EL *STANBROOK*. UN BARCO MÍTICO EN LA MEMORIA DE LOS EXILIADOS ESPAÑOLES

Juan Martínez Leal

1. ALICANTE, ÚLTIMA PUERTA HACIA EL EXILIO

En el trágico escenario del final de la Guerra Civil, los acontecimientos se precipitaron vertiginosamente entre finales de febrero y la primera semana de marzo de 1939, con la dimisión del presidente Azaña, la huida de la flota republicana y la sublevación del coronel Casado en Madrid, provocando la caída y el exilio del Gobierno de Negrín, mientras muchos de sus partidarios –en su mayoría comunistas– eran arrestados. Con la guerra irremisiblemente perdida y el bando republicano más dolorosamente dividido que nunca, objetivamente la tarea más urgente era salvar el mayor número de militantes comprometidos con la causa de la República. Sin embargo, la huida de la flota desde Cartagena al puerto tunecino de Bizerta, el 5 de marzo, con más de 4.000 marinos, privó a la República de unos medios de evacuación vitales en esta hora final[1]

En esos dramáticos días finales de la guerra, los puertos de la costa levantina –y en especial Alicante– se convirtieron en el centro de gravedad hacia el que confluyeron las esperanzas de salvación de todos los combatientes republicanos que pretendían huir de España para escapar de la represión. El gobernador civil de Alicante, Manuel Rodríguez, nombrado el día 4 de marzo, era un veterano militante socialista ilicitano que atemperó en lo posible la represión contra los comunistas tras la sublevación de Casado, facilitó pasaportes sin distinciones políticas y, finalmente, ordenó la liberación de los detenidos políticos en las

1. Entre la abundante bibliografía sobre el final de la guerra, citaremos dos clásicos, ROMERO, Luis, *El final de la guerra*, Ariel, Barcelona, 1975 y el libro del coronel MARTÍNEZ BANDE, J. M., *El final de la guerra: La ofensiva final*, Madrid, Ed. San Martín, 1984. La más reciente visión global, en BAHAMONDE MAGRO, A., CERVERA GIL, J., *Así terminó la guerra de España*, Madrid, 1999. Para los sucesos específicos del final de la guerra en Cartagena y la huida de la flota, MARTÍNEZ LEAL, Juan, *República y Guerra Civil en Cartagena (1931-1939)*, Murcia, Ayuntamiento de Cartagena y Universidad de Murcia, 1993.

cárceles alicantinas, antes de la ocupación franquista[2]. Desde el 7 de marzo el Gobierno Civil proporcionaba pasaportes y billetes de transporte a quienes eran designados por sus organizaciones políticas o sindicales. Fueron expedidos miles de pasaportes desde el Gobierno Civil y visados desde el Consulado de México en Alicante, firmados por el cónsul, Lorenzo Carbonell, que había sido alcalde de la ciudad durante la República[3].

Antes del *Stanbrook*, y a lo largo del mes de marzo, habían conseguido salir del puerto alicantino los siguientes barcos: *El Winnipeg* y el *Marionga* en la primera semana de marzo, con un número indeterminado de exiliados. El 12 de marzo lo hizo el *Ronwyn* con 716 pasajeros. Este mercante inglés con matrícula de Malta recaló en el puerto de Tenès. El 19 de marzo zarpó de Alicante el *African Trader*, un carbonero inglés que arribó al puerto de Orán con 859 personas a bordo. Los barcos pertenecían a *France Navigation y la Mid. Atlantic Co.*, navieras con las que el Gobierno de Juan Negrín tenía firmados contratos para el abastecimiento de la zona republicana. Está también constatado, aunque es difícil de cuantificar, la partida de numerosos barcos pesqueros desde los puertos de El Campello, La Vila Joiosa, Santa Pola y Torrevieja. También lo hicieron los aviadores desde los aeropuertos militares de San Javier y los Alcázares, generalmente hacia los aeródromos argelinos.

Todo ello explica que al producirse la desbandada final, a partir del 27 de marzo, confluyeran hacia Alicante decenas de miles de fugitivos, con la esperanza de encontrar barcos para el exilio, ocasionando uno de los capítulos más trágicos del final de la contienda[4]. La realidad, sin embargo, es que el día 28 de marzo de 1939 sólo había dos barcos atracados en el puerto: el *Stanbrook* y el *Marítime*. Mientras que en el primero embarcaron todos aquellos a los que el barco pudo admitir, más allá incluso de lo razonable, en el *Marítime*, que zarpó después pasada la media noche del 28 de marzo, sólo embarcaron 32 autori-

2. Germinal Ros, destacado comunista catalán, arraigado entonces en Alicante, y que vivió los sucesos, dice: «El socialista que mejor se portó fue Manuel Rodríguez, antiguo alcalde de Elche y exgobernador de Castellón, que hizo lo posible para que no quedase ningún comunista en la cárcel». *Una vida viscuda. Materiales manuscritos para una biografía.* Agradecemos al autor que las pusiera a nuestra disposición. Años después, Germinal Ros publicó su autobiografía titulada: *El meus primers 90 anys. Vivencies,* Lloret de Mar, 1999. La partida en el *Stanbrook* y el primer exilio en Argelia ocupan, sin embargo, mucho menor espacio en sus memorias publicadas.
3. Testimonio de Joaquín Carbonell, hijo del alcalde de Alicante y cónsul de México. Entrevista año 1987. Archivo Fuentes Orales. Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.
4. Existen muchos testimonios del ambiente de Alicante en esos días finales, con miles y miles de refugiados buscando febrilmente pasaportes y noticias, deambulando erráticos y confundidos ya con la presencia cada vez más ostentosa de falangistas ocupando centros de poder en la ciudad. Véase MARTÍNEZ LEAL, Juan, «La guerra terminó en Alicante. La tragedia del puerto», *Canelobre*, 7/8 (1986), Alicante. Especialmente, en el mismo *Canelobre* se encuentra el testimonio personal del gran historiador Manuel Tuñón de Lara. Dos buenos testimonios poco conocidos del «ambiente» son los de Germinal Ros en la obra citada anteriormente, y el de Muñoz Congost: *Por tierras de moros. El exilio español en el Magreb,* pp. 13-15. Un curioso testimonio del Alicante de esos días son las memorias póstumas de un destacado falangista, quintacolumnista: MALLOL ALBEROLA, José, *La Estampida. Final de la guerra civil en el puerto de Alicante,* Alicante, 2000.

dades republicanas de la provincia, dejando ya en los muelles a una multitud desesperada, atrapada en la ratonera del puerto alicantino.

El asunto del *Marítime* provocó un gran malestar entre los dirigentes socialistas en el exilio argelino, tratándose en un pleno de la Federación Socialista Provincial de Alicante que se celebró en Orán en julio de 1939. De la actas de la reunión se deduce que el capitán mantuvo una actitud rotunda de no dejar subir más que a las autoridades, hasta el punto de decir brutalmente que «no admitía en su barco a más asesinos españoles», ordenando levantar anclas, lo que sucedió a las dos y cuarto de la madrugada[5]. De la ejecutiva provincial socialista sólo salió en el barco, Manuel Rodríguez, por su cargo de Gobernador Civil, mientras que el resto, junto con miembros de la comisión de evacuación, salieron en una barca de pesca desde Torrevieja, varias horas después. En la evacuación organizada por la Federación Provincial Socialista (los vapores *Ronwyn, African Trader* y *Stanbrook*, más algún barco de pesca) se exiliaron 5.146 pasajeros[6].

Tras la ocupación militar de Alicante, por el cuerpo expedicionario italiano, los refugiados serían hechos prisioneros, comenzando para ellos un terrible calvario de campos de concentración, cárceles y ejecuciones, tema éste que ya fue objeto de estudio anteriormente por nuestra parte[7].

2. EL *STANBROOK* EN LA EVACUACIÓN FINAL: EL VIAJE DE ALICANTE A ORÁN

Basándose en el archivo personal de Rodolfo Llopis, Bruno Vargas ha reconstruido los preparativos de la expedición del *Stanbrook*[8]. Conscientes del desastre final, y ante el hundimiento del Gobierno y las instituciones republicanas, algunos dirigentes socialistas, especialmente Rodolfo Llopis, que era el de mayor relevancia nacional, tomaron por su cuenta la iniciativa de instar a la Federación Provincial Socialista de Alicante para preparar como se pudiera la evacuación de los que desearan expatriarse. A tal efecto, Llopis se entrevistó en París, el día 9 de febrero de 1939, con José Calviño Ozores, director de la sociedad española CAMPSA-Gentilbus, quien le aseguró el envío a Alicante de dos barcos, el *Stanbrook* y el *Margit*. Los barcos llegarían a Alicante y partirían con destino a Orán, hacia donde se dirigió el propio Llopis para organizar una oficina de ayuda a los refugiados españoles. Llopis llegó a Orán desde la metrópoli acompañado de León Johuaux, influyente dirigente de la Federación Internacional Sindical y del diputado socialista por Orán y amigo personal Marius Dubois, facilitándole ambos los contactos con las autoridades francesas del Oranesado. Además de ser el puerto del norte de África más cercano a las costas del Levante español,

5. Actas Pleno Federación Provincial Socialista de Alicante, 5 de julio de 1939. Fundación Pablo Iglesias.
6. Actas Pleno Federación Provincial Socialista de Alicante, 5 julio 1939. Fundación Pablo Iglesias.
7. Martínez Leal, Juan y Ors Montenegro, Miguel, «La represión de posguerra en Alicante», Dossier *Canelobre*, n.° 31/32 (1995), Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.
8. Vargas, Bruno, *Rodolfo Llopis 1895-1983. Biografía política*, pp. 119 y ss., Madrid, Ed. Espasa, 1999.

existían fuertes vínculos con esta zona colonial francesa, debido a la emigración de temporeros agrícolas desde el Sureste español hacia Orán, una tradición que se remontaba a mediados del siglo XIX. En muchos casos esta emigración se convirtió en definitiva, formándose una numerosa colonia de miles de residentes valencianos, sobre todo de las comarcas del Sur, y especialmente de las Marinas alicantinas[9]. Se decía entonces que Orán era una ciudad de administración francesa, pero de alma española.

Efectivamente, el *Stanbrook* llegó al puerto de Orán hacia mediados de marzo, e inmediatamente se le ordenó que zarpara hacia Alicante para ponerse a las órdenes del gobernador civil de la provincia, Manuel Rodríguez, llegando el vapor inglés al puerto alicantino probablemente el día 25 de marzo. Era un carguero carbonero pequeño, de 1.383 toneladas, 70 metros de largo y 10 metros de ancho, construido en 1909 por la *Tyne Iron Shipbuilding* de Newcastle y remozado en 1937. Fue vendido en 1936 a la *Stanhope S.S. Co.*, pero al parecer su verdadero propietario era la *Cía. France Navigation*, que según las averiguaciones de Aline Santonja fue creada por la República española, con el apoyo logístico del Partido Comunista francés[10]. Parece comprobado que, por motivos de seguridad, el barco viajó con distintas banderas en tareas de abastecimiento de la zona republicana. Éste, concretamente, lo hizo con bandera inglesa y –después de los avatares que veremos– siguió prestando servicio en la marina mercante hasta que fue hundido al ser torpedeado por el submarino alemán *U 57*, el 18 de noviembre de 1939, a la entrada del puerto de Amberes. Según Germinal Ros, en los campos de concentración de Argelia se le rindió un minuto de silencio. El mejor comentario lo hace el propio Ros: «Aquel navío se lo merecía».

Mucho se ha especulado sobre la identidad y el comportamiento del capitán Dickson, al que se le atribuye la humanitaria decisión de dejar subir a todo el mundo hasta el límite de la capacidad del barco, pero los testimonios que aporta el profesor Vargas y los que nosotros hemos podido recoger, independientes entre sí, no permiten confirmar ese extremo. Invitado y agasajado por la Federación Provincial Socialista y llevado a Madrid por el Gobernador Civil, con el fin de «entretenerlo», dichos testimonios cuestionan que el capitán tuviera un conocimiento cabal y una actitud resuelta ante la magnitud del problema que

9. VILAR, Juan Bautista, *Los españoles en la Argelia francesa (1830-1914)*, Ed. Centro de Estudios Históricos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas-Universidad de Murcia, 1989.

10. Para estos datos me baso sobre todo en las averiguaciones del experto en rescate de barcos hundidos, Bill Butland, a cuyos datos he podido llegar a través de la correspondencia por *e-mail* con Alexandre Ruiz, hijo de uno de los pasajeros del *Stanbrook*. Aline Santonja es la otra fuente, autora de una interesante *Memoire de Maitrise*, en la Universidad de Nantes titulada *Les derniers jours de la Republique a Alicante. La tragedie du port (mars 1939)*, Año 1984, Departamento de Historia Contemporánea Universidad de Alicante. La autora se preocupa en seguir la pista de las compañías de navegación a las que pertenecían los barcos, las actitudes de las cancillerías europeas frente al problema de la evacuación final, y especialmente la agria polémica acerca de si había o no había barcos dispuestos a realizar la evacuación final desde los puertos del Mediterráneo.

se le avecinaba[11]. Por el contrario, Rafael Torres, en su relato novelado sobre el *Stanbrook*, le «fabrica» una biografía heroica al capitán, acorde con la epopeya del barco[12]. No faltan tampoco testimonios de pasajeros que lo ven en su puesto de mando, alentando y supervisando el embarque, pero es imposible dilucidar si se trataba del capitán o de cualquier otro oficial.

Recientemente, el publicista Pablo Azorín Williams, en una apasionante investigación a través de Internet, ha conseguido desvelar algunos datos biográficos del enigmático capitán de nuestro barco, creemos que de forma irrefutable. Aunque siempre ha sido nombrado como M. o Michael Dickson, su nombre de pila era, en realidad, Archibald, por tanto, Archibald Dickson, capitán de la marina mercante inglesa, nacido en Cardiff (País de Gales) en 1892, y fallecido el 18 de noviembre de 1939 a los 47 años, lo cual coincide exactamente con la fecha del hundimiento del *Stanbrook*, despejándose con ello definitivamente la duda en torno a la identidad del capitán[13].

Habría también que acumular muchos más testimonios para hacerse una idea cabal de lo que debió ser el embarque en aquellas circunstancias. Los refugiados accedían en tropel al recinto del puerto. Sabemos que la guardia de asalto y los carabineros custodiaban el acceso al muelle y al barco, pero muchos de los que pretendían embarcar iban armados, haciendo caso omiso de las instrucciones de los guardias. Fueron embarcados mutilados de guerra y enfermos de los hospitales de Alicante[14]. En la penumbra del puerto multitud de curiosos y familiares completaban una escena que algunos pintan como espectral, de pesadilla: La agitación y los nervios de última hora, la emoción de las despedidas, la desesperación de los que finalmente no pudieron acceder al levantarse definitivamente la escalerilla.

Había refugiados que llegaban pertrechados de todo tipo de maletas y fardos con provisiones, y otros sin nada, directamente del frente y con lo puesto, con hambre y cansancio acumulados o con apenas algunos objetos de valor, pequeñas joyas, que pudieran ser intercambiados en el extranjero. También se tenía previsto embarcar cajas de azafrán, que por su gran valor y poco peso eran

11. El entretenimiento tenía como objetivo retrasar en lo posible la salida del barco, mientras se ultimaba la organización de la expatriación. Bruno Vargas, *ob. cit.*, p. 125 y nota 17, cap. 6, p. 336. Testimonio oral Juan Iñesta Cuquerella, miembro de la Federación Provincial Socialista y responsable del Comité de Evacuación de la Federación Provincial Socialista, al autor. Archivo Fuentes Orales Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.
12. Véase, Torres, Rafael, *Los náufragos del Stanbrook,* Sevilla, Ed. Algaida, 2004. Torres reconoció al autor de este artículo que se trata de una ficción literaria porque fracasaron todos sus intentos de obtener datos biográficos acerca del capitán.
13. Agradezco a Azorín Williams, que me haya autorizado a publicar estos datos. En cuanto a sus fuentes, encontró el nombre en el Tower Hill Memorial de Londres, donde se encuentran inscritos los más de 35.000 marinos mercantes británicos que murieron en la II Guerra Mundial, lo cual le puso en la pista de los demás datos que constan en los archivos de la Conmonwealth War Graves Comisión y en las hojas de los Censos de Población del País de Gales.
14. Según Aline Santonja, que se basa en documentos de la Prefectura de Orán, el barco transportó 108 mutilados y heridos de guerra, *ob. cit.*, p. 126.

fácilmente intercambiables por divisas en el exilio, pero finalmente las cajas –unos 800 kilos– quedaron en el puerto[15].

Se produjeron encontronazos y discusiones entre responsables de la evacuación y el capitán del barco. Es difícil precisar, pero sin duda la avalancha humana sobre el buque debió producir fuertes tensiones y momentos caóticos. Veamos algunos de los testimonios más elocuentes:

> «Cuando todo estaba listo para el despegue y levantada la escala, fue por dos veces bajada ésta con el fin de que subiesen los últimos grupos venidos en coches y camiones. El barco estaba saturado. En revoltijo informe llenaban la cubierta: hombres, mujeres, niños, maletas, sacos, cajas, bultos de todas clases. Un oficial gritó: «Todo el mundo a las bodegas». Unos a otros se animaban a descender a aquellas tétricas profundidades. Y mientras la escalera de mano vomitaba al fondo seres humanos como si fuesen fardos, ascendía por la escala, la muchedumbre que esperaba en tierra. Nuevas voces suplicando a los de las bodegas que se pongan en pie para dar cabida a más personal. Gritos de protesta, sofocones, lamentos»[16].

Otro testimonio lo expresa así:

> «El barco iba lleno hasta el palo mayor. En todos los lugares había alguien; en las bodegas, en el puente y sobre el techo de las cocinas y las máquinas; la línea de flotación estaba sumergida y se empezaba a levantar el ancla. Seguían llegando por miles los desesperados que no cesaban de gritar o llorar... Los carabineros impiden la entrada en el puerto y para subir al Stanbrook, tenemos que emplear una maroma; yo lo hice sobre los hombros de un compañero»17.

A las 23 horas, de ese 28 de marzo, el capitán ordena levantar las amarras y el *Stanbrook* pone proa a un rumbo desconocido para la mayoría de los pasajeros. Es el momento en que:

> «Un silencio religioso, turbado apenas por el ruido de las máquinas, hinche el ambiente. Muchos sorben las lágrimas. Los ahoga el recuerdo de que queda atrás: el hogar amado y los compañeros indefensos al arbitrio de la horda triunfante»18.

Al poco de traspasar la bocana del puerto –en palabras de uno de los testimonios– *«oímos el ruido del motor de un avión. Se fue acercando y a guisa de despedida soltó dos bombas que cayeron, afortunadamente, lejos de la popa»*[19]. Resulta espeluznante sólo pensar en la carnicería que se hubiera producido si las bombas llegan a impactar de lleno en el buque, pero se trataba probablemente de uno de los muchos ataques aéreos de aquellos días sobre el puerto alicantino, porque tras

15. Acta del Pleno Federación Socialista de Alicante celebrada en Orán 5 julio 1939. Fundación Pablo Iglesias.
16. CABEZAS, Felipe, «Viaje épico. Los expatriados del Stanbrook», *Nuestra España*, XII (1940), La Habana, Fundación Pablo Iglesias.
17. Testimonio del socialista Cruz Merino, en MARTÍNEZ COBO, José y Carlos, *La primera renovación (1939-1945). Intrahistoria del PSOE,* Barcelona, Plaza y Janés, p. 85. Existen otros testimonios de quien *in extremis,* fueron izados a bordo con maromas. Es el caso de Muñoz Congost, *ob. cit.*, p. 17.
18. CABEZAS, Felipe, *ob. cit.*
19. ROS, Germinal, *Una vida viscuda, ob. cit.*

este susto ni la aviación ni los buques franquistas «molestaron» al *Stanbrook* en su singladura hasta Orán, que duró casi cuarenta y ocho horas. No es de extrañar, si tenemos en cuenta la sobrecarga del barco y que fue navegando en zig-zag, fuera de la ruta regular, para evitar esos encuentros indeseados.

Las primeras horas de la navegación fueron especialmente agobiantes, a juzgar por los testimonios. Todavía con el miedo en el cuerpo y la ansiedad ante lo desconocido, acentuados por los problemas de acomodo debido al hacinamiento en un medio tan extraño, los nervios se desataban fácilmente estallando en discusiones y riñas. Pero poco a poco el cansancio y la fatiga les fue rindiendo hasta que «*un gran silencio lo dominó todo en aquella primera larga noche hacia el exilio*»[20]. Muñoz Congost, absolutamente extenuado, quedó dormido durante muchas horas. Cuando despertó en la sentina del barco, lo describe así: «*Poco a poco fui vislumbrando los contornos inmediatos de cuanto me rodeaba. Indescriptible. Mosaico moviente de carnes cansadas, sudores amontonados, y un lamento indefinible de cansancio infinito llenaba las profundidades del barco*»[21].

3. LA LLEGADA Y LA CUARENTENA EN EL PUERTO DE ORÁN

El barco arribó al puerto de Orán en la tarde del 29 de marzo. Al menos en los primeros días, el barco ancló a la entrada del puerto, fondeando en la rada, sin atracar en los muelles. El 6 de abril amarró en el muelle *Ravín Blanc*, pero separado por alambradas y vigilado por soldados senegaleses.

Puede que los conocidos lazos con Orán hicieran creer a muchos en un desembarco inmediato y la ansiada libertad, e incluso algunos –los más ingenuos– «*pensaven que les autoritats vindrien corrents a veure'ns, que es cuadrarien, saludant el «herois» de la guerra d'Espanya*»[22]. Enseguida la realidad se impuso porque cualquiera pudo percatarse de que el *African Trader*, que había arribado quince días antes, se encontraba en los muelles con los refugiados todavía a bordo. Orán se había convertido en el destino de la emigración de la «hora veinticinco», porque también se encontraban allí el *Lezardrieux*, que había salido de Valencia y el *Campillo*, un viejo petrolero que salió *in extremis* el día 29 de marzo de Cartagena, ambos con unos cuantos centenares de pasajeros refugiados a bordo. Completaban el cuadro los aviadores que estaban alojados en un fuerte, y los refugiados llegados en barcos de pesca, que junto con la tripulación del *Campillo*, parece que fueron alojados en unas tiendas de campaña sobre los mismos muelles detrás de las alambradas.

20. Ros, Germinal, *ibidem*.
21. Muñoz Congost, *ob. cit.*, p. 17. Para los que no estamos familiarizados con el lenguaje marinero, diremos que el Diccionario de la Real Academia define *sentina* así: «Cavidad inferior de la nave, que está sobre la quilla y en la que se reúnen las aguas que, de diferentes procedencias, se filtran por los costados y cubiertas del buque, de donde son expulsados después por las bombas».
22. Ros i Martí, Germinal, «El començament de l'exill. Anys negres. Crónica lliure dels anys de guerra (1939-1945)», *Canelobre, Alicantinos en el exilio*, n.º 20-21 (1991), Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, Alicante.

La decisión de las autoridades francesas de no autorizar el desembarco de todo este contingente humano de última hora, seguramente un total de entre 8.000 y 10.000, añadía, en el caso del *Stanbrook*, un plus de dramatismo, debido al terrible hacinamiento y a las imposibles condiciones de vida dentro del buque[23]. Si bien las mujeres, niños, enfermos y ancianos fueron desembarcados en los primeros días, la mayoría de los refugiados –por increíble que parezca– tuvieron que esperar casi un mes más para poder desembarcar.

Durante las primeras horas y días, los primeros auxilios vinieron de los españoles residentes en Orán, que llegaban en barquitas y lanzaban bolsas con alimentos, interesándose a gritos por la presencia de tal o cual compañero, familiar o conocido. Todos los testimonios confirman que la solidaridad de la colonia española y de muchos oraneses en los primeros días resultó decisiva, debido a la inhibición de las autoridades francesas. La acumulación de pasajeros hacia el lado por el que llegaban las provisiones, provocaba incluso una peligrosa inclinación del barco, que tuvo que ser advertida seriamente por las autoridades portuarias. En los primeros días fue incesante la llegada de estas barcas, de las delegaciones de los sindicatos franceses y de la oficina de refugiados españoles. Los tripulantes, a través de los altavoces, fueron informados por las autoridades portuarias de que debían permanecer a bordo hasta que se habilitaran albergues. Los pasajeros suponían que eran albergues provisionales de tránsito, pero siempre con libertad de movimientos.

Sólo a partir del segundo o tercer día de la llegada (otros testimonios dicen que siete días), las autoridades francesas se avinieron a garantizar un abastecimiento diario de agua y de alimentos que permitiera al menos la subsistencia a bordo, aunque en las condiciones límites fáciles de suponer. Las viandas que pudieron traer algunos desde Alicante, compartidas en grupos, y los 150 gramos de pan acompañados de una mísera ración de chorizo, paté o arenque, fueron la base de la dieta durante días y días para muchas personas que arrastraban ya hambre de semanas. Los «extras», algún saco de legumbres y otros alimentos eran distribuidos por la Oficina de Ayuda a los Refugiados Españoles y por la Solidaridad Internacional Antifascista.

Con todo, pasado unos días, la alimentación no fue lo peor. El hacinamiento humano y la imposible higiene, convirtieron al *Stanbrook* en una inmunda prisión flotante. En el barco se carecía de agua potable excepto la que llegaba para beber, salobre y en cuentagotas. Sólo un único grifo a horas fijas que suministraba un «chorrito sucio de agua racionada», ante el que se formaban largas colas. Para lavarse había que subir el agua del mar con cubos. En el barco sólo dos pequeños retretes podían utilizarse para una población de casi 3.000 personas, de forma que se producían esperas interminables de horas y horas. Sólo amparándose en la noche, y desde la cubierta del barco (algunos atándose a la

23. Para los cálculos del número de emigrados, nos parecen muy documentados los de Rubio, Javier, *La emigración republicana de la guerra civil*, tomo 1, pp. 85 y ss.

barandilla), podían algunos aliviar sus necesidades biológicas, produciéndose escenas insólitas, a veces tragicómicas[24].

Los parásitos invadieron el barco:

> «Vivimos en plena invasión de piojos y otros parásitos, imposible lavarse, ni lavar la ropa. Hay quienes se han deshecho de la ropa interior pletórica de piojera echándola al mar. Pena perdida, ya que la limpia que podían traer en las maletas estará pronto como la rechazada. Miseria se nos come. De nada sirve que nos pasemos horas enteras despiojándonos»25.

Al enervamiento de esta lucha inútil contra los parásitos, se le unía el vivir o dormir amontonados, día tras día, en un experiencia difícil de transmitir, incluso por los que lo vivieron. Haré un extracto de las impresiones anotadas por Muñoz Congost [26]:

> «Lo peor es al llegar la noche... El acoplamiento de cuerpos, imposible de describir, es tal que cuando acuden al sueño reparador que puede traernos el olvido, resulta imposible moverse de lugar, ni cambiar la posición escogida, sin molestar y despertar a los vecinos... Imaginar un mosaico en el que un hueco formado por un cuerpo acurrucado sobre un lado, es lugar que otro aprovecha para colocar trasero o cabeza... Un movimiento cualquiera de un durmiente agitado levanta protestas y movimientos que se repercuten hasta quién sabe dónde en otros movimientos, reflejos de adaptación al espacio que se crea o se pierde».

Además de estas cuestiones vitales para la subsistencia, otras inquietudes alteraban el desesperante transcurrir de los días. Todos arrastraban la pesada carga de la derrota. En estas circunstancias, las heridas abiertas, especialmente con el trágico final de la guerra, ocasionaban interminables discusiones:

> «No es pot pas dir que tot anés com una bassa d´oli. Al contrari, tots portàvem a la sang el que habia pasat amb la junta de Casado. Uns l´aprovaben, d´altres no. I quines discussions! No s´arrivaba a la baralla física, pèro l´enfrontament entre «casadistes» y «anticasadistes» era mol fort» 27.

No puede extrañar que todas estas penalidades fueran minando la salud física y mental de estos hombres y mujeres. En su testimonio, Felipe Cabezas cita dos casos de suicidio y otros dos de locura. El autor percibe también que toda aquella gente que «*había expuesto su vida por una sociedad más justa, estaba*

24. Para un relato ácido y tierno de estas peripecias nocturnas para realizar las necesidades biológicas, véase Muñoz Congost, *ob. cit.*, p. 22. Felipe Cabezas también se explaya en las terribles condiciones de habitabilidad, en los sufrimientos padecidos.
25. *Ibidem*, pp. 23-24.
26. La viveza de las impresiones de Muñoz Congost resultan imprescindibles en esta parte del relato. Esas impresiones fueron recogidas en un cuaderno a bordo del *Stanbrook*. El autor las relee a afines de abril de 1939 y anota: «*Releo estas líneas; no sé si las conservaré mañana. Son querer y no poder trasladar al papel este cuadro amargo y triste de la sentina del Stanbrook. Los colores me parecen apagados. Les falta brillo, nota brutal, recorte vivo... algo*», p. 27, *ob. cit.* Hay que decir que José Muñoz Congost era un joven periodista libertario, director durante la Guerra Civil del diario alicantino *Liberación*.
27. Ros, Germinal, *El començament de l´exili...*, *ob. cit.*, p. 114.

acorzada de insensibilidad y egoísmo ante el prójimo»[28]. Cada uno vivía, además, su tragedia personal e íntima: la falta de noticias de España, la ausencia de los seres queridos y, sobre todo, la incógnita acerca del destino personal, de un desarraigo ya cierto. Las noticias de España y del propio Orán eran escasas, pero los bulos y rumores sacudían las cabezas de estos expatriados, unas veces levantando oleadas de esperanzas, convertidas pronto –la mayor parte de las veces– en crueles desengaños[29]. Cualquier barco que arribaba a puerto era el ansiado bajel que les llevaría a América huyendo de la atormentada Europa. Ellos tenían noticias de la penosa suerte de centenares de miles de españoles internados en los campos improvisados de las playas del *Midi* francés. Desde los primeros días, los funcionarios franceses, ayudados por tripulantes del barco (policías y funcionarios del SIM) elaboraron listas y más listas, pidiendo documentación e informes políticos. El filtro de las filiaciones políticas, en el que indudablemente estaban muy interesados las autoridades francesas, produjo también muchas tensiones y recelos, pues creían que el hecho de estar más o menos a la izquierda, acabaría condicionando su destino.

Mientras tanto, ¿qué ocurría fuera del barco? Se ha especulado mucho sobre la actitud de las autoridades francesas, acerca de las razones que les llevaron a mantener en las penosas condiciones que acabamos de relatar, y por tanto tiempo, a los republicanos españoles. Se han esgrimido razones de tipo diplomático, político, económico y sanitario. Sin duda las autoridades francesas se habían visto desbordadas por la avalancha de centenares de miles de refugiados tras la desastrosa retirada de Cataluña y no estaban dispuestos a recibir otra avalancha apenas dos meses después. Cuando, a gestiones del Comité Internacional de Ayuda a los Refugiados Españoles, se le pregunta al Ministro del Interior francés sobre la negativa de su país a autorizar el desembarco de los expatriados en Orán, responde que Francia tenía ya centenares de miles de refugiados e Inglaterra sólo tenía unos centenares; además, la inmensa mayoría de los refugiados habían llegado en barco con bandera y tripulación inglesa y sin permiso de las autoridades francesas, sugiriendo que fuera Inglaterra quien se hiciera cargo de los refugiados españoles retenidos en los puertos de Argelia[30]. La posición de Inglaterra fue, por supuesto, inflexible en este punto. Los papeles de Rodolfo Llopis, que trataba directamente con las autoridades francesas de Orán, también inciden en este punto, añadiendo literalmente que «*La llegada del Stanbrook colmó la paciencia de las autoridades francesas*»[31].

Aunque incomparablemente menor que la avalancha sobre el sur de Francia, la llegada del *Stanbrook*, con sus casi 3.000 refugiados a bordo, en efecto mar-

28. Cabezas, Felipe, *ob. cit.*, pp. 60-61.
29. De vez en cuando era introducido algún periódico, especialmente *L'Echo d'Oran*, e incluso un locutor de Radio Madrid improvisaba en el barco un boletín hablado diario, nadie sabía muy bien con qué fuentes de información.
30. Véase sobre esta cuestión Rubio, Javier, *La emigración republicana...*, *ob. cit.*, tomo 1, pp. 340-341.
31. Carta de Rodolfo Llopis a Osorio. Orán 22 abril 1939. Fundación Pablo Iglesias.

có el punto crítico que desbordó a las autoridades coloniales francesas. Se ha dicho que en todo esto tuvo que ver la actitud de rechazo del alcalde de Orán, el abate Lambert, por su ideología conservadora[32] sin que se hayan aportado pruebas convincentes. El argumento inicial –además de las razones diplomáticas ya señaladas– era que no se disponía de alojamientos para tal contingente, lo cual desde luego no explica que tuvieran que esperar más de un mes para desembarcar.

Por eso fue decisiva la presión y las gestiones de las organizaciones internacionales de solidaridad con los refugiados españoles (Comité Internacional de Ayuda a los Refugiados Españoles, Solidaridad Internacional Antifascista y la Oficina Socialista de Ayuda a los Refugiados Españoles de Orán), que visitaron los barcos e hicieron múltiples gestiones ante las autoridades coloniales. Merece especial mención en esta humanitaria tarea el diputado socialista oranés, Marius Dubois, que realizó incansables gestiones ante las autoridades, incluido el Gobernador General de Argelia[33]. Fruto de todas estas gestiones fue el desembarco de las mujeres, niños, ancianos y enfermos en los primeros días, pero de modo muy lento, pues duró casi una semana. La mayoría de las mujeres fueron acogidas en la antigua cárcel de Orán que había sido rehabilitada, conocida como Centro n.° 1, pero también existió otro campo provisional de mujeres en Ain-le-Turk.

El primer contingente de pasajeros varones, unos 500, no fue desembarcado hasta por lo menos dos semanas después. Fueron internados en un campo de concentración provisional instalado en las proximidades del puerto, sin duda el que se cita situado en la avenida de Túnez, también conocido como Campo n.° 1, donde mejoraron sensiblemente las condiciones de higiene y comida. Hacia mediados de abril acogía ya a 800 refugiados, pero la actitud de las autoridades francesas era la de restringir al máximo la estancia de los españoles exiliados en Orán, por lo que se habilitaron otros campos como los de Beni-Saf, Orleansville y Carnot.

Todavía quedaron en el barco unos 1.500 pasajeros. Las autoridades francesas argumentaban para no desalojarlos que había muchos «indeseables», refiriéndose supuestamente a los «internacionales» que estaban a bordo, o bien que se carecía de alojamientos. El aprovisionamiento de alimentos, la atención a las mujeres, niños, ancianos y a los hospitalizados, había ocasionados cuantiosos gastos, que las autoridades francesas hicieron repercutir sobre el barco y su pasaje, gastos a los que alguien debía de hacer frente antes de liberar el *Stanbrook*. Para hacer frente a esos gastos, la Prefectura decretó el embargo del barco y, probablemente –como apunta Llopis– la decisión de retener a bordo a

32. Curiosamente el abate Lambert había sido distinguido por el Ayuntamiento de Alicante con el título de hijo adoptivo de Alicante, distinción que le fue retirada durante la guerra. El alcalde republicano de Alicante, Lorenzo Carbonell, una de las autoridades expatriadas en el *Marítime* fue acogido por el abate Lambert en su domicilio de Orán hasta 1941.

33. CANDELA, Santiago, «Recuerdo de hace treinta y nueve años», *El Socialista (sector histórico)* 1-4-1978.

los pasajeros fue, en realidad, la mayor garantía del rescate, lo cual cubriría de oprobio a las autoridades francesas[34].

Las gestiones para el pago de la liberación del barco fueron llevadas a cabo por Rodolfo Llopis, en nombre de la Oficina Socialista de Orán[35]. Las autoridades exigieron la cantidad de 205.000 francos, que luego elevaron a 250.000. Tras una serie de enojosos tiras y aflojas sobre el monto total del rescate, las autoridades aceptaron finalmente liberar el barco por un valor de 170.000 francos. El dinero fue enviado por el SERE (el organismo de ayuda a los exiliados controlado por el Gobierno de Negrín). Pero lo que finalmente precipitó el desalojo fue la declaración de un brote epidémico de tifus en el barco, hecho éste que se ocultó, pero que sabemos a través de la información reservada que manejó Rodolfo Llopis[36]. Por fin, el 1 de mayo de 1939 el *Stanbrook* fue liberado, cerrándose así uno de los episodios más dramáticos de la evacuación republicana de la Guerra Civil.

4. CONSIDERACIONES DEMOGRÁFICAS, SOCIOPROFESIONALES Y POLÍTICAS SOBRE LOS REFUGIADOS DEL *STANBROOK*

En el año 1983 el profesor Juan Bautista Vilar publicó por primera vez la relación nominal de los refugiados que embarcaron en el *Stanbrook*[37]. Según esta relación, las autoridades francesas realizaron un cómputo de 2.638 pasajeros. Antes de entrar en otras consideraciones, diremos que basándose en el archivo de Rodolfo Llopis, el profesor Vargas ha elevado la cifra de pasajeros a 3.028, argumentado que es posible que en la relación nominal aportada por el profesor Vilar no se computara un grupo de mujeres (y es de suponer que niños), enfermos y algún personaje destacado que lograron desembarcar en la primeras 24 horas[38]. Ciertamente, como veremos enseguida, si desembarcó un grupo de mujeres en el primer día de la llegada, no lo hicieron todas, porque en el barco quedaron casi 400, que están computadas en la lista del profesor Vilar. De cualquier forma, una discrepancia en las cifras totales de tres o cuatro centenares, no cambia significativamente el análisis del universo formado por los refugiados republicanos.

34. LLOPIS, Rodolfo, Carta a Osorio. Orán 22 abril 1939, Fundación Pablo Iglesias.
35. Estos pasos han sido documentados por VARGAS, Bruno, *Rodolfo Llopis, ob. cit.*, pp. 127-128.
36. LLOPIS, Rodolfo, Cara a Osorio. Orán 22 abril 1939. Fundación Pablo Iglesias.
37. VILAR, Juan Bautista, «Relación nominal de los militantes republicanos evacuados de Alicante por el buque inglés Stanbrook, con destino a Orán en 28 de marzo de 1939», *Anales de Historia Contemporánea-Universidad de Alicante*, n.° 2 (1983). La lista está extraída de los Archivos Nacionales Franceses de Ultramar, Aix-en-Provence, leg. 2638. Refugiés Espagnoles (Police 1939-1945). Esta cifra coincide exactamente con la que aporta Aline Santonja, *ob. cit.*, p. 126. La fuente en este caso –seguramente la fuente primaria en la que se basa la aportada por Vilar– son los *Archives préfectorales d'Oran. Cartón n.° 3090. Rapport du Comissariat Spécial du Port d'Oran, n.° 646, en date du 12 juin 1939.*
38. VARGAS, Bruno, *ob. cit.*, p. 125 y nota pie 18. Entre los desembarcados el primer día y que no figura en la relación, se encontraba el diputado socialista ilicitano Ginés Ganga Tremiño.

De la lista del profesor Vilar podemos extraer los datos de sexo, edad, nacionalidad y profesión. En lo que se refiere al sexo predominan, como es lógico, los varones, un total de 2.240, frente a 398 mujeres. Sin distinción de sexo, hemos computado 147 niños de menos de 15 años, de los cuales 15 no habían cumplido el primer año de edad, y de entre éstos varios tenían entre 1 y 3 meses[39]. Dado este contingente de mujeres y niños es lógico suponer que acompañaban en la mayoría de los casos a sus maridos, por lo que sin duda se expatriaron en este barco centenares de familias prácticamente al completo.

Un análisis más detallado y sistemático por grupo de edades nos revela los siguientes datos:

Edades	Pasajeros	%
1-9	101	3'82
10-19	135	5'11
20-29	896	33'96
30-39	1.048	39'72
40-49	447	16'94
50-59	81	3'07
60-69	7	0'26
70-79	2	0'07
No consta	21	0'79

En la franja de los 20 a los 40 años nos encontramos con el 73'68%, lo cual sigue las pautas de los fenómenos migratorios, incluso en estas circunstancias excepcionales. A título de curiosidad diremos que el pasajero de más edad tenía 78 años y se llamaba Primitivo Falcó Pérez.

En cuanto a las profesiones, prácticamente todas las categorías sociales y profesionales se encuentran representados en el *Stanbrook*: Jefes militares, altos cargos políticos, funcionarios civiles, líderes sindicales, ingenieros, arquitectos, médicos, periodistas, industriales, comerciantes, hasta las profesiones más corrientes, agricultores, obreros, empleados, en todas sus variantes, que son con mucho las más numerosas de entre los refugiados del *Stanbrook*. Creemos que no aportaría demasiado una estadística detallada de profesiones, como no sea insistir en el componente mayoritariamente popular y civil de los expatriados, en su inmensa mayoría modestos profesionales, a los que seguramente se le añadiría una militancia conocida, o algún cargo sindical y político en sus pueblos o ciudades, lo que les obligó a huir hacia el exilio. Pensemos que sumando profesiones liberales (médicos, arquitectos, abogados, periodistas, etc.), profesores y los consignados como cargos importantes en la relación, sólo se contabilizan un total de 134. Un número aproximado están consignados como industriales y comerciantes, lo que evidentemente constituyen una exigua minoría sobre el total. Tampoco eran muy abundantes los agricultores o jorna-

39. Vargas da la cifra de 328 mujeres y 372 niños.

leros de los que hemos computado 259, lo cual sí es relevante sobre el carácter mayoritariamente urbano de la procedencia de los refugiados. No constan en la relación la filiación política, y sólo en algunos casos como profesión se indica cargos y responsabilidades políticas de los pasajeros; aún así se puede afirmar que cubrían todos los escalones de la Administración civil y militar: Diputados a Cortes, presidentes de tribunales, jueces, gobernadores civiles, alcaldes, comisarios políticos, etc.

Debido a su papel en los días en que el barco estuvo atracado en el muelle de Orán, debemos referirnos a los médicos, de los que hemos podido contabilizar doce. El comportamiento de los médicos y enfermeros fue, en general, ejemplar en la durísima cuarentena a la que estuvo sometida el barco en el puerto de Orán, tarea que algunos de ellos continuaron en los campos de internamiento. Interesaría destacar la figura del republicano valenciano, doctor Ángel Esquembre, que superaba ya los sesenta años, y a quien algunos testimonios le recuerdan como una figura benemérita[40].

Respecto a la nacionalidad, figuraban 94 extranjeros, casi todos, técnicos y asesores que habían quedado en la España republicana después de la retirada de las Brigadas Internacionales. Dos tercios eran europeos de distinta nacionalidad y el otro tercio latinoamericano. Pertenecían a 21 nacionalidades, entre los que destacan 15 argentinos, 12 alemanes, 10 franceses, seguidos de 9 cubanos, 9 italianos y 6 portugueses[41].

Para la adscripción política de los refugiados del *Stanbrook*, tenemos que acudir a los datos procedentes de la Federación Provincial Socialista de Alicante, que son los siguientes[42]:

Filiación política	**Pasajeros**	**%**
Republicanos	590	27´50
Socialistas	570	26´57
Cenetistas	304	14´17
Comunistas	196	9´13
Sin filiación	482	22´47
Total	2.145	100

40. Conrado Lizcano dice en su testimonio que al doctor Esquembre se le ofreció quedarse en Orán en una residencia de ancianos, pero «se negó rotundamente; quería correr la suerte de sus compañeros de infortunio y ayudarles como médico y como hombre en cuanto pudiera». En *Canelobre, Alicantinos en el exilio, ob. cit.* El artículo de Lizcano se titula *Crónica en vivo de los exiliados españoles en el Norte de África,* p. 123.
41. Vargas da la cifra de 184 internacionales.
42. Actas Pleno Federación Provincial Socialista, celebrado en Orán el 5 de julio de 1939. Fundación Pablo Iglesias.

Las cifras que aporta en este caso Aline Santonja difieren sensiblemente: Republicanos de izquierda, 125; socialistas 671; comunistas, 82; cenetistas y faístas, 185; nacionalistas vascos, 14[43].

Para lo que se refiere a Alicante, resulta relativamente fácil reconocer algunos de los dirigentes políticos de trayectoria más señalada. Los diputados socialistas, Salvador García, médico alcoyano, y el profesor ilicitano Ginés Ganga. De entre los gobernadores civiles, destacaremos al oriolano José Escudero Bernicola. Presidente de la Diputación alicantina fue el socialista villenense, José Cañizares Domene. También se expatriaron muchos dirigentes políticos murcianos (entre ello el diputado Melchor Guerrero), pero hay también que señalar que en el *Stanbrook* pudieron exiliarse prácticamente la totalidad de los comunistas alicantinos más destacados, muchos de ellos liberados pocas horas antes de las cárceles alicantinas[44]. En este sentido, no hubo ningún tipo de filtro político para admitir pasajeros a bordo del navío. En otros casos, pasajeros menos conocidos hasta entonces, llegarían a tener un gran protagonismo en los años sucesivos. Tal es el caso, por ejemplo, de Amado Granell Mesado, nacido en Burriana pero muy vinculado a Orihuela, que incorporado a la Resistencia francesa, como teniente de la 2ª División Blindada del general Leclerc, fue el que mandaba la primera unidad –«La Nueve», integrada por republicanos españoles– que liberó París en agosto de 1944.

Es importante decir que 2.171 refugiados llegaron a Orán con pasaporte en tránsito para América Latina y el resto sin ningún tipo de visado[45]. Los testimonios de muchas personas –la mayoría ya citadas– confirman que para ellos el Norte de África era un destino provisional, pues su verdadera esperanza era conseguir trasladarse a algún país de la América hispana. La actitud de las autoridades francesas, primero, y el comienzo de la II Guerra Mundial, después, hicieron imposible este deseo. Las peripecias de estos refugiados del *Stanbrook*, como de los otros barcos, fueron muy distintas a sus deseos iniciales.

5. EN LOS CAMPOS DE CONCENTRACIÓN DEL NORTE DE ÁFRICA

Sin duda, el exilio de los republicanos españoles en el Norte de África sigue siendo el más desconocido de la gran diáspora ocasionada por la Guerra Civil. Con ello no hacemos más que repetir lo que otros autores han señalado, para una vez más reclamar la atención sobre estos olvidados del exilio a los estudiosos e instituciones culturales. Apenas una página y media se le dedica en los múltiples tomos de la –por otra parte– imprescindible obra sobre el exilio español dirigida por José Luis Abellán. Más atención, información y documentación le prestó Javier Rubio en su obra ya citada sobre la emigración republicana, por

43. Las cifras que aporta Aline Santonja están basadas en un Informe del Comisariado Especial del puerto de Orán, de fecha 12-junio-1939, *ob. cit.*, p. 126.
44. Constan en la tripulación Rafael Millá, fundador del PCE y alcalde de Alicante, el ilicitano y secretario general del PC alicantino durante la guerra Jacinto Alemañ; Antonio Guardiola, José María Sánchez Bohórquez, secretario de la JSU, y muchos más.
45. Aline Santonja, *ob. cit.*, p. 126.

lo que sigue siendo irreemplazable para seguir la peripecia de los españoles en los campos de concentración norteafricanos.

El resto de lo publicado es de escasa difusión y de difícil consulta, incluso para la comunidad académica. Se trata generalmente de literatura testimonial, de indudable interés, publicada por instituciones locales o en tiradas reducidas, que conviene ir reseñando a afectos de futuras investigaciones. Nos referimos por ejemplo al libro de R. Baldó, *Exiliados españoles en el Sahara (1939-1943)*[46], o el de Rafael Barrera y otros autores, *Internamiento y resistencia de los republicanos españoles en el Norte de África, durante la II Guerra Mundial*[47]. La referencia frecuente al libro de Muñoz Congost, en este trabajo nos exime de insistir en su interés, acrecentado porque abarca un período muy dilatado en el tiempo. También es importante, además de los testimonios, realizar una labor de recuperación gráfica y de testimonios orales, aunque nos tememos que esto último es ya cada vez más difícil, un camino que se intentó abrir –en lo que se refiere a Alicante– en la revista *Canelobre* con el tema *Alicantinos en el exilio*[48]. Ya hemos hecho referencia a algunos testimonios sobre la terrible experiencia de los campos de concentración en Argelia y Marruecos contenidos en ese volumen, señalaría el testimonio de Antonio Blanca, extraído de un inédito *Cuaderno del destierro*.

Una peripecia que para el grueso de estos refugiados supuso su internamiento en campos de concentración, el más conocido el *Camp Morand* a tres kilómetros del pueblo de Boghari, en un antiguo campamento de la Legión francesa. En una desolada llanura sujeta a unas condiciones climáticas infernales, este campo llegó a tener entre 3.000 y 5.000 refugiados[49]. Para éstos y para los españoles de los otros campos, las opciones para salir de este cautiverio –cerrada la posibilidad para la inmensa mayoría de ir a terceros países– fue el enrolamiento en la Legión Extranjera (no en el ejército regular francés) o el reclutamiento –casi obligatorio– para las Compañías de Trabajadores, que fue la vía por la que se vaciaron los campos, especialmente al comenzar la II Guerra Mundial.

Para ellos se crearon los tristemente célebres campos de trabajo con el objetivo de la construcción del transahariano, conocido como ferrocarril *Mediterráneo-Níger*, un infernal proyecto, rescatado del olvido por algún sádico, en el que dejaron su vida o su salud miles de españoles como mano de obra semiesclava. Los que estuvieron en los campos de Bou-Arfa en Marruecos y de Colomb Bechar en Argelia, vivieron uno de los capítulos más trágicos del exilio español

46. Editado en Alcoy, 1977.
47. Editado en Sant Cugat del Vallés, 1981.
48. Revista del Instituto de Cultura Juan Gil-Albert de la Excma. Diputación Provincial de Alicante, n.° 20/21 (1991). Coordinadores del monográfico, Francisco Moreno Sáez y Juan Martínez Leal.
49. Cerca estaba el Camp Suzzuni, en la localidad de Boghar, pero sólo albergó a unos 300, como el anterior en el departamento de Argel. Hacia julio de 1939 debió abrirse el Camp Rélizane en Orleansville en el Oranesado, al que debió ir una parte de la población del campo de Boghari. Prácticamente todos los testimonios hasta aquí citados relatan sus experiencias en estos campos.

y de los más bochornosos para la republicana Francia. Padecieron penalidades incontables, hacinados en tiendas de campaña en pleno desierto, trabajando bajo una severa disciplina a más de 50° durante el día, sometidos a frecuentes malos tratos, por una alimentación absolutamente insuficiente y por un mísero salario. Si además los trabajadores cometían alguna falta, eran internados en unos campos de castigo sobre la misma línea del trazado del ferrocarril, donde los testimonios sobre vejaciones y la brutalidad de los guardianes son realmente espeluznantes. Se llegó a tales extremos que incluso después de la liberación de Argelia, al final de la II Guerra Mundial, un tribunal militar aliado juzgó la bárbara conducta del jefe del campo de Hadjerat-M´Guil y de algunos de sus ayudantes, dictando cuatro condenas a muerte[50].

50. Aparte de los testimonios citados como referencia general y que no podemos detallar aquí, como experiencias personales, me he guiado en estos últimos párrafos de la información de Rubio, Javier, *La emigración..., ob. cit.*, tomo 1, pp. 335-354.