (marineros), Miguel Alluntiz, José María Sabater y Enrique Puente (engrasadores), Justo Fullando (cocinero), Álvaro Aretxabaleta (primer maquinista), Eduardo Etxaniz (segundo maquinista), Domingo Ozamiz, y Antonio Manresa (camareros), Mariano Manresa (administrador) y Arnold Green (maquinista). Juan Urkiaga, también de Lekeitio, enfermó y no viajó a México.

LA SINGLADURA El día 28 de febrero de 1939, el *Vita* abandonó Southampton con un creciente mal tiempo. Se había elegido salir apresuradamente y con mal tiempo como medida de seguridad. Corrían rumores sobre la naturaleza del viaje y, por si esto fuera poco, Francia, y tras ella vendría el Reino Unido, estaban a punto de reconocer oficialmente la dictadura española. Había prisa para alcanzar tierras mejicanas y salvar el cargamento. El *Vita*, utilizando las dos máquinas “a toda fuerza”, emprendió la singladura entre fuertes vientos. Ordorika anotó que el “buque trabajó extraordinariamente”. Tras algún pequeño susto en la escala

que necesitaba garantías de que él y sus hombres fueran a cobrar las gratificaciones acordadas. En vista de la situación, se decidió esperar la llegada de Negrín a México. Finalmente, Prieto se hizo también con el control del barco, y la JARE, el organismo creado por la Diputación Permanente para gestionar los bienes transportados por el *Vita*, se hizo cargo de los salarios de los tripulantes.

El viaje de Tampico a Panamá fue el último que el barco realizó con el nombre *Vita*. En la Ciudad de Panamá, además del pabellón, cambió su nombre por el de *Abril*, puesto en recuerdo de la República española. También allí los marinos vascos convalidaron sus títulos profesionales españoles por panameños, lo que les permitía navegar por América (no así en barcos mexicanos). De Panamá, el *Abril* pasó a Acapulco donde quedó fondeado en espera de comprador.

Indalecio Prieto había comenzado a buscar una solución. Tras una reunión de la JARE, se decidió ceder el barco a una persona designada por el organismo de auxilio republicano



José Ordorika, capitán lekeitiarra del 'Vita'.

que se haría cargo en el acto de las referidas deudas. La persona elegida debía gozar de la confianza de ambas partes –Prieto y Gamboa– y esta resultó ser el capitán José Ordorika.

Al margen del problema de la propiedad, el *Vita* estuvo amenazado por otro no menos grave. En septiembre de 1939, Harold M. Collins,

cónsul de Estados Unidos en Tampico, comunicó a Ordorika que el Departamento de Estado le había avisado de que el gobierno filipino no autorizaba la renovación del registro del *Vita*. Como consecuencia, las autoridades mexicanas apremiaron a Ordorika para que se procediese al nuevo abanderamiento. Hasta que esto no se produjo, el yate se mantuvo en situación ilegal. Tras el cambio de titularidad en la propiedad del barco, el 25 de junio de 1940, las autoridades concedieron un pasavante para que el barco se trasladase a Panamá donde debía abanderarse de nuevo.

La historia del *Vita* no terminó ahí, pues la vida del yate que puso a salvo el tesoro de la República llega hasta el día de hoy. El primitivo *Argosy*, más tarde llamado *Vita*, *Abril*, *USS Cythera*, *Sátira*, *Ben Hecht*, *INS Maoz*, *Santa María del Mare*, *Rossey One*, *White Lady* y, de nuevo *Argosy*, después de pasar por tantas manos como nombres ha tenido, se encuentra en reparación en un astillero holandés, de donde zarpará en breve para navegar de nuevo. ●

The poster features a light beige background with a grid of thin, light beige lines. The title 'PARALELOS Y MERIDIANOS' is written in large, bold, black, sans-serif capital letters, oriented vertically and centered. Below the title, the text 'COLECCIÓN IBERDROLA' is written in a smaller, bold, black, sans-serif font. At the bottom left, the dates '29.04-30.08.2026' are displayed in a bold, black, sans-serif font. At the bottom right, the text 'Arte Ederren Bilboko Museoa' and 'Museo de Bellas Artes de Bilbao' is written in a black, sans-serif font. To the right of this text is the Iberdrola logo, which consists of the number '125' followed by a stylized flame icon and the word 'Iberdrola' in a bold, black, sans-serif font.

bilbao **museoa**

PARALELOS Y MERIDIANOS

COLECCIÓN IBERDROLA

29.04-30.08.2026

Arte Ederren Bilboko Museoa
Museo de Bellas Artes de Bilbao

125  **Iberdrola**