

EVOCACIÓN Y RECUPERACIÓN HISTÓRICA

“Es hora, así, de que la democracia española y las generaciones vivas que hoy disfrutan de ella honren y recuperen para siempre a todos los que directamente padecieron las injusticias y agravios producidos, por unos u otros motivos políticos o ideológicos o de creencias religiosas, en aquellos dolorosos períodos de nuestra historia. Desde luego, a quienes perdieron la vida. Con ellos, a sus familias. También a quienes perdieron su libertad, al padecer prisión, deportación, confiscación de sus bienes, trabajos forzados o internamientos en campos de concentración dentro o fuera de nuestras fronteras. También, en fin, a quienes perdieron la patria al ser empujados a un largo, desgarrador y, en tantos casos, irreversible exilio”.

Ley 52/2007, de 26 de diciembre, por la que se reconocen y amplían derechos y se establecen medidas en favor de quienes padecieron persecución o violencia durante la guerra civil y la dictadura. BOE núm. 310, de 27 de diciembre de 2007.



[7]



[8]

- [7] Puerto de Alicante. Ilustración. Paco Roca. Los surcos del azar, 2013.
 [8] Tramo abandonado de vías del Transahariano en las inmediaciones de Bou Arfa. 2013.
 © Familia Mataix

Stanbrook, 1939. *L'exili cap al nord d'Àfrica*

COMISARIO: Ricard Camil Torres Fabra

COORDINACIÓN GENERAL: Norberto Piqueras Sánchez
 Marisol Sánchez Puértolas

La Universitat de València desea expresar su agradecimiento a todas las instituciones, organizaciones y particulares que han contribuido con el préstamo de sus bienes, sin cuya colaboración no hubiera podido realizarse este proyecto.

Matías Alonso, Rafael Arnal, Archivo de la Democracia – Universidad de Alicante, Aula de Teatre, Helena Bonet, Pilar Bonet, Compañía Húngara de Teatro, Cristina Escrivá, Toni Esteve, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, Fundación Caja Mediterráneo-Biblioteca Gabriel Miró de Alicante, Fundación Pablo Iglesias, Familia Mataix, Familia Muñoz Castanyer, Xus Francés, Toni García, Laura Gassó, Sonsoles Giner, Clara Icardo, MacDiego, Pascual Marzal, Josep Medina, Carmina Mendoza, Antoni Miró, Museo Naval de Cartagena, Museo Valenciano de Etnología, Juan Carlos Narbona, Emili Paya, Vicenta Pérez, Associació Stanbrook, Centre d'Estudis i de Documentació de la Memòria Republicana, Familia Roca-Torrijo, Paco Roca, RTVE, Arantza Torrecillas

Centre Cultural La Nau. Sala Estudi General
 29 de septiembre al 30 de noviembre de 2014

Horario

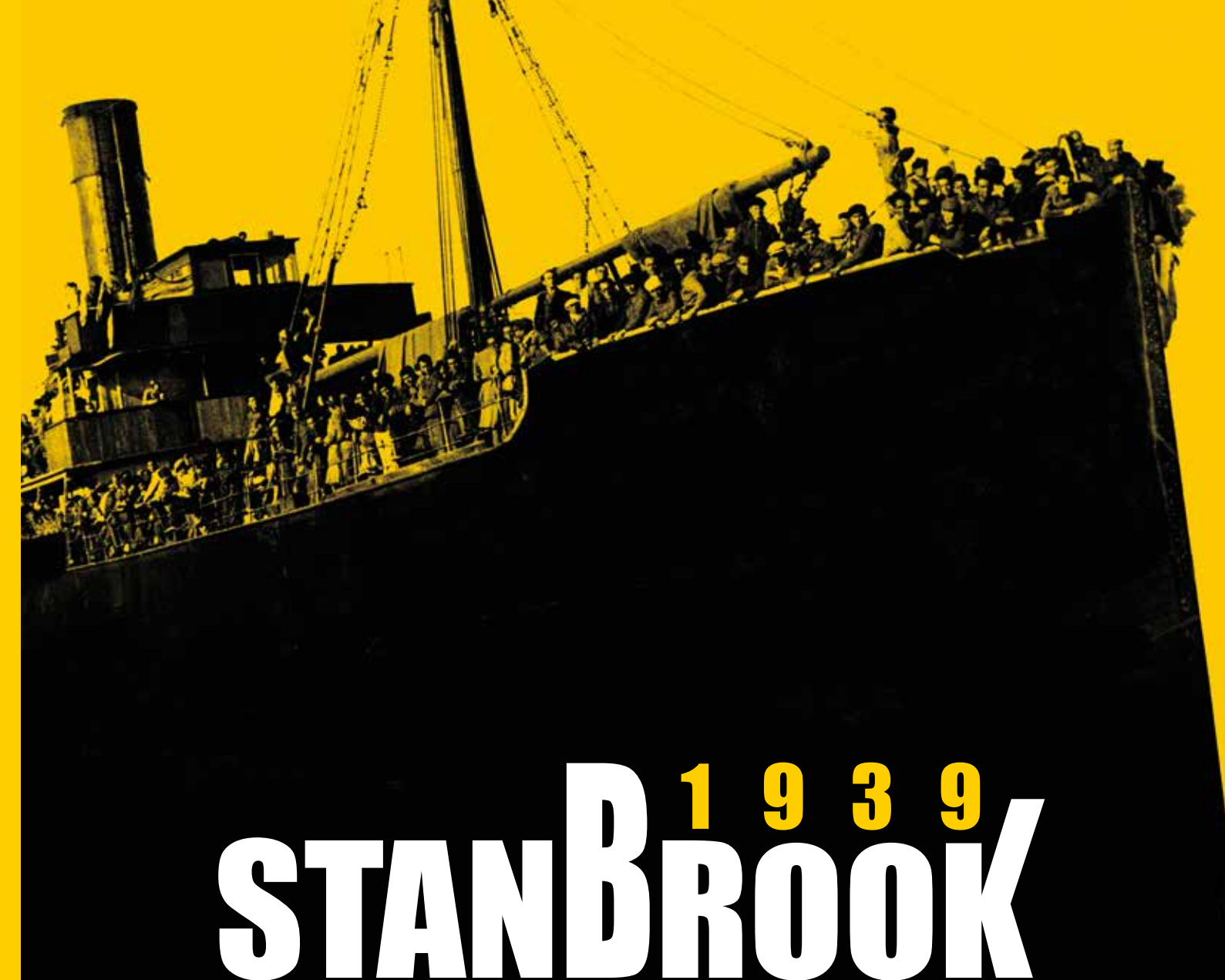
Acceso libre:
 De martes a sábado, de 10 a 14 horas y de 16 a 20 horas.
 Domingos y festivos, de 10 a 14 horas

Visitas guiadas:
 visites.guiades@uv.es
 Tel. 963864922 – Pilar Pérez

Más información:
 www.uv.es/cultura
 www.operaciostanbrook.org

CENTRE CULTURAL
LA NAU
 UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

Imagen cubierta: El Stanbrook en el puerto de Alicante. Fondo: Rodolfo Llopis. Biblioteca Gabriel Miró. Alicante. | Diseño Espirellus



1939 STANBROOK

El exilio hacia el norte de África

Con la colaboración del ilustrador Paco Roca



[1] Heraldo de Aragón. 30 de marzo de 1939. Colección Matías Alonso

STANBROOK, 1939. EL EXILIO REPUBLICANO HACIA EL NORTE DE ÁFRICA

El 28 de marzo de 1939, zarpaba del puerto de Alicante rumbo a Orán el barco mercante *Stanbrook* con 2.638 personas a bordo. Era el último navío que transportaba refugiados que intentaban huir de la represión franquista. En principio, el barco de la naviera France Navigation debía cargar tabaco, naranjas y azafrán, pero su capitán, el galés Archibald Dickson, ante el drama que contemplaba consistente en miles de republicanos amontonados en el puerto, decidió embarcar el mayor número posible de personas.

Ante el peligro que suponían los bombardeos y el bloqueo naval franquistas, optó por partir a las 23 horas sin ninguna luz encendida a bordo para evitar ser detectado por los rebeldes. El *Stanbrook*, de capacidad para unos veinte tripulantes, se dirigió a Orán, donde llegó unas veinte horas más tarde.

A lo largo de la travesía, el navío estuvo a punto de escorarse en varias ocasiones. El exceso de peso y la desigual distribución humana del pasaje, hicieron que el viaje fuera extremadamente peligroso. Al llegar al puerto de Orán, las autoridades francesas denegaron la autorización para el desembarco de los viajeros a pesar de las gestiones del diputado socialista Rodolfo Llopis, que solamente consiguió permiso para desembarcar a mujeres y niños. Casi un mes después, se permitió el abandono del buque al resto del pasaje ante las lamentables condiciones higiénicas que amenazaban con brotes epidémicos. Su destino fue el de los campos de concentración franceses del Norte de África en unas condiciones inhumanas.

A través de una serie de objetos, documentos, mapas, fotografías, imágenes, audiovisuales e ilustraciones de Paco Roca la presente exposición aspira a rememorar de forma fidedigna y didáctica la odisea de la trayectoria del *Stanbrook* y examinar el destino que corrieron sus pasajeros.



FINAL GUERRA

Tras la batalla de Teruel (15 de diciembre de 1937 a 22 de febrero de 1938), las tropas franquistas partieron en dos el territorio republicano conquistando después gran parte de la provincia de Castellón. Frenadas en la línea XYZ, el Ejército republicano aprovechó para lanzar su ofensiva en el Ebro. La victoria se decantó por los rebeldes gracias a su tremenda superioridad material. El cierre de la frontera francesa impidió a la República reponer las pérdidas materiales y el cambio de la política internacional tras el Pacto de Múnich, con Francia y Gran Bretaña cediendo ante Hitler y Mussolini, la dejaba a merced del enemigo, quien con el camino expedito inició la conquista de Cataluña. No obstante, la retirada escalonada republicana fue un éxito gracias a los planes de Negrín y Rojo. Planes que se extendían a una nueva retirada hacia los puertos mediterráneos para evitar una rendición sin condiciones, pero el golpe de Casado, la deserción de la flota de Cartagena y la rendición de Menorca truncaron las esperanzas republicanas y, con la caída de Madrid, los frentes se desmoronaron. La única esperanza de escape se encontraba en los puertos mediterráneos.

[2] Republicanos españoles desembarcando del *Stanbrook* en el puerto de Orán, 30 de marzo de 1939. FOT-029271. Fundación Pablo Iglesias

STANBROOK

Tras la deserción de la flota republicana, el 5 de marzo de 1939, la Armada franquista, el 8 de marzo pasaba a bloquear toda la zona mediterránea y el acceso a los puertos quedó prácticamente paralizado. A pesar de ello 40 embarcaciones de diversos tipos lograron burlar el bloqueo. De ellos, 39 alcanzaron las costas del Norte de África y otro, el *Galatea*, consiguió partir de Gandía con Casado, su comitiva y un par de centenares de prisioneros italianos. Pero sin duda alguna fue el *Stanbrook* el que logró el mayor éxito en la empresa. Zarpando de Alicante el 28 de marzo con 2638 refugiados a bordo. El navío, un mercante de escaso tonelaje, consiguió evitar la flota franquista gracias a la habilidad de su capitán, el galés Archibald Dickson, quien, azorado ante el gentío amontonado en el puerto de Alicante, permitió el acceso de tal número de personas. La travesía resultó ser una verdadera odisea no exenta de riesgos puesto que la nave estuvo a punto de zozobrar en varias ocasiones dada la sobrecarga humana que transportaba.

LOS OTROS BARCOS

La singladura del *Stanbrook*, por su envergadura a nivel humano y todas las dificultades salvadas durante la travesía, se convirtió en el referente más palpable del exilio al Norte de África, pero no debe obviarse que otros buques lograron burlar el cerco franquista y llegar a su destino. Puertos como el de Valencia, Gandía, Alicante, Cartagena o Almería, vieron partir un buen número de navíos con evacuados a bordo, pero no debe olvidarse que también zarparon otras naves de menor calado desde puertos secundarios como Sagunto, El Perelló, Cullera, Dénia, La Vila Joiosa, Santa Pola o Águilas, con diversa fortuna. Gracias a estos barcos, un mínimo de 10.000 personas logró alcanzar las costas africanas mediterráneas, aunque el exilio en el Norte de África no iba a significar un camino de rosas para los recién llegados. De todos modos, nombres como los de *Rodwin*, *African Trader*, *Lizardieux*, *Ronwin* o *Marionga*, se unirían a los del *Stanbrook* como evidencia de la huida de la represión franquista.



[3]

[3] Antoni Miró. *El Stanbrook*. Serie L'exili, 2009. Universitat de València. UV2571



[4]

[4] Carta de identidad de refugiado de Antonio Gassó Fuentes. 1947. Fondo Laura Gassó.

[5] Refugiados españoles en el campo de internamiento de Relizane (Argelia). 1939. Num-40. Propietarios: Álvaro Ponce de León, Lorenzo Carbonell, Juan Ripoll Yvars. Archivo de la Democracia. Universidad de Alicante

[6] Refugiados españoles del campo de Bou Arfa (Argelia) trabajando en la construcción del trans-sahariano, 1941. FOT-005993. Fundación Pablo Iglesias.



[5]



[6]

CAMPOS

A pesar que las autoridades francesas eludían emplear el término *campo* y más el de *concentración*, la realidad era otra. Estos se dividían en varios tipos: campos de trabajo, campos de castigo, campos de internamiento, campos de semi-libertad y campos disciplinarios, dejando de lado los CARS, centros de arresto domiciliario, empleados para dejar fuera de la circulación a los considerados rebeldes.

Pocas diferencias encontramos entre ellos. Todos supervisados y vigilados por militares y con disciplina castrense imperante, tanto es así que se impartían diversos tipos de castigos ante las consideradas faltas de disciplina. La organización de los campos era uniforme. Un militar de cierta graduación hacía las veces de jefe de campo y en última instancia era el responsable de interpretar el reglamento, común para todos. Éste se rodeaba de un grupo de subordinados, generalmente militares de graduación media, encargados de "hacer funcionar el campo", a cuyas órdenes se encontraban los suboficiales y la tropa (mercenarios marroquíes, senegaleses, etc.). Violar el reglamento, que en ocasiones ni siquiera era conocido por los exiliados, acarrearía diversos tipos de sanción: desde la advertencia o calabozo para las infracciones más leves, hasta la prisión y el confinamiento en penales o la obligación de alistarse en la Legión Extranjera Francesa

EL EXILIO EN EL NORTE DE ÁFRICA

Al igual que ocurrió con los transterrados en la Francia continental, el destino inmediato de los emigrados al Norte de África, especialmente a Argelia, sería el internamiento en campos de refugiados, bautizados por las autoridades francesas con el nombre de *centres d'accueil*, eufemismo empleado para referirse a los campos de concentración, sin olvidar que los elementos considerados más peligrosos –comunistas y anarquistas– fueron internados directamente en presidios como el de Kasserine o Fort Lyautey (hoy Kenitra).

TRANSAHARIANO

La invasión alemana de Francia, en 1940, comportó la creación de la llamada Francia de Vichy bajo la presidencia del mariscal Pétain. Un régimen que en la práctica estaba sometido a los alemanes bajo la apariencia de un gobierno autónomo que en realidad era colaboracionista con los vencedores.

Los alemanes impusieron una serie de exigencias a los vencidos consistentes en proporcionar mano de obra (semiesclava), alimentos, materias primas y productos elaborados para contribuir al esfuerzo bélico.

En este contexto apareció el faraónico proyecto de la construcción del ferrocarril Transahariano por parte de las autoridades colaboracionistas francesas, cuya finalidad era la de unir las colonias subsaharianas con la costa mediterránea del norte de África mediante un tendido ferroviario, atravesando el Sáhara, superior a los 2.000 km. Con ello se pretendía alimentar de materias primas, especialmente carbón y hierro a la metrópoli –con destino final a Alemania o sus intereses– evitando su exportación por el Atlántico para esquivar así la posibilidad de ser interceptados por el bloqueo aliado.

Para su construcción se recurrió a la movilización masiva de mano de obra, que no era otra que refugiados de varias nacionalidades, entre ellos republicanos españoles en el Norte de África, obligados a trabajar en el tendido ferroviario en unas condiciones extremas, soportando temperaturas superiores a los 50° C en horas de trabajo, una alimentación desequilibrada e insuficiente y con graves carencias de suministro de agua; sin olvidar una disciplina laboral férrea, más castrense que otra cosa, por lo que los castigos estaban a la orden del día. El proyecto quedó completamente paralizado tras el desembarco aliado en el norte de África en noviembre de 1942 y el desmantelamiento de las instituciones colaboracionistas de Vichy.