



El plan de Rodolfo Llopis para la evacuación de los socialistas desde Alicante a Orán (30/01/1939-13/05/1939)

Rodolfo Llopis' plan for the evacuation of socialists from Alicante to Oran (30/01/1939 - 13/05/1939)

José Miguel Santacreu Soler

Cita bibliográfica: Santacreu Soler, José Miguel. «El plan de Rodolfo Llopis para la evacuación de los socialistas desde Alicante a Orán (30/01/1939 - 13/05/1939)». *Revista Argelina* 22 (2025): 13-35.
doi: 10.14198/RevArgel.32723

Resumen

En este artículo proponemos tratar el plan de Rodolfo Llopis para la evacuación de los socialistas alicantinos cuya vida peligraba entre Alicante y Orán en los últimos días de la guerra civil española. La consulta, tanto de testimonios directos publicados como de documentos de época guardados en archivos, nos permite presentar una interpretación novedosa sobre los sucesos. Detallamos la intervención de buques y ofrecemos la cifra oficial de evacuados transportados al puerto argelino y revelamos los nombres de una lista parcial de refugiados que hicieron el viaje en dicho buque.

Palabras clave: Rodolfo Llopis, refugiados, Ténès, Orán, Béni Saf, Alicante, guerra civil española, 1939.

Abstract

In this article, we propose Rodolfo Llopis's plan for the evacuation of the Alicante socialists whose lives were in danger, between Alicante and Oran in the final days of the Spanish Civil War. The use of the published direct testimonies and period documents stored in archives, allows us to present an innovative interpretation of those events. We detail the involvement warships and we provide the official number of evacuees transported to the Algerian.

Keywords: Rodolfo Llopis, Refugees, Ténès, Oran, Béni Saf, Alicante, Spanish Civil War, 1939.

Autor: José Miguel Santacreu Soler, Universidad de Alicante, jm.santacreu@ua.es, <https://orcid.org/0000-0002-8388-2154>.

Recibido: 24/11/2024 **Aceptado:** 11/04/2025

Conflicto de intereses: El autor declara que no hay conflicto de intereses.

Licencia:  Este trabajo se comparte bajo la licencia de Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional de Creative Commons (CC BY-NC-SA 4.0): <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

El 7 de marzo de 1939 llegaron a Bizerta 4.150 españoles en 11 buques de guerra de la Flota Gubernamental de la República Española comandada por el almirante Miguel Buiza, que había zarpado de Cartagena dos días antes (Fernández, 2009). La deserción de los buques de guerra dejó a la República Española sin protección naval para organizar una evacuación por mar antes de que las tropas franquistas ocupasen el territorio; no obstante, entre el 5 y 31 del mismo mes, unas 8.000 personas refugiadas llegaron a Orán y sus alrededores en aviones, barcasas y buques mercantes que zarparon individualmente y sin protección de los puertos de Valencia, Benidorm, Villajoyosa, Alicante, Santa Pola, Torrevieja, Portmán, Cartagena, Águilas, Almería y Adra.

Orán dista poco más de 158 millas náuticas de Alicante; además, en 1939 era una ciudad colonial francesa donde residían numerosos emigrantes alicantinos (Bonmatí, 1988). Ambas circunstancias la convertían en el mejor destino para ir al exilio; pero la escasa distancia y la numerosa presencia de residentes españoles no fue el único motivo de que llegasen a Orán en marzo de 1939. La principal razón hay que buscarla en el plan de Rodolfo Llopis para la evacuación de los socialistas alicantinos cuya vida peligraba, porque Franco represaliaba a quienes habían tenido responsabilidades durante la etapa de la Segunda República y la Guerra Civil.

Según un informe aprobado en el Pleno Provincial de la Federación Socialista de Alicante celebrado en Orán el 5 de julio de 1939 (Fundación Pablo Iglesias: AH-4-49), su plan consiguió evacuar a 4.946 personas en tres vapores mercantes (*Romwyn*, *African Trade* y *Stanbrook*) y a unas 200 en barcas de pesca. Si tenemos en cuenta que llegaron durante marzo de 1939 unas 8.000 en total, podemos asegurar que el plan de Rodolfo Llopis fue el más importante en la evacuación de los últimos días de la guerra y merece un análisis diferenciado.

1. Los orígenes del Plan de Evacuación de Rodolfo Llopis (Figueres, 30/01/1939)

El primer investigador que ha tratado el tema es el profesor e investigador Bruno Vargas, biógrafo de Rodolfo Llopis. Lo hizo en un artículo publicado en la primavera/verano de 1991 en la revista *Canelobre* que tituló «Rodolfo Llopis: los primeros años del exilio». Según Bruno, el plan se preparó en Figueres el

30 de enero de 1939 en una reunión que Rodolfo Llopis, diputado por Alicante, mantuvo con Ginés Ganga Tremiño y Salvador García Muñoz, ambos diputados también por Alicante, y con Melchor Guerrero Periago, diputado por Murcia, y Carlos Rubiera Rodríguez por Madrid. Los cuatro habían llegado a Figueres dos días antes en un avión procedente de Albacete para asistir a la sesión de las últimas Cortes republicanas convocada durante la Retirada de enero de 1939.

El motivo del viaje a Figueres de estos cuatro diputados fue, además de asistir a la sesión de las Cortes, conocer la suerte de la guerra y los planes de evacuación que tenía el Gobierno de Juan Negrín López así como los de la Ejecutiva del PSOE, cuyo secretario general era Ramón Lamonedá Fernández desde septiembre de 1938. Se reunieron con ambos el 29 de enero, al poco de llegar, y salieron defraudados de la entrevista, porque Negrín y Lamonedá les insistieron sobre la necesidad de resistir sin tener previsto ningún plan de evacuación.

A diferencia de ambos, Rodolfo Llopis sí que estaba muy preocupado por la suerte que les esperaba en Alicante a sus correligionarios con el final de la guerra y compartía con los cuatro diputados recién llegados el convencimiento de que la guerra se había perdido y que urgía preparar la evacuación de sus compañeros de distrito electoral. Por ello, los cinco se reunieron al día siguiente para trazar un plan propio de evacuación en el que nada tenían que ver Negrín ni Lamonedá.

Hoy conocemos mucho mejor los detalles del plan y su ejecución gracias a que se ha investigado la prensa oranesa de la época, la documentación colonial francesa conservada en los archivos nacionales franceses y argelinos y, sobre todo, la correspondencia personal que mantuvieron los protagonistas con la Federación Socialista de Alicante, una parte de la cual ha sido depositada por sus familias en los archivos de la Universidad de Alicante y de la Fundación Pablo Iglesias.

El plan consistía en que los dos diputados por Alicante regresasen para que la Federación Provincial Socialista elaborase una lista de los militantes que corrían peligro; y que los diputados de Murcia y Madrid se encargasen de avisar respectivamente a los de sus zonas tras su regreso a Madrid y Murcia. En Francia, Rodolfo Llopis gestionaría el envío de barcos al puerto de Alicante para la evacuación y viajaría a Orán para organizar una oficina de recepción con la finalidad de ayudarlos a medida que fuesen llegando.

Como el aeródromo de Figueres había quedado inservible a causa de los bombardeos mientras mantenían ambas reuniones, tuvieron que viajar en coche a Toulouse tras la celebración de las Cortes y la apertura de la frontera francesa a principios de febrero de 1939. La intención de los cuatro diputados

era regresar a España en un vuelo de Air-France. Sabemos que Ginés Ganga consiguió volar desde Toulouse a Alicante el 8 de febrero de 1939. Mientras tanto, Rodolfo Llopis viajó a París para entrevistarse el 9 de febrero con José Calviño Ozores, director de la sede en Francia de la sociedad CAMPSA-GEN-TIBUS, quien se comprometió a enviar algún barco.

El 13 de febrero Llopis viajó a Perpiñán y se entrevistó con Marius Dubois, el diputado socialista de Orán, con el fin de preparar la oficina para la recepción de los refugiados; pero no pudo volar hacia Orán debido a una serie de acontecimientos que retrasaron la ejecución del plan y se perdió un tiempo crucial que hubiese permitido evacuar a más personas de las que finalmente llegaron. El 17 de febrero acompañó a Francisco Largo Caballero y Luís Araquistain Quevedo a París para entrevistarse con el presidente de las Cortes, Diego Martínez Barrio y, al día siguiente, con el presidente de la República, Manuel Azaña Díaz. Se cercioraron de la intención del presidente de dimitir si Francia y Gran Bretaña reconocían a Franco.

Llopis aún estaba en Francia cuando firmaron los acuerdos Bérard-Jordana el 25 de febrero, que pusieron las bases para el reconocimiento francés del Gobierno de Franco. Ese mismo día, Llopis envió una carta a la Federación Provincial Socialista de Alicante adelantándoles la decisión de Azaña e informándoles que nadie los ayudaría a salir; y que tenían que valerse por sus propios medios:

[...] Conviene pues, como os decía en mi anterior, que no penséis en más ayuda que en la propia. Si viene por otro lado, mejor. / Yo he conseguido un barquito para que se ponga a disposición de vosotros y haga los viajes que pueda a Orán. Debéis consultar con un técnico -no con ningún aficionado- dónde debe ir y enviar las instrucciones que sean necesarias. [...] No confiéis más que en vuestros propios medios y en los enlaces que nosotros mismos establezcamos. / Enviad si podéis algunas máquinas portátiles, que pueden venderse. Enterrad lo que no podáis enviar. Está todo previsto para el futuro. No olvidéis que esto es una etapa, pero la vida no termina ahí. Hay muchas cosas que hacer todavía. / Como tu, Lizón, vas a salir de Alicante, conviene conocer el nombre de la persona que haya de recibir la correspondencia o las órdenes. Enseguida centralizadlo lo más posible. / En cuanto deje las cosas de Orán en marcha, si no me ordenáis otra cosa, regresaré a Toulouse. / Las familias que deban salir, deben ir haciéndolo cuanto antes. [...]

Al poco de llegar esta carta a Alicante y cuando Llopis seguía en Francia intentando viajar a Orán sin éxito, la bandera franquista fue izada el 2 de marzo de 1939 en el edificio del consulado español de Orán. El cónsul republicano Jerónimo Gomáriz Latorre, que había ocupado el Consulado desde septiembre de 1936, fecha en que reemplazó a Tomás Sierra, porque éste se alineó

en el bando sublevado del 18 de julio de 1936, dejó el puesto al nuevo cónsul franquista señor Limiñana. Este último había reemplazado a Tomás Sierra interinamente durante la Guerra Civil con funciones de cónsul; pero sin reconocimiento oficial francés hasta ahora. Ese 2 de marzo Limiñana pasó a ser el cónsul reconocido y ocupó la sede del Consulado hasta que Franco nombró con carácter oficial a un diplomático de carrera, Ángel Díaz de Tuesta, que tomó posesión el 17 de abril de 1939.

Por ello, cuando Rodolfo Llopis llegó finalmente a Orán, el cónsul oficial era Limiñana; no obstante, Gomáriz desempeñó un papel crucial para el Servicio de Evacuación de los Republicanos Españoles (SERE), cuyo embrión fue creado por Negrín en París el 9 de febrero de 1939 para ayudar a quienes ya estaban en Francia. La sede en Orán del SERE estuvo dirigida por Antonio Pérez Torreblanca, con quien Gomáriz colaboró.

Con respecto a la puesta en marcha del plan de Rodolfo Llopis, estaba previsto que Luís Lizón Pertusa volara desde Alicante a Toulouse en Air France para gestionar los recursos que le enviase la Federación Socialista de Alicante con el objeto de financiar los fletes de los barcos a enviar. Lo reemplazó José Castaños para recibir las cartas de Llopis en Alicante. El 5 de marzo Lizón ya envió una carta desde el hotel Victoria de Toulouse diciéndoles que todo eran dificultades. Que ahora eran considerados como rebeldes, tras el reconocimiento oficial de Franco por los franceses. Que en breve ya no habría aviones de Air France con destino a Alicante y que, para desplazarse a Orán, necesitaba un permiso de la Prefectura, que no tenía. Que no se durmieran y que si podían enviar algunas familias a Orán, lo hiciesen. Que allí los esperarían Llopis, María Burianova *Manka* (esposa de Gines Ganga) y él. Hay que advertir que Lizón nunca fue a Orán, porque se desplazó a Colombia con su familia según denunciará Rodolfo Llopis meses más tarde.

2. La puesta en marcha de la oficina en Orán del plan de evacuación (07/03/1939)

El 7 de marzo, por fin, Rodolfo Llopis ya estaba en Orán. Viajó en avión acompañado por Léon Jouhaux, secretario general de la Confederación General del Trabajo en Francia desde 1909 y miembro influyente de la Federación Sindical Internacional. Los esperaba el diputado Marius Dubois para acompañarlos a hablar con el prefecto de Orán Louis Boujard. Después fueron a la sede en Orán de la Federación Internacional Obrera, donde los esperaba *Manka*, que había sido enviada a Orán en un vuelo de Air-France el 23 de febrero anterior para poner en marcha la oficina de ayuda a los refugiados; pero

aún no lo había conseguido. La llegada de Llopis con León Jouhaux permitió ponerla en funcionamiento finalmente. En una carta enviada a la Federación Socialista de Alicante doce días después, Llopis les decía:

[...] Yo me quería haber marchado porque llevo aquí [Orán] muchos días, tengo cosas que hacer en otros sitios y no tenemos un céntimo; pero hasta que no resuelva lo de los barcos y lo de colocar a los refugiados y designar una comisión que me sustituya, no me marcharé. Las gestiones aquí no son cosa para mujeres, ni para todos los hombres. Los franceses atienden según la categoría de los peticionarios. [...]

Las primeras gestiones de la oficina, a las que *Manka* dedicó su vida, ayudaron a refugiados socialistas que habían llegado al margen de la puesta en marcha del plan, tanto a Bizerta con la Flota como a Orán en barcas entre el 5 y 7 de marzo. La gestión más costosa fue sacar de Túnez y trasladar a Orán a las 21 mujeres, 2 niñas y 2 niños que habían viajado en la Flota Republicana y estaban en un centro de acogida en Túnez. La oficina consiguió financiar el viaje mediante una suscripción popular. También sacaron del campo de concentración de Meheri Zebbeus, donde habían sido internados los marinos de la Flota, al comisario socialista de la misma Bruno Alonso.

Con respecto a los refugiados llegados a Orán, colocaron en casas particulares a algunos y contribuyeron a establecer un centro de refugiados en la antigua prisión civil de Orán (Centro n.º 1) para que pudieran desembarcar, dado que los retenían a bordo. El sábado 11 de marzo de 1939 desembarcó un primer grupo de 50 personas del bacaladero Tramontana, que había llegado el lunes 6 de marzo a la rada de Mers el-Kébir procedente de Cartagena y que se había convertido en el principal centro flotante de internamiento de refugiados desde que lo amarraron en el muelle de Pointe-Blanche. Fueron conducidos por los guardias móviles a la calle del General Cerez, donde estaba el acceso al recién inaugurado Centro n.º 1 de refugiados españoles, que tenía capacidad para unas 400 personas como mucho.

Unos días después, Llopis escribió una carta dirigida a la Federación Provincial Socialista de Alicante para informarles que el día 13 de marzo había llegado el vapor *Ronwyn*:

[...] Tengo el gusto de comunicaros que ha llegado el barco Ronwyn como ya os adelanté por telégrafo. La expedición ha llegado bien. Aquí habíamos hecho un gran esfuerzo para poderlos albergar, pero al final se dio orden de que no desembarcara nadie sino que continuara viaje a Ténès, cerca de Argel. Allí desembarcarán y los tendrán en un campo de refugiados más o menos confortable hasta que decidan de su suerte. Hemos hecho las gestiones para irlos sacando poco a poco y albergarlos en Orán y sus alrededores. Aprovechando el momento que estuvo el barco en el puerto -pues el temporal no permitió el

abastecimiento en alta mar- a las once de la noche pude subir a bordo, hablar con los compañeros y raptar a uno de ellos, a Paco Domenech, para que me señalara los nombres de quienes habían de salir preferentemente. Así lo vamos a hacer a partir de mañana miércoles [15 de marzo], día en que nos han ofrecido poder actuar en ese sentido. [...] Aquí trabajamos en una pequeña oficinita que ha montado en el Partido la mujer de Ganga, Cañizares, Paco Domenech y yo que, además, soy el de las gestiones. Mañana se incorporará Lizón [Lizón nunca se incorporó]. Nada más. Abrazos a los compañeros. Que todo vaya resolviéndose de la mejor manera. Si saliesen pequeñas embarcaciones con gente nuestra, en vez de ir a Orán que vayan a Béni Saf, puerto próximo a Orán, ayuntamiento socialista de absoluta confianza, cuyo alcalde, González, compañero nuestro, está advertido. Un abrazo de vuestro compañero. Orán, 14 de marzo de 1939. Rodolfo [rubricado]

Francisco Domenech Mira [Paco Domenech] se incorporó inmediatamente a trabajar en la oficina de recepción de refugiados para ayudar a *Manka*. Domenech tenía la lista de los socialistas y familiares que habían embarcado en el *Ronwyn*, la cual será fundamental para reclamarlos y sacarlos de los campos de concentración. Antonio Cañizares Panalva había llegado a Orán en un paquebote desde Marsella tras cruzar la frontera francesa durante la Retirada y evitar los campos de concentración.

3. El vapor *Ronwyn* (13-15/03/1939): primer éxito del plan de evacuación

El primer viaje con éxito del plan fue el del vapor *Ronwyn* gestionado por la Casa J. Lasry, en el que también viajaron numerosas personas de otras ideologías y provincias distintas a los socialistas alicantinos de las listas. Su capitán, Gilbert Bewen, había entrado en el puerto de Alicante el jueves 9 de marzo procedente de Sète. Los registros oficiales de la autoridad portuaria alicantina dicen que llegó con un cargamento de harina. La lista de socialistas para embarcar estaba preparada y hacía varios días que numerosas personas esperaban en Alicante algún barco. El capitán aceptó a pasajeros no previstos, que embarcaron por turnos. Primero, los socialistas de la lista presentes y, después, los otros agrupados por partidos políticos según turnos de prelación y previo pago del pasaje. Varios testimonios nos lo recuerdan en sus memorias. Un ejemplo: el oftalmólogo republicano Antonio Ros Sáez dice lo siguiente: [...] Día 12 [marzo 1939]. Hemos ido entregando cada uno veinte duros en monedas de plata al capitán del buque inglés, en concepto de alcabala. Y partimos. [...]

También subieron madres con hijos cuyos maridos socialistas estaban ya exiliados en Francia desde febrero anterior o gestionaban en Alicante el plan y se quedaron en tierra tras embarcarlas. Un ejemplo del primer caso es Mercedes Ramírez Pérez, que viajó con su hija Clotilde de 12 años de edad y sus hijos Fernando de 9 y Carlos de 7. Su esposo, el diputado Gabriel Pradal Gómez, que también había asistido a las Cortes de Figueres y pasado a Francia donde se quedó como refugiado, pidió a un amigo que ayudase a su mujer e hijos, que vivían en Almería, a reunirse con él. Se trasladaron en coche desde Almería hasta Alicante, donde esperaron al *Ronwyn*.

Ejemplos del segundo caso son las esposas e hijos de Manuel Rodríguez Bernabéu, Luís Arráez Martínez, Luís Deltell Hernández y José Castaños Lajarín que embarcaron sin sus compañeros. Manuel Rodríguez Bernabéu era gobernador civil de Alicante nombrado por el Consejo Nacional de Defensa el 17 de marzo. Embarcó más tarde, en el Marítima el 29 de marzo, que lo llevó a Marsella desde donde se trasladó a Orán para reunirse con su familia posteriormente. Luís Arráez Martínez era comisario del CRIM 10 y del Batallón de Retaguardia n.º 6 en Alicante desde marzo de 1938. No consiguió embarcar en ninguna nave del puerto de Alicante; lo detuvieron cuando intentaba ir a Gibraltar para salir de España. Lo trasladaron a Alicante y un Consejo de Guerra lo condenó a muerte. Fue fusilado el 12 de julio de 1940. Luís Deltell era un maestro seguidor de las teorías de Rodolfo Llopis y vicepresidente de la Federación Provincial Socialista de Alicante. José Castaños Lajarín había sido secretario del gobernador civil de Alicante y era comisario político del 17 Batallón del Regimiento Naval n.º 1 en Cartagena desde noviembre de 1937. Luís Deltell y José Castaños consiguieron salir en una barca de pesca desde Torre Vieja el 29 de marzo, que llegó a Béni Saf dos días después, un destino aconsejado por Llopis para evitar Orán y las cuarentenas a las que las autoridades portuarias francesas sometían a los recién llegados. Allí, en Béni Saf, se reunieron con sus esposas e hijos.

El *Ronwyn* fondeó delante de la Cueva del Agua el 13 de marzo para repostar y seguir rumbo. La información de la prensa oranesa publicada el día siguiente a su llegada es confusa y con discrepancias sobre el número de pasajeros que transportaba. Según unos diarios llegó con 433 refugiados, según otros fueron 500 y según otros, 634. El comisario de policía del puerto, señor Delpy, subió a bordo para verificar la identidad de los refugiados. El periodista que relató la noticia dice que Delpy contabilizó a 241 hombres, 129 mujeres y 63 niños a bordo. La mayoría de pasajeros del *Ronwyn* tenían el pasaporte en regla, los visados consulares de México y Francia y un sellado de la Comandancia Militar, de la Inspección de Emigración y de la Comisaría de Puertos y Fronteras, según relatan las memorias de Antonio Ros.

Uno de los pasajeros, el entonces niño de 9 años Fernando Pradal Ramírez, recuerda que al llegar a Orán se acercó una barca, subió un hombre a bordo con una lista, se llevó a 15 personas y le dijo al capitán que tenía que seguir viaje sin que desembarcase nadie más en Orán. Es cierto, la autoridad portuaria de Orán obligó al capitán a arrumbar hacia Ténès el día siguiente, martes 14 de marzo, sin permitir desembarcar a más pasajeros; pero con el barco avituallado de agua, comida y combustible. Los pasajeros del *Ronwyn* no cabían en la antigua prisión civil habilitada como Centro n.º 1 ni en las celdas del fortín de Mers el-Kébir ni en el bacaladero Tramontana habilitado provisionalmente como centro de tránsito de los refugiados antes de embarcarlos en los paquebotes correo rumbo a Port-Vendres para internarlos en los campos de refugiados del sur de Francia. Tengamos en cuenta que el 13 de marzo arribaron en el *Ronwyn* más refugiados que los que habían legado durante toda la semana anterior. Entre el 5 y el 12 de marzo se presentaron escalonadamente en Orán un total de 433 refugiados a bordo de diversas embarcaciones y algunos aviones.

Los pasajeros del *Ronwyn* fueron remitidos a Ténès a petición del prefecto de Orán. Llegaron a bien entrada la tarde del día 14 de marzo. Eran 297 hombres, 184 mujeres y 153 niños según la prensa de Argel. Los desembarcaron, vacunaron, dieron de beber, alimentaron y anotaron sus nombres en una lista interminable para identificarlos mientras pasaban la aduana. Esta lista de pasajeros aún no ha sido localizada por los investigadores. Eliane Ortega, nieta de uno de los pasajeros, Gerardo Bernabeu Vilaplana, está elaborando una lista provisional mediante la creación de una red social que agrupa a los descendientes de los pasajeros del *Ronwyn*, los cuales le proporcionan información sobre sus antepasados, fotografías y documentos. Esta lista, que es provisional, puede consultarse *on line* en la Fundación Pablo Iglesias.

Las autoridades francesas separaron a las mujeres y niños de los hombres. Las mujeres y niños fueron a Carnot y los hombres, a Orléansville, donde los instalaron en un antiguo cuartel de caballería abandonado, la Caserne Berthezène. Las mujeres y niños se alojaron en los barracones construidos en 1934 que sirvieron para albergar a la población indígena local tras un terremoto. El lugar se conocía como la ciudad indígena en Carnot. La prensa argelina publicó reportajes ilustrados con fotografías sobre el desembarco y la recepción de los pasajeros. El alcalde de Carnot, señor Rouquet, y el administrador delegado del subprefecto de Orléanville, señor Zannattacci, recibieron a las mujeres y niños. Los autocares que prestaron el servicio pertenecían a las Messageries du Littoral. Si el lector quiere conocer el detalle de los diversos campos de concentración donde internaron a los refugiados españoles puede consultar el trabajo de Suzanne Aubrespy-Agullo (2009), Anne Dufy (2009), José Luís Morro Casas (2012) y/o Eliane Ortega Bernabéu (2018).



Fig. 1: Ruta del *Ronwyn*

Una de las prioridades de la oficina de Orán, que gestionaban ahora *Manka*, Cañizares y Domenech, el cual tenía la lista de pasajeros socialistas del *Ronwyn*, fue sacarlos de los campos lo antes posible. El 19 y 23 de marzo Llopis envió dos cartas a la Federación Socialista de Alicante diciendo lo siguiente al respecto:

[...] Hemos organizado con la solidaridad de aquí y con la promesa de posible dinero para el futuro la colocación de cuantos han llegado ya. Mañana los comenzaremos a sacar de donde están. Hoy creí haber resuelto la papeleta más delicada pues me habían ofrecido un par de pueblos para nosotros. Pueblos enteros, nuevos y deshabitados del interior. Dada la situación internacional, a última hora titubeaban. Prosigo las gestiones con las autoridades de aquí. Ojalá lo consiga. [...] Yo no me cansaré de deciros que quitéis de la cabeza a la gente la idea de que viene de turista. Viene a la emigración. Que se enteren bien. [...] El lunes [20/03/1939] fuí a sacar del campo de refugiados a cincuenta compañeras. No recuerdo ahora los nombres de todos, pero, de memoria, cito a la familia de Manolo [el gobernador civil de Alicante], Arráez, Deltell, Castaños, Vallano, Vallejo, etc. Las hemos colocado en familias y pueblos. Ahora están mejor. Pero económicamente la situación va a agravarse dentro de poco. / La compañera de Ganga [*Manka*] trabaja mucho. La pobre está permanentemente en su despacho que ha organizado. Llevamos fichas. Conviene que nos deis instrucciones acerca de los compromisos morales y materiales que las federaciones tengan con los compañeros, pues algunos deben creer que aquí hay una organización con su caja, servicios, etc. / La situación económica aquí ya os la podéis imaginar. He llamado a todas las puertas. / No me cansaré de deciros que no debe salir de ahí todo el mundo. Me queréis decir que pinta aquí Paquita Sánchez y su hermano -. En fin, no quiero citaros más casos. /

Estoy operando la llegada de otro barco que os envío. Se llama Margit [este barco no pudo llegar a Alicante]. Ya os avisaré si viene por instrucciones. Será consignado a Manolo [el gobernador civil de Alicante]. Es de Calviño. Avisad, desde luego, a Madrid. / Clarica no ha venido todavía. Lizón continúa en Toulouse, de donde, afortunadamente, no se moverá. / Yo, esperando canalizar las cosas y dejarlas bien atadas para poder ver a mi mujer y a mi pequeño. Las cosas aquí, con el sentido de la jerarquía que tienen las autoridades francesas, no las quieren tratar más que conmigo. ¡La he lucido! Que acabéis lo mejor posible. Abrazos a todos de quien es vuestro y del socialismo. Rodolfo Llopis [rubricado]

4. El vapor *African Trader* (21/03/1939): segundo éxito del plan de evacuación

El *African Trader* fue el segundo de los transportes del plan de Rodolfo Llopis que llegó con éxito al puerto de Orán en la madrugada del 21 de marzo. Había iniciado el embarque de refugiados en el puerto de Alicante el 16 de marzo y su capitán, Zios, también aceptó pasajeros militantes de otras ideologías, además de los socialistas de la lista; igual que había hecho el capitán del *Ronwyn*. La presencia en el puerto alicantino de más de 4.000 personas buscando alguna embarcación acabó por convencerlo según los testimonios que han redactado diarios y memorias.

El *African Trader* llegó a Orán con 873 refugiados según unos diarios y 853 según otros. Independientemente del baile de cifras, lo cierto es que transportaba más refugiados que el *Ronwyn* y ello preocupó a las autoridades locales, que requirieron al capitán salir del puerto con su barco. Solamente permitieron desembarcar a 20 pasajeros no españoles cuando echó ancla en el fondeadero de Pointe-Blanche de Orán a causa de la mala mar. El grupo de refugiados españoles lo formaban 607 hombres, 130 mujeres y 94 niños según algunos diarios locales. De ellos, 3 eran titulares de un *certificat d'hébergement* y 22 poseían un pasaporte regularizado para el tránsito a México, Cuba y Nicaragua. Les suministraron pan blanco y botes de conserva. El comisario de policía del puerto, señor Delpy, y los servicios sanitarios subieron a bordo para comprobar los documentos, efectuar revisiones médicas e iniciar la vacunación. Por la tarde descendieron 18 refugiados reclamados por el Consulado de España.

Estaba previsto que el *African Trader* zarpara hacia Ténès por la noche. La prensa local daba por hecho que se dirigiría a Ténès para desembarcar allí a los refugiados, como el hizo el *Ronwyn*; pero la mala mar forzó su amarre a la boya n.º 6 para pasar la noche sin peligro. El 22 de marzo continuó amarrado a

la boya y las autoridades portuarias autorizaron el desembarco de 60 refugiados que tenían familiares de primer grado en Orán y disponían de pasaporte con el visado de las autoridades francesas de Alicante. Un médico alicantino, gravemente enfermo, tuvo que ser trasladado al hospital. Los señores Nivière, Canals y García proporcionaron víveres a los pasajeros como encargados del avituallamiento. Ese mismo día llegaron a Orán 52 refugiados españoles más a bordo del paquebote correo El *Kantara* procedente de Port-Vendres. Eran soldados recluidos en los campos de concentración del Mediodía francés reclamados por sus familiares de Orán y Casablanca. El 23 de marzo pudieron desembarcar otros 90 refugiados que se beneficiaron de tener familiares en Orán. Finalmente, la autoridad portuaria decidió trasladar el barco a la rada de Mers el-Kébir para obligarlo a abandonar el puerto; pero el capitán del *African Trader* se negó. Ante la negativa, un pelotón de guardias móviles y otro de marinos lo abordó amenazando con cortar amarras. Un sabotaje en la sala de máquinas lo inmovilizó y se quedó en su amarre de la boya n.º 6 a la espera de ser reparado. Ese mismo día Rodolfo Llopis envió una carta a la Federación Socialista de Alicante que decía lo siguiente:

Orán, 23 de marzo. / A la Federación Provincial Socialista. / Estimados Compañeros: / Por el telegrama que os envié habréis sabido la feliz llegada a ésta del *African Trader*. No dejaron subir. Ancló en plena mar. Fui en barco, saludé a los amigos y recibí cartas, libros y recados. A estas horas todavía está el barco en el puerto porque no saben qué hacer con él. La situación aquí, en ese sentido, cada día es más delicada. Menos mal que hoy ha llegado el diputado socialista [Marius Dubois] por aquí con quien he tenido una larga conferencia y hemos establecido un plan que mañana procuraremos llevar a la práctica. [...]

El 25 de marzo el diputado Marius Dubois se entrevistó en Argel con el gobernador general de Argelia, señor Le Beau, para buscar una solución. El 26 consiguió los permisos necesarios para desembarcar a algunos ancianos, que fueron trasladados al hospital civil, a una treintena de refugiados mutilados de guerra, que fueron aceptados en el Centro n.º 1, y a una mujer embarazada de 29 años de edad, Josefa Morote Juan, que dio a luz en el hospital a su hijo José Manuel. El día siguiente fueron trasladados en un tren especial de Argel en dirección a Boghar, donde habían habilitado un campo de concentración, 248 refugiados hombres desalojados del fortín de Mers el-Kébir y, fundamentalmente, del Centro n.º 1 con la finalidad de dedicarlo al internamiento de matrimonios, mujeres y niños procedentes del *African Trader*. El día 28 estaba previsto que las mujeres, niños y enfermos leves del *African Trader* fuesen evacuados a este centro; pero el traslado se retrasó porque llegaron de improviso 14 aviones, que aterrizaron en La Sénia procedentes de Murcia. Sus pilotos y pasajeros fueron trasladados al Centro n.º 1 provisionalmente, por lo

que las mujeres y niños tuvieron que esperar un nuevo desalojo de estos hombres del Centro n.º 1. Ya hacía una semana que estaban a bordo del barco sin poder asearse ni gozar de libertad. Finalmente, el comisario de la seguridad del puerto, señor Delpy, les dio permiso para desembarcar y bajaron 118 mujeres y niños, que fueron transportadas al Centro n.º 1. Allí las y los vacunaron, ducharon, proporcionaron ropa limpia y alimentaron antes de su alojamiento en las dependencias asignadas.

En el barco se quedaron algunas mujeres que no quisieron bajar, porque no querían separarse de sus maridos, hijos adultos y demás familiares. También bajaron otros 24 pasajeros reclamados por familiares de Orán. Uno de los pocos pasajeros hombres del *African Trader* que desembarcó fue el socialista Manuel Cuevas Herrera, que se incorporó inmediatamente a trabajar en la oficina de recepción de refugiados de Orán para ayudar a *Manka*, Cañizares y Domenech.

Después de estos desembarcos, aún quedaban a bordo del *African Trader* 540 refugiados esperando poder desembarcar y, entre el 29 y 30 de marzo, llegaron los vapores *Stanbrook* de Alicante y *Lézardrieux* de Valencia, el petrolero *Campilo* de Cartagena y otras embarcaciones y más aviones con cerca de 4.000 pasajeros en total, que frustraron el desembarco en curso del *African Trader*.



Fig. 2: Ruta del *African Trader*

5. El vapor *Stanbrook* (29/03/1939): tercer éxito del plan de evacuación

El *Stanbrook* fue el tercer transporte del plan que llegó al puerto de Orán con éxito. La lista de control de los pasajeros registrados por la autoridad del puerto, recuperada por el catedrático Juan Bautista Vilar, suma 2.638 pasajeros. Tras un tiempo de espera, el *Stanbrook* fue amarrado en el muelle nuevo de Pointe-Blanche junto al *African Trader* y el *Campilo*, que ya estaba en la boya n.º 3. El prefecto de Orán había decidido concentrar las embarcaciones que llegaban con refugiados en el fondeadero del antepuerto y en los muelles de la zona de Ravin Blanc para controlarlos mejor. Uno de los pasajeros del *Stanbrook*, Carlos Jiménez Margalejo, relata en sus memorias la entrada y amarre en el muelle de Pointe-Blanche de la siguiente forma:

[...] Nos fuimos acercando a un muelle, que parecía recién construido, situado en la parte exterior, en el extremo Este del puerto. Formaba como el espolón rectangular de una explanada completamente desnuda, avanzando hacia las aguas tranquilas; en su parte más corta, paralela a la costa, ya había un barco acostado, de grandes proporciones, desde el cual nos hacían señales de bienvenida [...]. Al pasar, leímos en la popa su nombre, African Trader, en ella ondeaba la bandera inglesa. / Pasamos cerca, para dirigirnos hacia la parte recta y larga del muelle, la perpendicular a la costa, donde estaba fondeado otro barco, poco más o menos de nuestro tamaño. Se presentaba de popa, con una bandera francesa y mostraba su nombre en grandes letras Lézardrieux. También desde él nos hacían señales de bienvenida. [...]

Rodolfo Llopis regresó a Francia el 31 de marzo, porque su gestión del plan había concluido. Un acontecimiento humanitario relevante de ese mismo día fue que el Comité de La Mer et les Pins puso a disposición del prefecto de Orán el campamento de vacaciones de Aïn-el-Turk organizado por la Liga de Enseñanza para alojar a las mujeres y los niños de los refugiados que malvivían en los barcos o que no cabían en el Centro n.º 1. La primera expedición de mujeres y niños llegó a La Mer et les Pins el 1 de abril. Mientras tanto, empeoraban las condiciones de vida de los refugiados retenidos a bordo de los barcos. El pasajero del *Stanbrook* Carlos Jiménez Margalejo relata en sus memorias la situación a bordo:

[...] Ahora ya no empezaba a ser un problema la insuficiencia de retretes. Toda la borda de babor se convirtió en un inmenso retrete. El pudor se iba poco a poco perdiendo. [...] Con la falta de comida y de bebida, la necesidad se hizo mucho menor. El barco entero comenzaba a estar estreñado. [...] recibieron órdenes de desembarcar inmediatamente a las mujeres, a los niños, a los heridos y a los enfermos y que procurasen agua y comida a quienes quedábamos en el

barco. [...] Individuos medio desnudos buscaban afanosamente en las costuras de sus ropas los piojos y las liendres que les invadían. [...] Todo el barco y todos nosotros teníamos ahora piojos. Los civiles y los militares. Unos los traíamos y otros los adquirieron, pero nadie escapaba. [...] La tarde de la salida de las mujeres, las autoridades siguieron cumpliendo el humanitario mandato dado por la opinión internacional indignada, se decidieron a enviar el barco-cisterna diariamente y a darnos de comer [...]

La prensa local dedicó un reportaje a este desembarco de mujeres y niños con una fotografía de niñas y niños tomada en el Centro n.º 1, donde las enfermeras les prestaron las primeras atenciones. Mientras tanto, los amigos y familiares de Orán llevaban víveres y ropa al puerto y los guardias móviles garantizaban la seguridad regulando el acceso y las salidas. El 3 de abril aún quedaban 3.213 refugiados a bordo de los barcos anclados entre el antepuerto y los amarres del muelle de Pointe-Blanche y había 455 refugiados hacinados en el Centro n.º 1 de Orán y 200 mujeres y niños que acababan de llegar al campamento de vacaciones de La Mer et les Pins.

El 5 de abril fue inaugurado el Centro n.º 2 para refugiados españoles de Orán habilitado por los militares en el espacio Montplaisant aprovechando los patios y unos grandes edificios de los establecimientos Gevin, que se dedicaban al almacenamiento de grano tras la cosecha estival. El acceso estaba en la avenida de Tunis. El periodista que dió la noticia opinaba que había espacio suficiente para albergar hasta 2.000 hombres si se dotaba de lo necesario. Su inauguración permitió dedicar el Centro n.º 1 para albergar exclusivamente a mujeres y niños tras trasladar a los hombres al Centro n.º 2. Inmediatamente fueron trasladadas al Centro n.º 1 un grupo de mujeres, niñas y niños que quedaban en el *Stanbrook*. La enfermera jefa, señora Guillet, y las asistentes sociales atendieron las necesidades higiénicas y de salud de las mujeres, niñas y niños nada más llegar; mientras que los señores Nivière, Canal y García se ocuparon de la alimentación y el avituallamiento como de costumbre. Lo más urgente era la ducha, erradicar los parásitos, cambiarles la ropa sucia por limpia y proporcionarles bebida y alimentos.

Desde el 5 de abril, este aumento de las infraestructuras de internamiento para refugiados españoles en Orán permitía incrementar el desembarco de los que permanecían en cuarentena a bordo de los barcos. No obstante, urgía la vacunación de los refugiados pendientes de ello y la desinfección de los barcos, sobre todo del *Stanbrook* y del *African Trader*, porque eran los más poblados, difíciles de vaciar y tenían un estado muy insalubre. A causa de los costes de la alimentación de los refugiados a bordo, el prefecto advirtió que el responsable de alimentar a sus pasajeros era el comandante de cada barco y que, si no lo asumía, su barco podría ser embargado por “la diligencia de la

patria” que había proporcionado y continuaba proporcionando los alimentos. Por sentencia del Tribunal de Comercio de Orán, el *Stanbrook* fue incautado cautelarmente el 8 de abril y no pudo zarpar hasta que su consignatario pagó la deuda; igual que el *African Trader*. El 14 de abril, el comisario especial del puerto de Orán aún contabilizó 2.800 refugiados, sumando los que continuaban a bordo de los barcos y los ahora alojados en las tiendas de lona del muelle de Pointe-Blanche, donde el prefecto habían improvisado el Centro n.º 3 para refugiados españoles dotado de cocinas para comida caliente, que se inauguraron ese mismo día.

Rodolfo Llopis se vio obligado a regresar a Orán el 18 de abril para resolver el enfrentamiento interno entre Donemeh y Ganga en la oficina de recepción de refugiados y, principalmente, para recaudar efectivo con que pagar las deudas del *African Trader* y del *Stanbrook* embargados. Después de reunirse con el prefecto para negociar la cantidad del pago y de conseguir la ayuda económica necesaria del SERE, que se la transfirió a los consignatarios de los vapores para que efectuasen el pago, el *Stanbrook* pudo zarpar de vacío rumbo a Argel el 9 de mayo de 1939 y el *African Trader*, rumbo a Marsella el 13 de mayo de 1939, tras desembarcar ambos a sus últimos pasajeros y que sus consignatarios pagasen los gastos reclamados por el Tribunal de Comercio. Así concluían las gestiones del Plan de Rodolfo Llopis para evacuar a sus correligionarios alicantinos, que se había convertido en el plan de evacuación de la República Española sin pretenderlo.



Fig. 3: Ruta del *Stanbrook*

Epílogo: la suerte de los cinco diputados que idearon el Plan de Evacuación en Figueres

Recordemos que, en la reunión preparatoria del plan celebrada en Figueres el 30 de enero de 1939, participaron los diputados socialistas por Alicante Rodolfo Llopis, Ginés Ganga y Salvador García Muñoz, por Murcia Melchor Guerrero y por Madrid Carlos Rubiera. ¿Qué suerte corrieron estos cinco diputados al finalizar la guerra?

Salvador García Muñoz y Melchor Guerrero consiguieron embarcar en el *Stanbrook* el 28 de marzo de 1939 rumbo a Orán. Salvador falleció el 28 de enero de 1946 en Orán. Vivía en la calle Alejandro Dumas, en el barrio de Gambetta. Melchor consiguió desplazarse a México en diciembre de 1941 en el vapor *Serpa Pinto*, donde residió cuarenta años, tras los que volvió a Madrid, donde falleció el 17 de diciembre de 1983.

El diputado Carlos Rubiera no consiguió o no quiso embarcar hacia Orán en el *Stanbrook* y se quedó para seguir ayudando a sus correligionarios. Como miembro del Comité de Evacuación creado por los refugiados republicanos en el puerto de Alicante, negoció el compromiso de la rendición del 1 de abril de 1939, que Franco no respetó. Lo detuvieron, pasó por el Campo de Concentración de Albaterra, lo trasladaron a Madrid, encarcelaron y sometieron a un Consejo de Guerra que lo condenó a muerte el 7 de marzo de 1942. Lo fusilaron el 28 de abril siguiente.

Desconocemos cómo llegó Ginés Ganga a Orán. Hay quien opina que lo hizo en el *Stanbrook*; pero su nombre no figura en el listado de pasajeros publicado por Juan Bautista Vilar. Lo único que sabemos con certeza es que ya estaba en Orán a principios de abril de 1939 y, en 1942, pudo desplazarse a Casablanca gracias a la ayuda de los republicanos Carlos Esplá y José Alonso Mallol, desde donde viajó a México con su compañera *Manka*. Murió allí el 24 de marzo de 1944. Desconozco dónde murió *Manka*.

En cuanto a Rodolfo Llopis, regresó a Francia una vez concluida su misión en Orán. Fijó su residencia en Albi, donde su esposa Georgette Boyé (Saint-Sulpice-la-Pointe 1905 – Albi 1996) era profesora del Liceo. El Gobierno de Vichy lo desterró a partir del verano de 1940 y no pudo regresar a Albi hasta 1944. Fue elegido secretario general de la Comisión Ejecutiva del PSOE en el Primer Congreso celebrado en el exilio ese mismo año. Ejerció el cargo hasta la escisión de 1972, en que pasó a ejercerlo en el PSOE (Histórico) cuando Felipe González fue elegido para ocuparlo en el PSOE (Renovado). Llopis falleció en Albi el 22 de julio de 1983. Quiero dejar constancia de que Rodolfo Llopis era contrario a la evacuación a América y la criticó de la forma siguiente en

una carta enviada desde Orán a la Federación Socialista de Alicante el 23 de marzo de 1939:

[...] Yo soy enemigo de la marcha a América. Suponiendo que fuese posible -cosa muy dudosa- harían falta 3.000 francos por persona para el pasaje. Y otros tres mil, en depósito, para volver. Suponiendo que vayan 1.000 compañeros, serían necesarios seis millones de francos para pasajes. Con eso se arrienda aquí medio Argel y se trabaja y se vive. Políticamente, no se abandona España. Ir a América es renunciar a España para siempre. [...]

Referencias

- Alonso González, Bruno (2006 [1944]): *La Flota Republicana y la Guerra Civil de España*. Valencina de la Concepción: Ediciones Espuela de Plata.
- Aubrespy-Agullo, Suzanne (2009): «L'arrivée des républicains espagnols en Algérie: les camps d'internement (1939-1943)». *Sables d'exil. Les républicains espagnols dans les camps d'internement au Maghreb (1939-1945)*. Perpignan: Mare Nostrum Éditions, pp. 54-80.
- Beltrán Alcázar, Isabel (2016): *Stanbrook. Vivencias de un exilio*. Tavernes Blanques: L'Eixam.
- Bonmatí Antón, José Fermín (1988): *La emigración de alicantinos a Argelia durante los siglos XIX y XX*. Alacant: Instituto de Cultura «Juan Gil-Albert».
- Dulfy, Anne (2009): «Centres d'hébergement et camps d'internement en Algérie (mars 1939-mai 1940)». *Sables d'exil. Les républicains espagnols dans les camps d'internement au Maghreb (1939-1945)*. Perpignan: Mare Nostrum Éditions, pp. 99-117.
- Fernández Díaz, Victoria (2009): *El exilio de los marinos republicanos*. València: Universitat de València.
- Jiménez Margalejo, Carlos (2008): *Memorias de un refugiado español en el Norte de África, 1939-1956*. Madrid: Grupo editorial Cinca S.A.
- Martínez López, Miguel (2006): *Alcazaba del olvido. El exilio de los refugiados políticos españoles en Argelia (1939-1962)*. Madrid: Ediciones Endymion.
- Morro Casas, José Luís (2012): *Campos africanos. El exilio republicano en el Norte de África*. Madrid: Memoria Viva.

- Ortega Bernabéu, Eliane (2018): «Exilio republicano de 1939 en Argelia: los campos de concentración de Morand en Boghari y Hadjerat M'Guil en el Valle de la Muerte». *Laberintos 20*: pp. 355–366.
- Ros, Antonio (1968): *Horas de angustia y esperanza*. México: Ediciones Oasis [Reediciones: 1976. *Diario de un refugiado republicano*. Barcelona: Grijalbo].
- Santacreu Soler, J. M. (edr. 2008): *Una pesó amb vistes al mar. El drama del port d'Alacant, març de 1939*. València: Edicions tres i quatre.
- Sicot, Bernard (2018): «Campos de Argelia: el testimonio de Antonio Blanca». *Laberintos 20*: pp. 303–314.
- Vargas, Bruno (1991): «Rodolfo Llopis: los primeros años del exilio». *Canelobre 20–21*: pp. 171–184.
- Vargas, Bruno. (1999): *Rodolfo Llopis (1895-1983). Una biografía política*. Barcelona: Planeta.
- Vargas, Bruno. (2018): «Grandezas y miserias del exilio socialista en Argelia. El epistolario de Rodolfo Llopis y otros dirigentes socialistas alicantinos (1939–1947)». *Laberintos 20*: 315–328.
- Vilar, Juan Bautista (1983): «La última gran emigración política española: relación nominal de los militantes republicanos evacuados de Alicante por el buque inglés Stanbrook con destino a Orán en 28 de marzo de 1939», en *Anales de Historia Contemporánea*, nº2, pp. 273-330.

Apéndice iconográfico

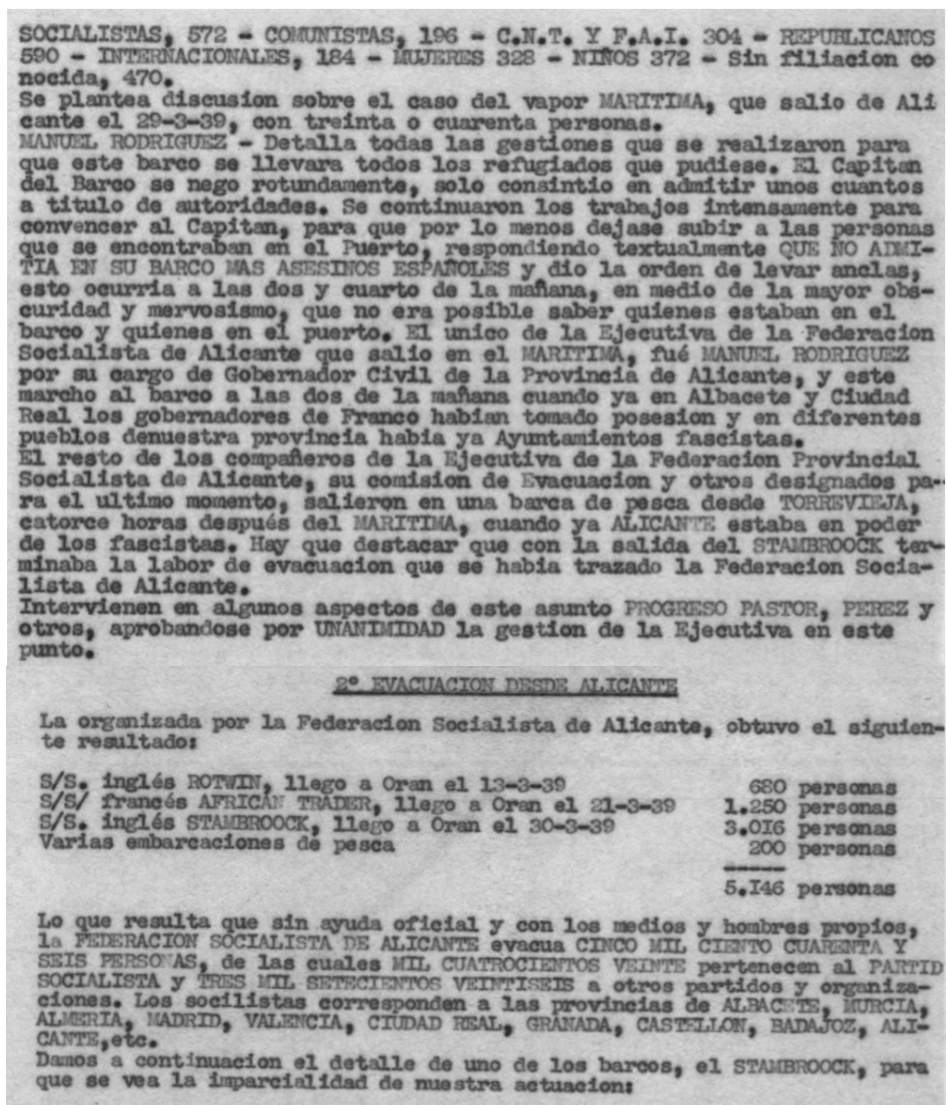


Foto 1: Evacuación desde Alicante. *Acta del Pleno Provincial de la Federación Socialista de Alicante celebrado en Orán el 5 de julio de 1939.*

Fuente: Archivo de la Fundación Pablo Iglesias.



Foto 2: Vapores *Stanbrook* y *African Trader* en el muelle de Pointe-Blanche el 14 de abril de 1939, donde se instalaron las tiendas de lona del Centro n.º 3 para refugiados.
Fuente: Archivo de la Fundación Pablo Iglesias.



Foto 3: Grupo de refugiados socialistas alicantinos en Orán en mayo de 1939. Entre ellos están los diputados Salvador García Muñoz y Gines Ganga Tremiño, su compañera *Manka* y el último gobernador civil republicano de Alicante Manuel Rodríguez Martínez entre otros mencionados en el artículo. El primero por la izquierda con sombrero y corbata de pie es el diputado Marius Dubois. En la fotografía no está Rodolfo Llopió, por lo que la instantánea debe datarse en la primera quincena de abril de 1939 en que Rodolfo Llopió estaba en Francia. Fuente: Archivo de la Fundación Pablo Iglesias.



Foto 4: Puerto de Orán. Fuente: Tarjeta postal antigua.



Foto 5: Instantánea del Puerto de Alicante tomada por el fotógrafo alicantino Francisco Sánchez el 31 de marzo de 1939 cuando las tropas de ocupación rodearon a los republicanos que se quedaron en los muelles esperando el vapor *Margit* enviado por Rodolfo Llopis, que ya no pudo entrar. Recordemos que el diputado Carlos Rubiera negoció el compromiso de la rendición del 1 de abril de 1939, que Franco no respetó. Lo fusilaron el 28 de abril siguiente.

Fuente: Archivo Municipal de Alicante.



Foto 6: Barca de pesca *María del Carmen* en la que llegaron a Béni Saf 26 socialistas alicantinos el 31 de marzo de 1939, que zarparon de Torrevieja dos días antes. Entre sus pasajeros estaban Luís Deltell y José Castaños. Fuente: Archivo digital de Francesc Jover Domínguez.



Foto 7: Retrato de Rodolfo Llopis del número 1 de la revista *Altea* de 1931.

