

## GUERRA CIVIL, ÉXODO Y EXILIO. LA AVENTURA DEL “STANBROOK”, ALICANTE-ORÁN, MARZO 1939

Juan B. Vilar  
Universidad de Murcia\*

**Abstract:** In March of 1939 the total collapse of the Spanish republic took place, with its corresponding massive exodus of those who, having collaborated in some way with the fallen régime, were able to reach safety abroad. Indeed, and without any doubt, the Stanbrook ship was involved in one of the most spectacular flights and, in addition, the very last important one, in which on March 28<sup>th</sup> 2.638 people could escape from Alicante to Oran (Algeria). This paper analyzes the dramatic circumstances of these refugees' exile before, during and after such a gruelling travel to their destination.

**Key words:** Civil war during 1936-1939, exile, Stanbrook, Alicante, Oran, Spain, French Algeria.

**Resumen:** En marzo de 1939 tuvo lugar el desplome total de la España republicana, con el consiguiente éxodo masivo de quienes, habiendo colaborado de alguna forma con el régimen caído, tuvieron posibilidad de ponerse a salvo en el extranjero. Sin duda una de las fugas más espectaculares, y además la última importante, fue la que protagonizó el buque *Stanbrook*, en el cual en 28 del expresado mes pudieron escapar desde Alicante con destino a Orán (Argelia) 2.638 personas. Este artículo analiza la composición del pasaje, así como las dramáticas circunstancias que rodearon el embarque, y singladura, y el penoso exilio de esos refugiados una vez llegados a su destino.

**Palabras clave:** Guerra civil de 1936-1939, exilio, Stanbrook, Alicante, Orán, España, Argelia francesa.

---

\* **Dirección para correspondencia:** Catedrático de Historia Contemporánea, Facultad de Letras (Campus de la Merced, c/. Santo Cristo, 1) Universidad de Murcia. 30001 – MURCIA; Telf.: 968-363226; E-mail: jbtvilar@um.es

En los Archivos Nacionales Franceses de Ultramar (Aix -en- Provence), Sección *Police*, 1939-1945 (Refugiados Españoles), se contiene un interesante expediente, relación nominal de fugitivos republicanos españoles, embarcados en Alicante con destino a Orán (Argelia) en el buque inglés *Stanbrook*, último que abandonó el puerto con anterioridad a la llegada de las tropas de Franco.

Esta emigración se inserta en el éxodo final de la guerra civil, culminante en el mes abierto en 27 de febrero, día del reconocimiento del gobierno de Burgos por Francia y el Reino Unido (tras la ocupación de Cataluña y el cierre de la frontera) y de la renuncia de la presidencia de la República por don Manuel Azaña, y que se cierra en 31 de marzo con la ocupación de Almería, Murcia y Cartagena, últimos reductos adictos al régimen caído.

La huida de la flota republicana desde Cartagena a Bizerta en 5 de marzo, permitió al mando nacionalista tres días más tarde, decretar el bloqueo sobre la totalidad del litoral mediterráneo todavía no ocupado por su ejército. Pero no fue interferida, salvo contadas excepciones, la evacuación de refugiados en toda suerte de embarcaciones, operación apoyada en ocasión por buques de guerra británicos y franceses.

Durante las últimas semanas de la guerra el doctor Juan Negrín, jefe del Gobierno, en vano se esforzó en levantar la moral de resistencia de la extensa Zona Centro-Levante todavía controlada por la República, apoyándose de forma exclusiva en comunistas y sectores socialistas afines. Tales esfuerzos fueron en vano, de forma que socialistas reformistas de Julián Besteiro, ugetistas, cenetistas y los republicanos burgueses hicieron causa común con un Consejo Nacional de Defensa formado para llenar el vacío dejado por el autoexilio de Negrín y su gobierno. El coronel Segismundo Casado, presidente de ese Consejo, acordó buscar una paz negociada con Franco y poner fin a tanto sacrificio estéril. Al propio tiempo, como controlase el ejército del Centro, el único todavía en pie de guerra, reprimió con dureza el levantamiento de las divisiones comunistas que propugnaban la resistencia a ultranza. Pero como quiera que Franco rechazó todo acuerdo negociado y exigió la rendición sin condiciones, el Consejo se disolvió, Casado y los suyos huyeron por Valencia y Gandía, y días más tarde Besteiro asumía la penosa misión de entregar al general vencedor los escuálidos poderes que restaban a la República.

### **ALICANTE, MARZO DE 1939**

Marzo de 1939 fue para la ciudad de Alicante un mes dramático. Tanto por haberse agravado la situación de escasez y miseria que venía padeciendo durante los tres años de guerra por causa del desabastecimiento, y al interrumpirse ahora casi todas las actividades económicas, como por persistir los frecuentes bombardeos de la aviación enemiga, quizá no ya tan mortíferos pero igualmente destructivos. En la memoria de todos se hallaba presente la incursión no lejana que al incidir de lleno sobre el Mercado de Abastos, a hora en que se hallaba repleto de gente, causó tal carnicería que la sangre bajaba a raudales por la actual Rambla de Méndez Núñez hasta el puerto. La llegada ahora desde la España republicana todavía no ocupada, de una avalancha de refugiados heridos, lisiados y hambrientos con la esperanza de poder escapar por mar, colocó a esta localidad de retaguardia al límite de sus posibilidades de supervivencia.

Un síntoma más en Alicante del desmoronamiento general de las instituciones tras el golpe de Casado fue la suspensión o destitución (con frecuencia seguida de encarcelamiento) de la mayor parte de sus autoridades civiles y militares. Comenzando por Etelvino Vega, comandante militar de la plaza, y el gobernador civil, Ricardo Mella. Uno y otro por simpatizar con las tesis comunistas. Por acuerdo del Consejo Nacional de Defensa, el socialista Manuel Rodríguez, ex-alcalde de Elche y ex-gobernador de Castellón, se hizo cargo del Gobierno Civil, y por tanto del control político de Alicante y su provincia, quedándole subordinado el nuevo comandante militar de la plaza, teniente coronel Antonio Rubert. Firmemente apoyados por socialistas y anarcosindicalistas, se dieron a la caza de los militantes del P.C.E., destituidos de todo cargo de responsabilidad y encarcelados aquí como en el resto de la España republicana, excepto unos pocos líderes que pudieron escapar solos o con sus familias a Francia y a la Argelia francesa desde el aeródromo albaceteño de Los Llanos y desde los murcianos de San Javier y Los Alcázares, o desde los improvisados en Monóvar, Elda, Castalla o la propia Alicante.

En cuanto al Ayuntamiento, Ángel Company, alcalde, o por mejor decir presidente del Consejo Municipal de Alicante, que tal era el título que llevaban los alcaldes (y consejeros los concejales), destituido de su cargo días antes por el extinguido gobierno Negrín, volvió al Ayuntamiento pero excluyendo a los consejeros comunistas, de igual forma que sucedió en los otros municipios de la provincia. En cualquier caso la situación era insostenible, y Company apenas pudo mantenerse en su puesto dos semanas. Fue sustituido por Ramón Hernández Fuster, que presidiría el último consejo municipal, celebrado el 23 de marzo.

Ante ese vacío de poder, extensible a todas las instituciones civiles, no quedó en Alicante más autoridad que la militar, y sin otra función reseñable que mantener en lo posible el orden público y posibilitar una evacuación ordenada de la población y de los millares de fugitivos que confluían sobre la ciudad. Evacuación ordenada pero selectiva, por no decir arbitraria e incluso despiadada, por darse prioridad a vecinos respecto a forasteros, siempre que fueran militantes socialistas, ácratas o republicanos burgueses de izquierda, en tanto los comunistas eran excluidos, y por tanto condenados a la represión de las tropas *liberadoras*, que sin duda sería terrible e implacable.

Lo cierto es que durante días y semanas el éxodo resultó ser muy lento, dificultado por la ausencia de embarcaciones suficientes y adecuadas. Las utilizadas eran de escasa capacidad y se contrataban mediante acuerdos privados y puntuales contra entrega de un mínimo de 500 pesetas por persona, prefiriéndose al devaluado dinero republicano el pago en especie: joyas, obras de arte y otros objetos valiosos, o productos del país (almendras, azafrán, pasas y vino sobre todo). Pocas veces esas embarcaciones (pequeños y medianos mercantes y pesqueros) sobrepasaban el medio centenar de pasajeros. Así en el caso de los cargueros británicos *Harionga*, que tomó 120 refugiados, y sobre todo el *Lezardrieux*, el *Ronwyn* y el *African Trader*, 350, 716 y 853 respectivamente. El destino era siempre la ciudad argelina de Orán o su antepuerto de Mazalquivir (Mers -el- Quebir) por ser la singladura más corta.

El éxodo se precipitó a partir del día 25 de marzo en que se supo haber quedado rotas las negociaciones del Consejo Nacional de Defensa con el gobierno de Burgos. Ello, sumado al movimiento de tropas al día siguiente en los frentes de Almadén y Ocaña, y a la caída de Madrid el día 28, desencadenaron la desbandada final. Millares de fugitivos se precipitaron

sobre Alicante, dado que las posibilidades de evacuación de los restantes puertos, incluidos los de Valencia y Cartagena eran muy limitadas por falta de buques. Impuso a su vez esta opción la noticia de la evacuación días antes de casi dos millares de personas por el puerto alicantino en las tres embarcaciones británicas y francesas mencionadas. También la proximidad a aquellas aguas de unidades de las escuadras de Francia y el Reino Unido, la presencia en la urbe alicantina de un elevado número de personalidades republicanas, y los rumores sobre la inminente llegada de barcos, y que en ese puerto serían respetados plazos de evacuación, aparte de ser realizada esta bajo supervisión internacional.

A la esperanza siguió el desaliento. Tanto por la casi inexistencia de buques disponibles como por la prioridad concedida a los fugitivos alicantinos respecto a los llegados de diferentes puntos de España. De otro lado los comunistas continuaban excluidos cuando no encarcelados, y sus locales seguían siendo asaltados y clausurados, y sus asociaciones disueltas.

## **EL “STANBROOK” Y SUS 2.638 PASAJEROS**

El martes 28 fue un día trágico. En tanto la radio daba los pormenores de la entrada de las tropas de Franco en Madrid, una multitud evaluada entre 50.000 y 70.000 personas vagaba por Alicante presa del pánico, para estacionarse finalmente en el puerto, en número no inferior a 15.000, a la espera de unos buques que no llegarían. En vano fueron aguardadas las unidades de la “Mid Atlantic Company” y de la “France Navegation”, empresas cuyos servicios tenía contratados la República, pero que se abstuvo de prestarlos en esta ocasión so pretexto de atrasos en los pagos. Los parques medios de transporte disponibles, como aviones militares y alguna pequeña embarcación, sólo se encontraban al alcance de unos cuantos privilegiados.

No había tiempo que perder. Aquel mismo día Orihuela, anticipándose a la llegada de las tropas de Franco, se adhería al gobierno de Burgos. Era la primera localidad alicantina en hacerlo, siendo presumible que su ejemplo no tardase en cundir...

En Alicante se multiplicaban por doquier lastimosas escenas de angustia y miedo, hasta el punto de registrarse medio centenar de suicidios en ese y en los dos días siguientes, que precedieron a la ocupación total de la plaza por las tropas franquistas. Tan sólo dos buques estacionados en el puerto, el *Maritime* y el *Stanbrook* parecían garantizar una evacuación parcial pero numerosa y ordenada. Y el primero, finalmente, ni eso, ya que su capitán sólo se avino a embarcar a personalidades notorias. En total una treintena de personas. Llegados de Madrid unos, en tanto otros pertenecían a los cuadros de la administración alicantina, sumándose a última hora a ambos grupos algún político o sindicalista conocido. Comenzando por M. Rodríguez, el gobernador de Alicante, quien antes de embarcarse ordenó la puesta en libertad de los detenidos comunistas en esta localidad y provincia, para que también pudieran escapar o, al menos, tuvieran la oportunidad de hacerlo.

En vano el “Comité Internacional de Coordinación, Información y Ayuda a la España Republicana”, básicamente franco-británico, destacó en Alicante varios delegados, entre los cuales el diputado Charles Tillon, al objeto de procurar la seguridad, atención sanitaria y aprovisionamiento del vecindario y de los millares de refugiados acogidos en la ciudad. Se esforzaron en ese empeño, pero con pocos resultados.

Los delegados tampoco supieron o pudieron gestionar acertadamente una amplia evacuación de población civil y ex-combatientes en los buques contratados con varias compañías por el ya inexistente gobierno de la República, o bien por la Comisión a la que pertenecían, y ni siquiera que sus gobiernos destacaran en Alicante las unidades navales de guerra prometidas reiteradas veces al objeto de garantizar la seguridad de tal operación. Aunque contaron con la colaboración de las autoridades locales, o lo que restaba de las mismas, que extendieron varios millares de pasaportes y tarjetas de embarque avaladas por las asociaciones obreras, y de varios cónsules y agentes consulares acreditados en Alicante (los más comprometidos y activos los de Francia, México y la República Argentina), que otorgaron numerosos visados, su labor y esfuerzo por el momento no era seguro que dieran los frutos buscados.

Y ello pese a contar con sólido apoyo exterior, dado que ante el inminente y total derribamiento de la España republicana, un grupo de personalidades de la cúpula socialista emigrada en París intentaba poner los medios que posibilitaran una masiva evacuación por Alicante. En efecto, desde el mes de febrero del 39, y sin perjuicio de los acuerdos sobre el transporte firmados con las dos navieras franco-británicas ya mencionadas, en 5 del expresado mes fue suscrito otro con José Calviño, presidente de CAMPSA-Gentilbus, al objeto de comprometer más buques en ese empeño. Uno de los concertados era el *Stanbrook*, de construcción y bandera británica pero el servicio del mejor postor. Éste, como los demás, deberían ir a Alicante y embarcar el mayor número de refugiados posible con destino a Orán. Para asegurar la recepción de los mismos en este puerto argelino, el dirigente socialista Rodolfo Llopis se desplazó al mismo, acompañado de Marius Debois, diputado por el distrito oranés, y del dirigente sindicalista León Johuaux, quienes se prestaron a facilitar sus gestiones cerca de las autoridades norteafricanas.

En cualquier caso para entonces el más completo caos había hecho presa en Alicante: asalto de almacenes, tiendas y farmacias en busca de alimentos y medicinas, enfrentamientos por cuestiones ideológicas entre los propios republicanos, y de estos con grupos activistas de Falange que, aquí y allá, comenzaban a dejarse notar a modo de quinta columna. Las contadas autoridades que todavía permanecían en sus puestos no daban abasto para contener tanto desorden. En particular el coronel Burillo, en funciones de gobernador militar, cuya ya de por sí difícil misión se tornó casi imposible al autodisolverse el Batallón de Retaguardia, único instrumento coercitivo con el que contaba para mantener el orden público y hacerse obedecer. Su ejemplar comportamiento no tuvo el reconocimiento que merecía, de forma que, al entrar los nacionales, en la plaza fue hecho prisionero y fusilado con tantos más tras un juicio sumarísimo.

Antes de que esto sucediera, Burillo y sus colaboradores lograron que la zona del puerto, ocupada por varios millares de refugiados, funcionara con cierta autonomía como si fuera zona neutral bajo garantía internacional. Se procedió al reagrupamiento de los allí acampados y a elaborar listados de personas embarcables, provistas ya de pasaportes y visados, al objeto de facilitar una evacuación que se creía inminente. Pero los transportes contratados no se presentaron. Ni siquiera el *Winnipeg*, listo en Orán para tal misión y con capacidad para recibir hasta 3.000 o más pasajeros (2.000 llevaría meses más tarde desde Francia a Chile). No se atrevió a zarpar por falta de escolta naval, que ni Francia ni ningún otro estado se atrevió a

facilitar. El destructor francés *Le Tigre*, único buque de guerra extranjero que se aproximó a aguas alicantinas, no pasó de Gandía. De forma que, aunque desde el día 29 de marzo el Comité internacional contaba con varios mercantes frente a Alicante para realizar la evacuación, no se atrevieron a entrar en el puerto sin esa protección. Todos excepto el *Maritime* y el *Stanbrook*. Este último había llegado a Mazalquivir a mediados de marzo, para zarpar días más tarde con destino a Alicante, donde ya se encontraba en 26 siguiente.

Se trataba de un pequeño carguero de 1.383 toneladas, 70 metros de eslora y 10 de manga, ya viejo por haber sido construido en 1909 en los astilleros ingleses de Newcastle para la “Tyne Iron Shipbuildin”, que lo destinó al transporte de carbón, tarea que cumplió hasta que en 1936 fue vendido a la “Stanhope S.S. Co”. Remozado un año después por los nuevos propietarios, fue transferido a una de las navieras mixtas que trabajaron para la República española durante la guerra civil, aunque navegando con banderas neutrales para mayor seguridad. En Mazalquivir se presentó con la enseña británica, que fue la que utilizó en la singladura a Alicante y retorno. Su capitán, el avezado marino galés Archibald Dickson, muy agasajado por la Federación Socialista local durante los días en que permaneció en el puerto alicantino, consintió en recibir en su buque pasajeros hasta el límite de sus posibilidades (casi 3.000 personas —incluida la tripulación— abarrotaron bodegas, camarotes y cubiertas), y además sin hacer distinciones ideológicas, primando en esto las razones humanitarias sobre los criterios selectivos, de acuerdo en eso con el gobernador Manuel Rodríguez.

Se conserva una relación nominal completa del pasaje, elaborada por la policía francesa en el momento de la llegada del buque a su destino, en total 2.638 pasajeros, relación hallada por quien suscribe y publicada en 1983 en el número 2 de la revista *Anales de Historia Contemporánea* de la Universidad de Murcia, a la que remitimos al lector interesado. Que el extenso y prolijo documento tiene un interés singular parece probarlo el que haya sido fuente básica de varios libros y estudios tanto científicos como eruditos e incluso novelados, uno de los cuales lo reproduce parcialmente. En la relación de referencia consta los apellidos y nombre de los pasajeros, su edad y profesión. También la nacionalidad en el caso de los extranjeros. Por el contrario no recoge de forma expresa información alguna sobre la tripulación (ni siquiera el nombre del capitán), aunque sin duda alguno o algunos de ellos figuran en la relación de pasajeros, si es que optaron por quedarse en tierra al llegar a su destino.

Era ese un pasaje de lo más variopinto por estar formado por gentes pertenecientes a todas las categorías sociales y profesionales. Desde varios jefes militares a numerosos oficiales, clases y simples soldados adscritos a los tres Ejércitos en sus diferentes armas y cuerpos, incluidos numerosos marinos y aviadores. Desde gobernadores civiles de provincia, presidentes de tribunales de Justicia y catedráticos y profesores de Universidad y Bachillerato, a otros funcionarios y servidores del Estado encuadrables en las más diversas escalas y grados de la Administración civil y judicial. Incluidos una decena de magistrados, seis diputados a Cortes y numerosos técnicos superiores, así como maestros de primeras letras, abogados, médicos, ingenieros, arquitectos, farmacéuticos, veterinarios, periodistas, músicos, artistas y otros profesionales de las artes liberales por cuenta propia o funcionarios de la Administración.

Pero también y sobre todo multitud de personas encuadrables en las profesiones y oficios más diversos. Desde tipógrafos, libreros, contables y oficinistas a ferroviarios, chóferes, mecánicos, zapateros, sastres, panaderos, albañiles, mineros, etc., o bien dependientes de comercio, jornaleros agrícolas o mozos de café. Eso sí, muy mayoritariamente procedentes del ámbito urbano, que no del rural. De otro lado, a la vista de la relación nominal, puede constatarse que algunos de los refugiados con titulación superior o en el desempeño de un cargo político importante, optaron por declarar un oficio *útil* (mecánicos, electricistas, chóferes ...) con la esperanza de hallar así ocupación más fácilmente, y no ser recluidos en algún campo de refugiados. O simplemente para pasar más desapercibidos, si se daba el caso de que las autoridades francesas optaban finalmente por repatriar a los reclamados desde España (los comisarios políticos del Ejército republicano, por ejemplo), o a los socialmente más *peligrosos* en el punto de destino (los anarco-comunistas sobre todo).

De los 2.638 computados, 2.240 eran varones y 398 mujeres, incluidos en ambos grupos dos centenas de niños y menores. La presencia de estos, y de las mujeres, pone de manifiesto que entre emigrados figuraban grupos familiares, pero consta que también marcharon mujeres solas. La mayoría aparecen como “sin profesión”, es decir sus labores domésticas y amas de casa. Pero no faltaban entre ellas más de medio centenar de enfermeras, maestras, telefonistas, telegrafistas, oficinistas, modistas, obreras fabriles, dependientas y con otras profesiones, incluida alguna “artista”, probablemente cupletista o vinculada con el mundo del teatro y actividades similares.

No se alude en ningún caso a la ideología de los pasajeros. Pero a juzgar por indicios indirectos, muy mayoritariamente, al menos entre los varones, en su mayoría eran militantes de partidos republicanos burgueses o carecían de filiación. El resto socialistas, anarco-sindicalistas y comunistas, por ese orden. También varios regionalistas valencianos y catalanes, y algún nacionalista vasco. Unos y otros tendían a agruparse en torno a sus líderes naturales, que cumplían funciones de portavoces o mediadores de los demás, al menos mientras permanecieron en el barco. Así el ex-alcalde de Villena y presidente de la Diputación alicantina José Cañizares Domene; el murciano Melchor Guerrero, diputado a Cortes; pero sobre todo la decena larga de médicos y farmacéuticos que iban a bordo (el alcoyano Salvador García, etc.), que así como un buen número de enfermeras y enfermeros que también figuraban entre los embarcados, prestaron inapreciables servicios humanitarios a sus compañeros de infortunio, hacinados, desprovistos de toda atención sanitaria y en razón de la durísima cuarentena sufrida a su llegada a Orán.

Se mencionan 94 extranjeros, encuadrables casi todos ellos en servicios y profesiones liberales. Sobre todo intelectuales, militares y técnicos que habían permanecido en el país como periodistas y asesores después de la evacuación de las Brigadas Internacionales. Dos tercios europeos y el resto iberoamericanos. Excepcionalmente se contabilizan dos marroquíes y un apátrida. El grupo argentino es el más numeroso (15 en total), seguido del alemán y francés (12 y 10). Si sumamos los cubanos e italianos, que vienen a continuación (nueve unidades cada uno), tendremos más de la mitad de los efectivos reseñados.

<b>EXTRANJEROS EVACUADOS EN EL “STRANBROOK”</b>	
<b>Nacionalidad</b>	<b>Nº embarcados</b>
Argentinos .....	15
Alemanes .....	12
Franceses .....	10
Cubanos .....	9
Italianos .....	9
Portugueses .....	6
Rumanos .....	4
Belgas .....	3
Mexicanos .....	3
Peruanos .....	3
Rusos .....	3
Yugoslavos .....	3
Checoslovacos.....	2
Marroquíes .....	2
Paraguayos .....	2
Uruguayos .....	2
Austriacos .....	1
Finlandeses .....	1
Letones .....	1
Polacos .....	1
Venezolanos .....	1
Apátridas .....	1
<b>Total .....</b>	<b>94</b>
Fuente: J. B. VILAR, “La última gran emigración política española ...”, <i>Anales de Historia Contemporánea</i> , nº 2 (1983), p. 276.	

Es de señalar que en la relación nominal de referencia aparecen entre los de nacionalidad española individuos que se daban por ausentes desde tiempo antes. También otros, de quienes se ha dicho que abandonaron el país por diversos medios o en diferentes momentos, habiéndolo hecho realmente ahora.

Cuando el *Stanbrook* soltó amarras y se hizo a la mar a las once de la noche del 28 de marzo, dejó en pos de sí una multitud enloquecida por la desesperanza. Los afortunados que lograron embarcar pudieron percatarse conforme se alejaba el buque, al observar las luces encendidas de los faros de camiones y coches que circulaban por los accesos al puerto, que nuevos fugitivos llegados desde todo Levante, Murcia y Albacete, venían a sumarse a los millares de refugiados allí acampados.

En el mismo día 28, horas más tarde que el *Stanbrook*, zarpaba con igual destino el *Maritime* sin otro pasaje que 32 personalidades republicanas, entre las cuales el ya ex-gobernador Manuel Rodríguez, por haberse negado su capitán a recibir más pasajeros. Esto sucedía ante la consternación de millares de fugitivos aglomerados en el puerto y presa de la desesperación. Y más lo hubieran estado de haber sabido que con la marcha de este buque se esfumaba su postrer posibilidad de abandonar Alicante, dado que todos o casi todos, se aferraban a la esperanza de que alguien les habría de posibilitar una oportunidad para escapar y ponerse a salvo.

En el siguiente día, 30 de marzo, al atardecer, entraba en Alicante la división auxiliar italiana Littorio sin hallar oposición alguna. Antes al contrario, grupos quintacolumnistas locales se anticiparon a ocupar edificios oficiales. En uno de ellos, el Gobierno Civil, el que fuera último titular republicano del mismo, José Sempere Berenguer, procedió al traspaso de poderes al falangista excarcelado José Mallol Alberola.

En tanto la ciudad y sus reductos iba siendo ocupada, la muchedumbre concentrada en la explanada del puerto, contra toda evidencia razonable, retuvo hasta el último momento un resto de esperanza en que sería permitido su embarque. Se sabía de buena fuente que el general Gambara, comandante en jefe de las tropas ocupantes, bien para evitar a sus soldados un choque frontal con los grupos de fugitivos dispuestos a resistir, bien para soslayar las dificultades casi insuperables de dar cobijo y comida a millares de prisioneros, o bien por razones de humanidad, se mostraba dispuesto a mirar en otra dirección y permitir el embarque, siempre que la Comisión internacional de socorro a los refugiados organizara la operación de forma rápida y eficaz.

Por un momento pareció que ello sería posible al divisarse varios mercantes en el horizonte. Pero la presencia de los cruceros *Canarias* y *Cervera* les impidió entrar en el puerto y no tardaron en dar la vuelta, como también una unidad de la armada francesa desplazada hasta aquel punto en el último momento para dar protección a los ya inexistentes transportes. De otro lado el general Antonio Saliquet, jefe del franquista Ejército del Centro, al tiempo que ordenaba a Gambara que no concediera más plazos de demora y sometiera con las armas a quienes ofrecieran resistencia, procedía a enviar tropas españolas que desplazasen a los condescendientes italianos.

No fue necesario utilizar la fuerza. Definitivamente esfumada la última esperanza de ponerse a salvo, la multitud concentrada en el puerto y sus inmediaciones cayó en el mayor abatimiento, silencio salpicado aquí y allá por los disparos de los suicidas, presa de la desesperación. En 31 de marzo, grupo tras grupo, todos fueron desarmados, y no pocos, y sus mujeres, vejados y robados por desaprensivos legionarios, que les despojaron de relojes, alianzas, pulseras y cualquier otro objeto de valor. Dieciséis mil quedaron cautivos, de los cuales 2.000 mujeres y niños. Exceptuados unos cientos encerrados en prisiones de máxima seguridad (el alicantino castillo de Santa Bárbara principalmente), los demás fueron remitidos al campo de concentración de Albaterra, de triste recuerdo. Hasta los cónsules extranjeros fueron detenidos, y el francés además encarcelado bajo la acusación de socorro a la insurrección, toda vez que no les fue reconocida inmunidad diplomática por no hallarse acreditados ante la España de Franco.

## LLEGADA A ORÁN DEL “STANBROOK” E INTERNAMIENTO EN CAMPOS DE CONCENTRACIÓN. EL DESTINO POSTERIOR DE LOS REFUGIADOS

Como buque fantasma el *Stanbrook* avanzaba muy lentamente en el silencio de la noche. Tanto por la sobrecarga que llevaba como por haberse salido de ruta deliberadamente para evitar en lo posible cualquier encuentro desagradable, o la presencia de algunos de los aviones enemigos que vigilaban la costa y que hubieran podido salir en su búsqueda. De hecho uno de ellos le lanzó unos proyectiles en el momento de zarpar, los cuales afortunadamente no dieron en el blanco.

En cuanto a la sobrecarga, que el barco podía zozobrar en cualquier momento lo acredita el que siendo su capacidad para no más de cien pasajeros en circunstancias normales, llevaba más de 2.500. No pocos de ellos habían subido a bordo minutos antes de zarpar, cuando estaba ya abarrotado. Se trataba de fugitivos recién llegados en coches y camiones, acreditados unos y armados todos, a quienes el capitán Dickson no quiso o no pudo dejar en tierra. Los últimos subieron a bordo cuando ya no cabía un alfiler, ayudándose de las jarcias que sus compañeros les lanzaban desde cubierta, hallándose el buque en plena maniobra para salir a mar abierto. Tan saturado estaba de gente en bodegas, compartimentos e incluso en la cubierta, que los recién llegados hubieron de permanecer en esta y a condición de hacerlo de pie o en cuclillas, posturas en las que tuvieron que pasar la primera noche. Al siguiente día, al atardecer, avistaron Orán. Una singladura que a toda máquina se hubiera hecho en corto tiempo, se prolongó durante 22 interminables horas.

Al acercarse al puerto el panorama que se les ofreció a la vista resultó ser impresionante: una gran ciudad de hermosos bulevares, coronada por la formidable fortaleza de Santa Cruz (dicho así, en castellano), recuerdo de trescientos años de dominación española. España ya no ocupaba Orán, pero sí los españoles, omnipresentes por doquier, y que controlaban la mayor parte de las actividades económicas y culturales, no ya de la ciudad y su comarca sino en toda la Argelia occidental, por ser de tal procedencia, o con ese origen, más de la mitad de los colonos europeos de la región desde el momento mismo en que los franceses iniciaran la ocupación del país en la década de 1830. Cien años después, todavía en 1931, pese a la desviación desde los años ochenta del siglo XIX del grueso de la emigración peninsular hacia la América hispana, y no obstante la presión asimilista francesa a partir de la Ley de Naturalización Automática de 1889, el elemento español dominaba el panorama de la colectividad europea no sólo en la región de Orán, Oranie u Oranesado, sino en el conjunto del país. Entre los residentes nacidos en Europa se computaban en el expresado año 137.759 españoles frente a 133.128 franceses y 68.001 de otras procedencias. En cuanto a los 524.248 europeos nacidos en territorio argelino, se estimaba en torno al 40% los de origen español en todo o en parte. En uno y otro caso oriundos mayoritariamente de las regiones valenciana y murciana, Baleares y la Andalucía penibética, comenzando por las provincias de Alicante, Almería y Murcia. Por ese orden.

Estas cifras, ya de por sí impresionantes, se verían reforzadas con la nutrida y selectiva inmigración política coetánea y subsiguiente a la Guerra civil de 1936-1939. Tan sólo en el último año de la contienda la Argelia francesa recibió 25.000 refugiados. Ello da idea del peso del grupo hispano en el país, y explica el co-protagonismo que le cupo, compartido con el de ascendencia metropolitana, casi hasta el momento mismo de la descolonización en 1962.

Ahora bien, la acogida oficial dispensada a los recién llegados resultó para estos profundamente decepcionante. Las autoridades de Orán, siguiendo instrucciones del gobierno Délérier, no se mostraron favorables a recibir más refugiados españoles, impidiendo desembarcar a los del *Stanbrook*, de igual forma que tampoco lo permitieron a quienes durante las últimas semanas habían llegado por vía marítima desde Alicante y otros puertos del sureste peninsular. Esos buques todavía se hallaban atracados en el muelle de Ravin Blanc, a ellos reservado, y sus pasajeros sólo excepcionalmente autorizados a bajar a tierra, salvo que tuvieran previsto repatriarse o reembarcarse con otro destino. La llegada de casi 3.000 cuando la guerra se daba ya por concluida, fue la gota que colmó el vaso.

Exceptuadas las personalidades relevantes, que por lo demás expresaron sus intenciones de continuar viaje a Francia, o bien marchar a la Unión Soviética o América, y que por lo general contaban con recursos propios o los que no tardaron en remitirles las asociaciones organizadas en Europa para su socorro, los demás tuvieron que aguardar *sine die* en los barcos y en condiciones infrahumanas la preceptiva autorización para poder desembarcar. Mejor suerte tuvieron quienes por las mismas fechas llegaban en aviones. Eran estos altos cargos que permanecían en Orán el tiempo imprescindible para reemprender viaje a la Unión Soviética, México u otro país de Europa o América. Así Rafael Alberti y su esposa María Teresa León, Núñez Mazas y Antonio Cordón, o bien Dolores Ibárruri en compañía de Jesús Monzón, Antonio Moreno y otros camaradas. Lo mismo había hecho antes Claudio Sánchez Albornoz, entre tantos más.

Una de las últimas hornadas (medio centenar) fue la que en 25 de marzo salió del aeródromo de Los Alcázares. Entre ellos Palmiro Togliatti, Pedro Checa, Fernando Claudín, Santiago Carrillo, Francisco Galán, Vicente Uribe y, al parecer, también Jesús Hernández, aunque luego se dijo que este último salió de España días más tarde en el *Stanbrook* con nombre supuesto.

La actitud reticente, e incluso hostil, de las autoridades francesas de Orán respecto al nutrido pasaje de este último buque, se justificaba con argumentos tales como la casi imposibilidad de recibir más refugiados en una ciudad ya saturada, tanto más por cuanto habría que facilitárseles alojamiento, comida y cobertura sanitaria. A esto sumaban el inconveniente técnico de poder asilar un barco que viajaba con documentación y bandera inglesas, y que sin embargo era rechazada su entrada en Gibraltar, La Valetta u otro puerto británico más o menos próximo a donde se pretendía desviarlo. Pero en el fondo el principal inconveniente, aunque no declarado, se debía a la ideología del pasaje, que chocaba con la bastante menos radical de la administración francesa del momento, por no hablar de la que imperaba en la corporación municipal oranesa presidida por el abate Lambert, un sacerdote secularizado o en vías de serlo. Subyacía, en fin, el temor a que los *rojos* españoles contaminaran con sus ideas al vecindario oranés europeo y judío, y sobre todo que reavivasen los sentimientos nacionalistas de la población musulmana, doblegada pero no convencida ni asimilada.

Salvo unas decenas de personalidades políticas, militares y sindicales más o menos notorias, y un número indeterminado de enfermos, ancianos, mujeres y niños (dos centenas, o acaso más) autorizados a desembarcar para ser remitidos a un centro de acogida en vista de instrucciones llegadas de París en unos casos, y por causa de la presión popular oranesa y de la prensa de izquierdas en otros (*Oran Republicain* en primer lugar), los demás continuaron

confinados en el barco. El centro de acogida, expresión eufemística para designar lo que no dejaba de ser una prisión, y de hecho fue habilitado en el viejo edificio de la antigua cárcel local, en la calle General Cerez, recibió transitoriamente al ex-ministro y dirigente comunista Jesús Hernández, al general Mangada y otros jefes militares, y a personalidades civiles, sindicales y de la judicatura llegadas en el *Stanbrook*, o por otros medios, hasta que les resultó factible abandonar el país, incrementándose entonces el número de mujeres y niños allí acogidos desde el primer momento, así como ancianos, tullidos y enfermos. En este como en los otros depósitos, cuya apertura no se dejó esperar, las condiciones de habitabilidad, en parte por la propia improvisación de esos establecimientos, dejaba mucho que desear. La saturación del ubicado en la antigua cárcel (Centro nº 1) obligó a desviar varios grupos (mujeres sobre todo) a otro en Ain-le-Turk.

No obstante los acogidos en el albergue fueron unos afortunados, comparada su suerte con la de quienes permanecieron a bordo. Estos, sin apenas agua y comida, severamente racionadas (una rebanada de pan por persona y una lata de arenques, sardinas o paté para cada cuatro era el menú diario), enfermos no pocos de ellos y sin medicinas, eran además presa de los parásitos, y hacinados hasta extremos de promiscuidad inconcebible. Baste decir que para ir a los dos únicos retretes existentes en el buque había que guardar colas de más de un día, y si la necesidad apremiaba, mujeres, ancianos y niños se hacían cubrir con una manta por familiares y amigos para no quedar a la vista de todos mientras se aliviaban, o bien en el caso de los hombres evacuaban directamente en el mar sentados sobre la barandilla de cubierta y agarrándose a esta, de igual forma que lo hacen fuera de la jaula algunas aves silvestres en cautividad.

El temor a que se declarase una epidemia, a juzgar por los informes de los sanitarios que esporádicamente subían a bordo a practicar inspecciones, y sobre todo la presión de la población civil, al principio brutalmente rechazada a culatazos por el cordón de seguridad formado en el puerto con alambradas y vigilado por gendarmes, legionarios y soldados senegaleses en las inmediaciones del buque en cuarentena para impedir que se le acercase ninguna barca con socorros, vigilancia que no obstante fue burlada en más de una ocasión, obligó a autorizar un desembarco masivo pero gradual a partir de la segunda semana. Entre tanto algo fue mejorada la parca dieta de quienes continuaban a bordo con la distribución irregular de bolsas de comida facilitada por las asociaciones de ayuda a los refugiados, sindicatos, grupos políticos pro-republicanos y el vecindario, tanto el de origen español como el no hispano. Entre los socorristas españoles, sobre todo gente de estatus social modesto, que no los más pudientes.

Y es que en Argelia sucedió lo mismo que en México. La colonia española de antiguo asentamiento, controlada por terratenientes y hombres de negocios (el millonario tabaquero Bastos, una de las primera fortunas de Orán, etc.), de ideología conservadora, apoyaron la causa de Franco durante la guerra civil. Por tanto recibieron con recelo a los refugiados republicanos, quienes fueron excluidos de los beneficios prodigados a otros menesterosos por sus asociaciones filantrópicas. Entre ellas Auxilio Social, introducida en Orán, Sidi-bel-Abbés y otras localidades en 1939, con el apoyo de la nueva representación consular española.

Otro grupo similar al primero (ancianos, enfermos, algunas mujeres y niños) fueron instalados en un segundo albergue ubicado en un destartalado inmueble de la *rue* Tunis. A partir

de la tercera semana se habilitó un tercer albergue en el propio puerto. En realidad mero campamento de tiendas de campaña, donde fueron acogidos medio millar de ex-combatientes varones. En cualquier caso en el barco continuaron permaneciendo no menos de 1.500 en las condiciones más lamentables. El abandono en que se hallaban esos infelices se pone de manifiesto, por ejemplo, por el hecho de que hasta el 27 de abril no fuera autorizada una desinfección general del buque y de sus ocupantes. Para entonces varias endemias locales habían hecho presa en ellos, se habían producido al menos dos suicidios, amenazaba un brote de tífus que se hubiera extendido a la ciudad, y hacía un mes que el *Stanbrook* se hallaba en puerto. Vacunados y fichados todos los pasajeros, al fin les fue autorizado bajar a tierra, pero como en el caso de quienes les precedieron, sin ponerles en libertad.

Tanto estos como los ubicados en los albergues, fueron divididos en dos grandes grupos. De un lado los ex-combatientes, es decir la totalidad de los varones mayores de edad, entre 19 y 58 años. Y de otro las mujeres, niños y hombres mayores de 58 años, tipificados como ancianos, y ciertamente lo eran, o lo parecían a juzgar por las condiciones en que llegaban. Los primeros fueron conducidos por la gendarmería y soldados senegaleses a los campos de Morand y Suzzoni, en los desolados parajes de Boghari y Boghar, y desviados luego no pocos de ellos a los campos de Miliana, Rélizane y otros. Todos por igual inmundos agujeros formados por barracones de madera rodeados de alambradas y carentes del equipamiento imprescindible, donde arrastraron una existencia penosa, siendo además objeto de despiadada represión. En cuanto a los otros, los considerados civiles, se les internó en prisiones de la ciudad y aldeaños, o bien remitidos a los campos *familiares* de Molière, Carnot u Orleansville, en el departamento de Argel, o bien al de Cherchell, habilitado también para intelectuales.

Pocos fueron quienes lograron embarcarse para Francia o América, como era el deseo de la mayoría, y todavía menos los que optaron por la repatriación ante el temor de previsible represalias. De forma que esos inhóspitos campos, o las propias cárceles, fueron su hogar por largo tiempo. En unos y otras, aunque las condiciones de alimentación e higiene algo mejoraron respecto a las terribles que vivieron en el *Stanbrook*, dejaban mucho que desear, y el régimen de esos centros, propiamente carcelario, era de dureza extrema. Se comprende que los más débiles o enfermos no lograsen sobrevivir. Cuando en mayo de 1939 una misión internacional recorrió estos tórridos y desmedrados establecimientos, quedaron vivamente impresionados por las inhumanas condiciones que allí se daban, al punto de vaticinar que, de permanecer aquellas, difícilmente los internos podrían sobrevivir a medio plazo.

Hay que decir sin embargo que lo peor estaba por llegar: los campos de trabajo, situados todavía más al sur, en plena estepa predesértica o en el desierto mismo. Ello sucedió cuando a partir del armisticio de junio de 1940 el régimen colaboracionista de Vichy procedió a practicar una depuración sistemática de los refugiados considerados más peligrosos o refractarios. El objeto era mantenerles aislados, incluso de los patriotas demócratas franceses encerrados en la fortaleza de Djènien Bou Rezg, que acogió también a judíos y a nacionalistas musulmanes, o de los del campo de Bossuet, donde fueron internados 500 deportados llegados de Francia, o bien de los *rojos* españoles remitidos por Petain y encerrados en Djelfa.

Quienes fueron a parar a campos de trabajo (“de trabajadores extranjeros” se les llamaba oficialmente) sufrieron unas condiciones laborales y de vida insoportables por falta de

alimentos, higiene y descanso, y una disciplina durísima, al punto de parecer no pocos de hambre, sed y agotamiento, o a consecuencia de heridas infectadas. Eran utilizados en la construcción en pleno desierto de tramos todavía no tendidos del Transahariano, línea férrea llamada a comunicar Argel con San Luís de Senegal. Sobre los abusos a que fueron sometidos por los responsables de esos campos y sus subalternos, baste decir que cuando en 1943 el gobierno de la Francia Libre se hizo cargo de la totalidad del territorio argelino, incluidos los desérticos Territorios del Sur (Sahara central), los jefes de los campos de trabajo fueron juzgados y condenados, entre otros delitos, por el sádico asesinato de nueve de los prisioneros que les estaban confiados.

La caída del régimen de Vichy, sumado a la presión del sector mayoritario de la población europea de Argelia, de ideología democrática, hizo más tolerable la vida de los refugiados. De entrada “albergues” y campos fueron cerrados uno tras otro. Quienes decidieron permanecer en territorio argelino, pudieron hacerlo ahora con entera libertad. De momento fueron pocos aquellos que optaron por retornar a España. La mayoría de estos no lo haría hasta la tardía fecha de 1962 con ocasión del éxodo europeo ocasionado por la independencia de Argelia, si bien un pequeño grupo que había apoyado a los nacionalistas musulmanes (el F.L.N.) frente a Francia pudo continuar en el país.

Quienes contaban con recursos, o con los contactos necesarios, pudieron hacer realidad la ilusión inicial de la mayoría: marchar a América. A México fundamentalmente, país cuyo presidente, Lázaro Cárdenas, brindó a estos y a otros exiliados españoles protección y ayuda. En efecto, a partir de abril de 1939 marcharon con tal destino varias expediciones organizadas en Orán por Claudín, Domínguez y otros agentes del SERE o el JARE, aparte de quienes viajaron por cuenta propia. Estas expediciones se interrumpieron bajo el régimen de Vichy, para reactivarse, aunque muy débilmente, a partir de 1943, tratándose más bien de viajes particulares casi siempre abonados por parientes y correligionarios en el punto de destino.

En cuanto al *Stanbrook*, el buque quedó en puerto durante más de un mes. De hecho, embargado por la administración colonial hasta que alguien se responsabilizara de los gastos ocasionados por el mantenimiento de los refugiados antes del desembarque y su instalación posterior, operación deliberadamente ralentizada en parte por este motivo. Estimada la deuda en 250.000 francos, fue rebajada después a 170.000, cifra abonada por el SERE a través de su oficina en Orán, operación coordinada por Rodolfo Llopis. Fue entonces cuando pudo bajar a tierra el último millar de pasajeros, en realidad prisioneros retenidos como rehenes en tanto no fuera liquidada la deuda. Aparte de que siendo considerados los más peligrosos (cenetistas y comunistas) las autoridades oranasas preferían tenerlos en el buque a buen recaudo. Abonado el débito y desembarcado el último refugiado, la embarcación pudo hacerse a la mar en 1º de mayo de 1939.

Tras su salida de Orán se pierde la pista del *Stanbrook*. Meses más tarde se supo que había sido hundido frente al puerto belga de Amberes por un submarino alemán. Ello sucedió en 18 de noviembre del 39, pereciendo en el desastre la práctica totalidad de quienes iban a bordo, incluido el capitán Dickson. La noticia, al conocerse en Orán, fue recibida por los expasajeros españoles con consternación y dolor. Tal fue el trágico final del mítico *Stanbrook* y de su benemérita tripulación.

## ALGUNA BIBLIOGRAFÍA BÁSICA

- BACHOUD, Andrée (2002): “Exilios y migraciones en Argelia. Las difíciles relaciones entre Francia y España”, *Ayer*, 47 (2002), pp. 82-101.
- CARRILLO, Wenceslao (1945): *Cómo terminó la guerra de España*. Publ. de la Junta Socialista Española. Toulouse.
- ESCUADERO GALANTE, Francisco (2002): *Pasajero 2.058. La odisea del “Stanbrook” y del exilio republicano que partió del puerto de Alicante*. Ed. Club Universitario. San Vicente (Alicante).
- MARTÍNEZ LEAL, Juan (2005): “El Stanbrook. Un barco mítico en la memoria de los exiliados españoles”, *Pasado y Memoria. Revista de Historia Contemporánea*, 4 (2005), pp. 65-81.
- RAMOS, Vicente (1974): *La guerra civil (1936-1939) en la provincia de Alicante*. Ed. Biblioteca Alicantina. Alicante, vol. III.
- REFANEAU – BOJ, Marie Claude (1993): *Odyssée pour la liberté*. Editions Danoël. París.
- ROMERO, Luís (1967): *El final de la guerra*. Ariel. Barcelona.
- RUBIO, Javier (1977): *La emigración de la Guerra civil de 1936-1939. Historia del éxodo que se produce con el fin de la II República española*. Ed. San Martín. Madrid.
- SANTIAGO, Lucio; LLORIS, Gerónimo; BARRERA, Rafael (1981): *Internamiento y resistencia de los republicanos españoles en África del Norte durante la Segunda Guerra Mundial*. Ed. El Pot. Sant Cugat del Vallés.
- SANTOJA, Aline (1983): *Les derniers jours de la République à Alicante. La tragedie du port (mars 1939)*. Nantes. Université.
- VILAR, Juan Bautista (1975): *La emigración española a Argelia*. C.S.I.C. Madrid.
- Id. (1983): “La última gran emigración política española. Relación nominal de los militantes republicanos evacuados de Alicante en el buque inglés Stanbrook con destino a Orán en 28 de marzo de 1939”, *Anales de Historia Contemporánea*, 2 (1983), pp. 274-330.
- Id. (1983): “Los alicantinos en la Argelia francesa”, *Anales de la Universidad de Alicante. Historia Contemporánea*, 1 (1983), pp. 127-161.
- Id. (1989): *Los españoles en la Argelia francesa*. Madrid – Murcia. C.S.I.C. – Universidad de Murcia.
- Id. (2006): *El exilio en la España Contemporánea. Las emigraciones políticas españolas en los siglos XIX y XX*. Ed. Síntesis. Madrid.
- Id. (2007): “El viaje del Stanbrook y el exilio en Argelia”, en R.C. Torres Fabra y M. Orts Montenegro (coords.): *Exilio y represión franquista*, vol. 16 de A. Girona Albuixech y J. M. Santacreu Soler (dirs.): *La Guerra Civil en la Comunidad Valenciana*. Editorial Prensa Valenciana – Editorial Prensa Alicantina – Crítèria. Badalona (Barcelona), pp. 86-95.
- Id.; VILAR, María José (1999): *La emigración española al Norte de África, 1830-1999*. Arco-Libros. Madrid.