



Nuevas investigaciones sobre el *Lézardrieux*, último barco en salir de Valencia en marzo de 1939

New research on the *Lézardrieux*, the last ship to leave Valencia in March 1939

Robert S. Coale

Cita bibliográfica: Coale, Robert S. «Nuevas investigaciones sobre el *Lézardrieux*, último barco en salir de Valencia en marzo de 1939». *Revista Argelina* 22 (2025): 81-99. doi: [10.14198/RevArgel.32725](https://doi.org/10.14198/RevArgel.32725)

Resumen

En este artículo proponemos tratar la travesía del mercante francés, *Lézardrieux*, buque de la naviera France-Navigation, entre Valencia y Orán en los últimos días de la guerra civil española. Dicho barco salió de la capital levantina en la noche del 28 al 29 de marzo de 1939 y llegó a la bahía de Mazalquivir en la tarde del día 29 de dicho mes, con trescientos veintiocho refugiados en su bodega. El día 30 de marzo pudo entrar en el puerto de Orán al mismo tiempo que el mítico carbonero inglés, *Stanbrook*. Por razones varias el periplo del buque francés ha recibido menos atención por parte de investigadores que otros barcos que trasladaron refugiados españoles a África del Norte. La consulta, tanto de los pocos testimonios directos publicados, como de documentos relevantes de época guardados en archivos de cuatro países diferentes, en su gran mayoría desconocidos hasta la fecha, nos permite presentar una interpretación renovadora sobre los sucesos. Detallamos, por ejemplo, la intervención de buques franquistas y británicos en el acontecimiento. Ofrecemos la

Abstract

In this article, we propose to address the journey of the French merchant ship, *Lézardrieux*, owned by the shipping company France-Navigation, between Valencia and Oran in the final days of the Spanish Civil War. This ship left the Levantine capital on the night of March 28 to 29, 1939, and arrived in the bay of Mers-el-Kebir in the afternoon of the 29th of that month with three hundred and twenty-eight refugees in its hold. On March 30, it was permitted to enter the port of Oran at the same time as the legendary English coaler, S.S. *Stanbrook*. For various reasons, the voyage of the French ship has received less attention from researchers than other vessels that transported Spanish refugees to North Africa. The use of the few published direct testimonies and relevant period documents stored in archives from four different countries, most of which were unknown until now, allows us to present an innovative interpretation of those events. We detail, for example, the involvement of Francoist and British warships in the incident. We provide the official number of

Autor: Robert S. Coale, Université de Rouen-Normandie, rscoale@gmail.com.

Recibido: 24/07/25 **Aceptado:** 20/10/2025

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/>

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: Lézardrieux, France-Navigation, Valencia, refugiados, Orán, marina británica, guerra civil española.

evacuees transported to the Algerian port and reveal the names of a partial list of refugees who made the journey on this ship.

Keywords: Lézardrieux, France-Navigation, Valencia, Refugees, Oran, British Navy, Spanish Civil War.

A pesar de su participación en el singular episodio de la evacuación de miles de refugiados españoles desde diferentes puertos del Levante español a África del Norte en las últimas semanas de la guerra civil, el *Lézardrieux*, es quizás el menos conocido de todos los mercantes que intervinieron en ese trágico acontecimiento¹. Fue el último barco en salir del puerto de Valencia en la noche del 28 al 29 de marzo de 1939 llegó a la bahía de Mazalquivir en la tarde del día 29 con unos treientos veinte refugiados a bordo. Resulta que el logro de su travesía suele ser eclipsada por la del mítico *Stanbrook* y el generoso gesto humanitario del capitán Archibald Dickson que salió de Alicante atiborrado con diez veces más refugiados. Basándonos en investigaciones en fuentes y archivos españoles, franceses y británicos, así como en los pocos testimonios directos existentes, proponemos esclarecer la rocambolesca travesía del buque y la recepción por parte de las autoridades francesas de los militantes política y militarmente comprometidos con la República que llegaron a Orán en sus bodegas.

La evacuación de los mandos militares y de los cuadros más comprometidos del Frente Popular era uno de los objetivos del gobierno de Juan Negrín que la sublevación casadista echó por tierra. El consiguiente hundimiento de los frentes a finales del mes de marzo de 1939 no dio tiempo para llevar a cabo los planes gubernamentales². En ese contexto los puertos de Levante, principalmente los de Alicante y de Valencia, pero también en menor medida los de Cartagena y de Gandía, además de otros de menor tamaño, se convirtieron en las únicas escapatorias posibles. La pregunta que se hacían tanto los que servían en las ciudades portuarias como los que bajaban apresuradamente de los frentes era dónde atracarían los buques y si vendrían suficientes para evacuarlos a todos.

El relativamente pequeño mercante francés, *Lézardrieux*, de 1.400 toneladas botado en 1922, fue comprado en 1937 por la sociedad francesa France-Navigation. Dicha naviera, constituida en mayo de 1937 bajo los auspicios

¹ Juan Martínez Leal, "Los barcos del exilio en el norte de África (marzo de 1939)", *Labirintos: Revista de estudios sobre los exilios culturales españoles*, número 20, 2018, p. 273.

² Ángel Viñas y Fernando Hernández Sánchez, *El desplome de la República*, Barcelona, Crítica, 2009, p. 266.

de la internacional comunista y del partido comunista francés, con fondos españoles, poseía varios barcos que abastecían en víveres y armas a la República sitiada. Ya a principios de la primavera de 1939, tras casi dos años de travesías entre Francia o África del Norte y España el relativamente joven capitán Allesandrini ya conocía bien los puertos republicanos y las turbulentas aguas territoriales de la zona leal. A los tripulantes, miembros de las juventudes comunistas francesas, las numerosas travesías les habían fogueado en las maniobras y las intimidaciones de las fuerzas navales y aéreas facciosas.

En principio no debía ser ese mercante el que hiciera el viaje Marsella-Valencia, sino el *Winnipeg*, de mayor envergadura y de reciente construcción. Sin embargo, el *Lézardrieux*, arribó de Orán fortuitamente el 25 de marzo y los responsables de la compañía, que conocían la peligrosidad de la misión y temían por el carguero nuevo, dieron las órdenes pertinentes para transferir rápidamente la carga de suministros al viejo mercante que saldría esa misma noche. Según el sindicalista y entonces diputado comunista francés Charles Tillon el *Lézardrieux* era “la carraca más destartalada” de la flota y por ende su posible pérdida en la delicada misión haría correr menos riesgos financieros a la compañía³. Además del cargamento de víveres, llevaba a bordo pasajeros prestigiosos como el periodista Andrés Ulmann, el diputado socialista del departamento del *Eure* en Normandía, Albert Forcinal que integraba la delegación como presidente de la organización francesa *Comité de ayuda a la España republicana*, el mencionado Charles Tillon, además de una delegación británica de la cual no disponemos de más información⁴.

En cuanto al control de las aguas territoriales españolas, en esas fechas las autoridades franquistas hicieron diversas proclamaciones acerca de la restricción de navegación entre Sagunto en Valencia y Adra en Andalucía. Dichas declaraciones equivalían a un bloqueo de navegación en el litoral, aunque protestas británicas hicieron retroceder ligeramente al gobierno de Burgos. Por su parte, el almirante faccioso Francisco Moreno, en un intento de sosegar la tensa situación, aseguró a las autoridades consulares de Londres que a falta de suficientes fuerzas para hacer factible un bloqueo, se limitaría a vigilar los puertos de Valencia y de Cartagena con los buques y submarinos a su disposición⁵. Esos eran entonces el ambiente y el contexto naval en que emprendió el mercante francés su travesía de Marsella a Valencia.

En la madrugada del 27 marzo, aproximándose ya a su destino, el capitán francés le comunicó al H.M.S. *Mohawk* que patrullaba por la zona, su volun-

3 Tillon, *On chantait rouge*, París, Robert Lafont, 1977, p. 249.

4 Martínez Leal, *op. cit.*, p. 273.

5 Peter Gretton, *El factor olvidado: La marina británica en la guerra civil española*, trad. Roberto López, Madrid, Editorial San Martin, 1984, pp. 468-469.

tad de alcanzar Valencia. Según un informe del mando del destructor de la Marina Real, un buque franquista, identificado erróneamente como el *Mar Negro Abrico* [sic], fue avistado en los alrededores pero aparentemente no manifestó intención de entorpecer el rumbo del *Lézardrieux*. Sin embargo, ante la posibilidad de que el buque faccioso pudiera modificar su actitud, el H.M.S. *Mohawk* se mantuvo en observación hasta que el mercante francés efectuó su entrada en dicho puerto⁶. Eran las 5.40 de la madrugada del día 27 de marzo⁷. Recordemos que pocas horas más tarde de ese mismo día, las tropas franquistas entraron en Madrid y los demás frentes de resistencia republicana se derrumbaron.

Dentro del marco del final de la guerra civil española, el intercambio entre el *Lézardrieux* y el mando de un buque de guerra británico es significativo porque fue a todas luces más que una mera cortesía marítima. Ilustra que buques mercantes de diferentes naciones —y no solamente los que navegaban bajo la bandera del Reino Unido— contaban con el amparo de la Marina Real ante las declaraciones contradictorias de las autoridades de Burgos y las eventuales agresiones de los buques rebeldes. Es decir, la escuadra inglesa cumplía un papel más activo que el de simples observadores del conflicto español. La simpatía profesional y social acreditada entre los oficiales británicos y sus homólogos de la armada franquista no les impedía a aquellos cumplir con su misión de protección de mercantes, sobre todo, pero no exclusivamente, con los que enarbolaban la bandera británica. Si no hubiera sido así, no se entiende por qué el capitán Allessandrini del *Lézardrieux* comunicaría al H.M.S. *Mohawk* su intención de entrar en el puerto de Valencia precisando la hora prevista para dicha maniobra.

Según Charles Tillon, que ocupaba, entre otras responsabilidades, la de secretario nacional del sindicato de estibadores franceses y conocía bien los puertos españoles en guerra, nada más atracar en Valencia y descender al muelle, la delegación francesa fue rodeada por portavoces de diferentes organizaciones que pedían hablar con ellos ya que ninguna autoridad central subsistía para ocuparse de una evacuación. Siempre según el diputado francés, ante el vacío político, su grupo y las delegaciones presentes en el puerto se resolvieron salvar a los que más peligro corrían sin distinción de opinión, organización o partido. Así, cada organización fue invitada a preparar una lista de los más vulnerables⁸. No obstante, esta visión de primera mano que

6 Comandant R. F. Jolly R.N. to The Rear Admiral, 27 March 1939, ADM 116/3896, National Archives, Londres, Reino Unido.

7 HMS *Mohawk*, Ship's log, 27 March 1939, ADM 53/109780, National Archives, Londres, Reino Unido.

8 Tillon, *op. cit.*, p. 249-251.

ilustra una gran improvisación en el puerto, la junta de evacuación nacional trabajaba sobre el tema desde cierto tiempo⁹. Con el colapso repentino de las estructuras republicanas, empero, es posible que el trabajo previo de ese organismo tuviera poco efecto en los últimos días y en la elaboración final de las listas de evacuados que subieron al *Lézardrieux*.

A pesar de la redacción de listas con cuotas entre los diferentes partidos y organizaciones y el convencimiento, al menos en un primer momento, de que otros barcos vendrían, la realidad era que el *Lézardrieux* era el único buque amarrado en el muelle de Valencia el 28 de marzo lo que limitaba severamente el número de plazas disponibles. Lo que debía ser una evacuación se convirtió en un “sálvese quien pueda”. Sobre ese punto particular, el socialista santanderino Luis Palazuelos confesó años más tarde:

Nosotros no queríamos escaparnos, queríamos salir evacuados. El cupo era de cuarenta por cada partido político. Uno de los que venía con nosotros que era muy *echado pa adelante* y consiguió colocar a los veinte de Santander en el cupo del Partido Socialista¹⁰.

Claro está que todos los partidos y organizaciones estaban ante el difícil problema de adecuar las listas de candidatos al número de plazas disponibles. Ramón Barros Santos, que obtuvo una de las plazas de las Juventudes Socialistas Unificadas en el mismo buque, manifestó lo siguiente:

Éramos conscientes de que para embarcar nosotros, Fernando Rodríguez [el responsable], había tenido que tachar diez nombres de camaradas del Partido que quedaban para el barco siguiente. Entonces no sabíamos que aquél iba a ser el único barco que zarparía de Valencia moderadamente cargado de evacuados¹¹.

Esta expresión de Ramón Barros de “moderadamente cargado” es reveladora por sugerir que los responsables de las cuotas podrían haber establecido listas más generosas o que el carguero podría haber acogido, incluso extraoficialmente, a más refugiados antes de levar anclas. Por las razones que fueran, pero probablemente por un afán de cumplir fielmente lo pactado, el capitán francés no sobrecargó el buque con candidatos cuyos nombres no figuraban en las listas. Charles Tillon escribió que los encargados en el muelle valenciano seguían rigurosamente las listas y “la vieja balsa estaba cargada hasta

9 Viñas y Hernández Sánchez, *op. cit.*, p. 372 y ss.

10 Testimonio de Luis Palazuelos en Consuelo Soldevilla Oria, *La Cantabria del exilio: una emigración olvidada, (1936-1975)*, Santander, Universidad de Cantabria, 1998, p. 66.

11 María Isabel Barros, “Apuntes sobre una vida: El exilio, de Ramón Barros Santos (Moncho), 1910-1987”, *Laberintos: Revista de estudios sobre los exilios culturales españoles*, número 14, 2012, p. 333-342, p. 335.

los topes”, lo que es una luminosa exageración¹². Por su parte, los autores de una historia de la naviera France-Navigation pretenden que el buque evacuó a seiscientos españoles a Orán, pero la realidad fue mucho menos generosa¹³. Rodolfo Llopis, en su informe al presidente del Servicio de Evacuación de Republicanos Españoles, establece que el *Lezardrieux* [sic] transportó a trescientos veintiocho refugiados¹⁴. Si nos fiamos del testimonio de Luis Palazuelos que pretende que cada organización disponía de cuarenta plazas, se concluye que ocho de ellas participaron en la elaboración de las listas para un total de trescientos veinte personas. Luis Galán precisa en su testimonio que otro pasajero, que seguramente no apareció en ninguna lista, fue Palmiro Togliatti, alias *Ercoli*, el asesor jefe de la Comintern en España y que desembarcó nada más llegar el barco a Orán¹⁵. Sin embargo, otros historiadores afirman que el italiano salió en el avión que despegó de la escuela de vuelo de Totana, Murcia el 24 de marzo en compañía de Pedro Checa, Jesús Hernández y Fernando Claudín¹⁶. Estuviera o no en el *Léardrieux* el dirigente italiano, es posible que unas pocas personas no inscritas en las listas lograran embarcar en los últimos momentos.

El buque francés, cuyo nombre ningún pasajero cita, soltó amarras “al filo de la medianoche”.¹⁷ Es decir, no permaneció más que un día y medio en el puerto. El capitán Allessandrini era avisado y sabía que el elemento determinante para elegir la hora de salida no se limitaba a cuestiones de cuotas ni del embarque de los pasajeros, sino que era imprescindible para el éxito de la travesía salir en plena noche ya que ese detalle le ofrecía la oportunidad de navegar en la oscuridad el tiempo suficiente para encontrarse fuera de las aguas jurisdiccionales españolas al amanecer y así minimizar las posibilidades de ser apresado por la marina rebelde¹⁸. De la misma forma, no sería tampoco una casualidad que el capitán Dickson eligiera soltar las amarras del *Stanbrook*, atiborrado de gente, en el puerto de Alicante a una hora similar.

Así, tras levar anclas, las primeras horas de la travesía transcurrieron de forma normal. La ansiedad de los pasajeros era tan fuerte que, al parecer, nadie se preocupaba del lugar a donde se dirigía el buque, pero como había

12 Tillon, *op. cit.*, p. 253.

13 Dominique Grisoni y Gilles Hertzog, *Les Brigades de la mer*, París, Grasset, 1979, p. 242.

14 Rodolfo Llopis, “Informe que eleva al presidente del S.E.R.E. la delegación establecida en Orán para Argelia”, 27 de abril de 1939, p. 2. Fondo Llopis, Caja 65, carpeta Orán, Archivo de la Fundación Indalecio Prieto, Alcalá de Henares.

15 Luis Galán, *Después de todo: Recuerdos de un periodista de la Pirenaica*. Prólogo de Manuel Vázquez Montalbán, Barcelona, Anthropos, 1988, p. 81.

16 Viñas y Hernández Sánchez, *op. cit.*, p. 376.

17 Galán *op. cit.*, p. 80.

18 Dominique Grisoni y Gilles Hertzog, *Les Brigades de la mer*, París, Grasset, 1979, p. 242.

llegado de Marsella, varios testimonios indican que se suponía que el *Léopardrieux* volvería a dicho puerto¹⁹. Sin embargo, no fue así. Sobre las 7:30 de la mañana siguiente, es decir el 29 de marzo, se produjo un giro inesperado. A pesar de encontrarse ya en aguas internacionales, el mercante francés recibió una orden de detenerse. Los pocos testimonios de pasajeros concuerdan en las grandes líneas del acontecimiento, pero no en los pormenores. Por ejemplo, sobre el origen de la orden de parar motores, al menos un testimonio indica que fue un torpedero franquista, mientras que Luis Galán afirma que fue un “bou”. Ramón Barros Santos va aún más lejos en su versión al evocar una “andada de proa a popa” disparada por un buque franquista cuyo tipo no precisa. Los autores franceses Dominique Grisoni y Gilles Hertzog, por su parte son los únicos que afirman que dos buques franquistas, un crucero y un cazatorpedero, participaron en el episodio²⁰. Fuera del modelo que fuese el barco agresor, el resultado fue el mismo. El *Léopardrieux* estuvo parado unos treinta minutos, tiempo durante el cual el enemigo largó una chalupa con un equipo de presa con el fin de inspeccionar el mercante y posiblemente apresarlos. No obstante, antes de que la pequeña embarcación se arrimara a su trofeo, un buque de guerra internacional acudió supuestamente a raíz de los llamamientos de socorro del barco francés e hizo desistir a los rebeldes. Así, el *Léopardrieux* pudo escabullirse del peligro y reanudar su marcha.

Documentos relevantes de época recientemente analizados nos permiten esclarecer casi por completo ese intento de inspección o de apresamiento del *Léopardrieux*. Un primer punto que se puede esclarecer es que fueron efectivamente dos buques franquistas que intervinieron en el suceso: el mercante armado *Mar Negro* y el destructor *Ceuta*, ambos con base en Palma de Mallorca. En cuanto a tiros de advertencia, a pesar de lo descrito por Barros, ningún otro testimonio directo los evoca, con lo cual se debe concluir que se trata de una dramatización del autor.

Otro punto en que los testimonios discrepan es la nacionalidad del barco de guerra que intervino en favor del mercante francés. Debido a la distancia, el alto grado de tensión provocado por la posibilidad de ser aprendido por el enemigo y el hecho de que la gran mayoría de los pasajeros se encontraba en las bodegas con nula visibilidad, la confusión acerca de la identidad del buque extranjero es comprensible. Unos afirman que fue un destructor norteamericano, y Luis Galán va aún más lejos al pretender que el capitán estadounidense hubiera amenazado con romper el fuego contra los franquistas²¹.

En cuanto a esta posibilidad, aún sin figurar entre los nueve países firman-

19 Tillon, *op. cit.*, p. 253.

20 Grisoni y Hertzog, *op. cit.*, p. 243.

21 Luis Galán *op. cit.*, p. 81.

tes del acuerdo de Nyon de septiembre de 1937 que establecía una vigilancia colectiva para prevenir las agresiones de submarinos piratas contra buques mercantes del terceros países, los Estados Unidos sí mantenían la denominada *Squadron 40T* en el Mediterráneo occidental para eventuales operaciones de evacuación de compatriotas que se encontraban en la península. Dicha escuadra contaba con tres buques: el crucero ligero U.S.S. *Omaha*, y los destructores U.S.S. *Jacob Jones* y U.S.S. *Badger* todos con base en Villefranche-sur-Mer, Francia. Sorprendentemente los cuadernos de bitácora de dichos navíos ofrecen pocos detalles precisos sobre sus misiones, pero una lectura atenta permite establecer que ninguno de dichos buques navegaba por la zona de Valencia en la madrugada del 29 de marzo de 1939. Resulta que U.S.S. *Omaha* se encontraba en ese momento en Villefranche-sur-Mer, mientras que los dos destructores hacían simultáneamente escala en el puerto de Argel²². Descartemos por lo tanto que el buque de guerra que intervino a favor del *Lézardrieux* fuera estadounidense.

La Marina Real del Reino Unido, por su parte, mantenía múltiples navíos en esa zona concurrida y conflictiva. Más arriba ya citamos el destructor H.M.S. *Mohawk*. Otros buques en actividades de patrulla eran los destructores H.M.S. *Nubian*, H.M.S. *Penelope*, H.M.S. *Intrepid* y H.M.S. *Implusive*, además de los cruceros H.M.S. *Sussex* y H.M.S. *Galatea*. Aparentemente las relaciones entre los oficiales británicos y los mandos de la escuadra franquista eran cordiales y desde luego considerablemente menos tensas que las producidas durante la campaña del Norte de 1937.²³ De hecho varias instancias permiten probar cierta cooperación entre las dos naciones. Por ejemplo, en la tarde del día 22 de marzo, el H.M.S. *Mohawk*, accediendo a una solicitud de las fuerzas franquistas y colaborando con un hidroavión faccioso, socorrió a los cinco tripulantes alemanes cuyo avión tipo Heinkel se había estrellado en el Mediterráneo unas cinco horas antes. Tras pescarles del agua, los transportaron sanos y salvos a Palma de Mallorca²⁴. Lamentablemente, el informe británico sobre el suceso no precisa si la pérdida del aparato fue por fuego antiaéreo republicano o por una avería. Más notoria fue seguramente la participación de buques británicos en varias tareas humanitarias la semana siguiente, precisamente el 29 de marzo. Por una parte, el H.M.S. *Nubian* asistido por el crucero H.M.S. *Sussex*, trasladaron a ciento sesenta y siete prisioneros italianos del puerto

²² "Naval Forces, Europe, July 11 thru Squadron 40-T, October 1939", Record Group 64: Series: Annual Reports of Fleets and Task Forces of the Navy, National Archives and Records Administration, College Park, Maryland, EE.UU.

²³ Gretton, *op. cit.*, p. 469.

²⁴ Comander R. F. Jolly R.N, H.M.S. *Mowak*, to The Rear Admiral, H.M.S. *Galatea*, 27 March 1939, ADM 116/3896, National Archives, Londres, Reino Unido.

de Gandía a Palma de Mallorca. Más tarde ese mismo día, el H.M.S. *Galatea*, el buque insignia del contralmirante comandante de la escuadra, evacuó al coronel Casado y su séquito del mismo puerto. Precisamente, varias figuras que habían arribado a Valencia en la madrugada del 27 de marzo abordo del *Lézardrieux*, como el diputado francés Albert Fourcinal y varios miembros de una delegación inglesa subieron asimismo abordo de H.M.S. *Galatea* en esa operación de evacuación²⁵.

A pesar de estos casos humanitarios, la gran mayoría de la interacción entre las escuadras inglesa y franquista tuvo que ver con el tema de los mercantes que entraban y salían de los puertos aún en poder de las fuerzas republicanas, principalmente los de Alicante y Valencia. De hecho, las fuerzas navales franquistas no se oponían tanto a la entrada de los mercantes en los puertos, sobre todo si transportaban abastecimiento. Otro asunto muy diferente para los facciosos era que esos mismos buques pudieran salir llenos de refugiados. Estaba claro que la política británica no se alineaba con esa última obsesión franquista. Así las cosas, en repetidas ocasiones de la segunda quincena del mes de marzo de 1939 y en aguas internacionales, diferentes navíos de la Marina Real llegaron a interponerse activamente entre mercantes ingleses y sus perseguidores franquistas, principalmente los mercantes armados *Mar Negro* y *Mar Cantábrico*, acompañados en varias ocasiones por el destructor *Ceuta*.

Efectivamente, dos incidentes con mercantes británicos entre el 16 y el 23 de marzo causaron roces entre los altos mandos respectivos de la zona. Analizándolos, consideramos que dichos sucesos posiblemente sentaron las bases para lo que ocurriría luego con el *Lézardrieux*. El primer caso se produjo el 16 de marzo y tuvo como protagonistas el S.S. *Stanhope*, que salía de Valencia, y el *Mar Negro*. Aparentemente, el *Stanhope* se negó a obedecer la orden de detención dada por el capitán franquista y el incidente terminó en una colisión entre los dos barcos debido principalmente a un cambio de rumbo por parte del *Mar Negro* en un intento de forzar el cumplimiento de su orden. La semana siguiente, en la noche del 22 al 23 de marzo, el *Mar Cantábrico* intentó infructuosamente parar el S.S. *Stancor* que asimismo salía de Valencia²⁶. En este último caso, el informe británico infiere que S.S. *Stancor* se encontraba efectivamente en aguas territoriales al comienzo del incidente, pero como, según los británicos, el barco franquista no tomó las medidas efectivas para detener al mercante o para apoderarse de él antes de que penetrara en aguas internacionales, el perseguidor faccioso perdió así el derecho a detenerlo. En su interpretación posterior del suceso, el contralmirante inglés opinó que el *Mar*

25 Report of Proceedings of H. M. S. *Galatea*, covering the period 19th March to 3rd April, 1939, p. 5-7, ADM 116/3896, National Archives, Londres, Reino Unido.

26 Report of Proceedings of H. M. S. *Galatea*, *op. cit.* p. 2-4.

Cantábrico desistió de su actitud agresiva hacia el S.S. *Stancor* precisamente porque quiso evitar un incidente con el destructor británico que presenciaba el encuentro. No obstante, al parecer el barco franquista tardó en llegar a tal decisión ya que efectuó varias acciones belicosas durante el encuentro. Al igual de lo que había hecho su homólogo el *Mar Negro* una semana antes, el *Mar Cantábrico* intentó forzar un cambio de rumbo del S.S. *Stancor* al pasar delante de su proa, sin que dicha maniobra provocara el resultado deseado. En este nuevo caso y para dejar claro que no admitiría la interceptación de un buque civil con bandera británica en aguas internacionales, el H.M.S. *Penelope* pasó entre el buque franquista y el mercante. Como el suceso no se terminaba, en la mañana del 23 de marzo el crucero H.M.S. *Galatea* se presentó en la zona.

Finalmente, por la tarde de ese mismo día, tras recibir instrucciones del ministerio inglés, el H.M.S. *Galatea* informó al *Mar Cantábrico* que el S. S. *Stancor* retomaría su ruta inicial. El buque franquista aceptó la decisión no sin antes señalar su desacuerdo. Por su parte, el almirante Moreno de la armada franquista, informado del suceso, manifestó su disgusto por el incidente y sobre todo por la resolución británica de liberar al S.S. *Stancor* aunque se quedó satisfecho con las explicaciones ofrecidas por su homólogo, el contralmirante inglés encargado de la escuadra. Entre los múltiples incidentes habidos por la zona en esas semanas, este fue el que movilizó más fuerzas británicas —un total de tres buques— y duró más tiempo, en total más de veinticuatro horas²⁷. Nos arriesgamos a pensar que el extendido suceso con el S.S. *Stancor* seguramente participó en establecer las pautas de futuros encuentros del mismo tipo en alta mar. El informe británico no indica qué rumbo tomó el mercante tras liberarse de ser apresado, pero lo más verosímil es que se dirigiera hacia África del Norte, ya que Rodolfo Llopis, en el informe citado más arriba, indica que dicho navío llevó a ciento seis refugiados a Orán desde Valencia²⁸.

El día 27 de marzo, unas cuantas horas después que el *Lézardrieux* atracara en el puerto de Valencia, se produjo todavía otro incidente entre un mercante, buques de guerra británicos y navíos franquistas. El S.S. *Stanland* tras descargar su cargo de alimentos levó anclas del mismo puerto, aparentemente sin llevar refugiados en sus bodegas. Sobre las dos y media de esa misma tarde, ya fuera de las aguas españolas, el *Mar Negro* y el *Ceuta* se le acercaron a todo vapor. Al igual que en los incidentes ya citados, las fuerzas británicas respondieron y el H.M.S. *Mohawk* y el H.M.S. *Nubian* se aproximaron para escoltar al

²⁷ Report of Proceedings of H. M. S. *Galatea*, *op. cit.*, pp. 2-3.

²⁸ Rodolfo Llopis, "Informe que eleva al presidente del S.E.R.E. la delegación establecida en Orán para Argelia", 27 de abril de 1939, p. 2. Fondo Llopis, carpeta 065, Archivo de la Fundación Indalecio Prieto, Alcalá de Henares.

mercante. Aparentemente no hubo comunicación entre ingleses y facciosos y tras navegar todos juntos durante una hora, los barcos franquistas desistieron y volvieron a su patrulla. Paralelamente a ese incidente, otro mercante británico, el S.S. *Atlantic Guide* fue molestado por un hidroavión franquista al entrar en el puerto de Valencia. En esta ocasión, el fuego antiaéreo republicano logró ahuyentar el aparato enemigo²⁹.

Ese es pues el contexto en que se sitúa el incidente entre el *Lézardrieux*, el *Mar Negro* y el *Ceuta* ocurrido sobre las siete y media de la mañana del 29 marzo. Visto en su totalidad, no fue más que otro intento de las fuerzas navales franquistas por controlar los barcos que salían de puertos aún en manos republicanas. Lo que nos motiva a escudriñar tan de cerca el episodio es, por una parte, las versiones desemejantes de los testigos y por otra, un afán por resaltar el papel —hasta ahora relativamente desconocido— de dicho vapor en la evacuación de republicanos a África del Norte. Las similitudes con los otros acontecidos en días anteriores son evidentes, sin embargo, entre todos los episodios citados, el *Lézardrieux* fue, hasta ese momento, manifiestamente el único mercante que obedeció a las órdenes franquistas de detenerse.

En la mañana del 29 de marzo el destructor H.M.S. *Nubian* patrullaba por la zona. Según su cuaderno de bitácora, a las 6.42 de la mañana avistó el mercante francés y modificó su curso para aproximarse a él³⁰. Así, sobre las 7.30 el oficial de guarda presenció efectivamente el encuentro entre el *Lézardrieux*, el *Mar Negro* y el *Ceuta*, pero no se encontraba en una posición que le permitiera leer los mensajes intercambiados entre los franquistas y el mercante. Tampoco le era posible averiguar si los franceses le pedían auxilio directamente o no. Presentada de esta forma, la supuesta intervención del H.M.S. *Nubian* a favor del *Lézardrieux* no se produjo en absoluto. Al contrario de otros casos citados, el destructor no se interpuso entre los agresores y el mercante. Ni siquiera se aproximó lo suficiente como para determinar lo que realmente sucedía y, no obstante, los buques franquistas desistieron y más sorprendentemente aún, con la chalupa de inspección ya en el agua. La mera presencia, aunque lejana, del destructor británico, el hecho de encontrarse en aguas internacionales, y seguramente el recuerdo de los desenlaces de los últimos episodios, fueron aparentemente suficientes para que se desistieran los barcos franquistas de su propósito de abordar el mercante francés. Otro factor que singulariza este

29 Report of Proceedings of H. M. S. Galatea, *op. cit.*, pp. 4-5.

30 HMS *Nubian*, Ship's Log, 28 March 1939 [sic], ADM 53/109965. National Archives, Londres. Todas las otras fuentes consultadas establecen que el *Lézardrieux* levó anclas del puerto de Valencia en la noche del 28 al 29 de marzo, sin embargo, el cuaderno de bitácora del HMS *Nubian* afirma que el incidente que tratamos ocurrió en la mañana del 28 de marzo. No explicamos este desacuerdo en las fechas.

episodio es su brevedad. Duró apenas cuarenta y cinco minutos. A las 8.13 el H.M.S. *Nubian* volvió a su actividad de patrulla y el *Lézardrieux* ya había reanudado su marcha³¹. Los diferentes informes británicos no indican si el *Lézardrieux* se dirigía a Marsella o a Orán en el momento de detenerse, pero en cualquier caso, tras librarse del riesgo de ser apresado, puso rumbo al sur. Así, por curioso que parezca y a pesar de los diversos testimonios mencionados arriba, no hubo intervención británica activa, ni comunicación directa entre el H.M.S. *Nubian* y los capitanes rebeldes, ni mucho menos cañonazos.

En el *Lézardrieux*, tras liberarse de las fuerzas navales facciosas y proseguir su viaje hacia Orán, que duraría casi todo el resto de ese día, los evacuados y los tripulantes se aliviaron. Según Luis Galán, el ambiente en el mercante era tenso debido a las diversas tendencias políticas y las diferencias de opinión sobre la responsabilidad del colapso de la resistencia republicana. A pesar de un serio riesgo de que se produjera, se pudo evitar un enfrentamiento abierto entre todos y se mantuvo cierta tranquilidad a bordo³². A las cuatro de la tarde del día 29 de marzo, el navío de France-Navigation arribó a la bahía de Mazalquivir, unas tres horas y media antes que el *Stanbrook*³³.

El hecho de liberarse de las garras de los vencedores y alcanzar la otra ribera del Mediterráneo significaba el fin de la guerra de España para los afortunados evacuados. Los dos mercantes además del *Campillo* pasaron la primera noche anclados en la rada de Mazalquivir, ya que las autoridades les denegaron la entrada al puerto de Orán, un signo precursor de las trabas que pondrían los franceses a la recepción de esa última oleada de refugiados españoles. En la mañana siguiente, el día 30 de marzo, se les permitió por fin el acceso al puerto. El *Stanbrook* atracó directamente en el muelle del *Ravin Blanc* sin duda a causa de la sobrecarga de refugiados estimada en ese momento en dos mil civiles y militares, mientras que los otros dos menos atiborrados fueron invitados a amarrarse a sendas boyas a cierta distancia del muelle. Independientemente de las trabas burocráticas, las circunstancias de estas últimas evacuaciones del territorio republicano empezaron a conocerse. Se publicó una escueta nota en la prensa oranesa el día 31 de marzo que daba cuenta de un “ataque nacionaliste” contra el *Lézardrieux*³⁴. Que se sepa, no hubo ninguna queja oficial por parte de la naviera o de las autoridades francesas sobre el acontecimiento ocurrido indiscutiblemente en aguas internacionales.

31 “Letter of Proceedings” H.M.S. *Nubian*, 01/04/1939, ADM 116/3896: Spanish Civil War: reports of proceedings; recognition of Franco Government; evacuation of Italian prisoners and Spanish political refugees, etc (1938-1939). National Archives, Londres, Reino Unido.

32 Luis Galán, *op. cit.*, p. 81-82.

33 *L'Echo d'Oran*, 30/03/39, p. 3.

34 *L'Echo d'Oran*, 31/03/39, p. 3.

Las primeras visitas abordo por parte de las autoridades portuarias y de la policía se produjeron el mismo día 30 de marzo y el recuento inicial de pasajeros arrojó una cifra de 325 para el *Lézardrieux*, incluyendo a un soldado herido que fue evacuado al hospital³⁵. A continuación, el mercante francés pasó una semana entera anclado a la boya antes de poder situarse en el muelle al lado del *Stanbrook* y del *African Trader*³⁶. Las autoridades aprovecharon la nueva ubicación para proceder al embargo de piezas de los tres vapores, el *Stanbrook*, el *African Trader* y el *Lézardrieux*, a fin de inmovilizarlos y garantizar el abono de los gastos de mantenimiento y de sanidad de los refugiados llegados abordo³⁷.

Una consecuencia positiva para los pasajeros del *Lézardrieux* de estar amarrado al muelle en vez de anclado a una boya fue que así se facilitó el acceso a diferentes entidades y organizaciones simpatizantes o humanitarias que hicieron sus rondas. Germinal Ros i Martí, pasajero del *Stanbrook*, subrayó las visitas de las delegaciones sindicales locales³⁸, mientras que otros citaron la ayuda de los Quáqueros³⁹. Edmundo Domínguez, del *Lézardrieux*, afirmó por su parte que además de las organizaciones de ayuda, la propia policía francesa les pedía constantemente relaciones en las que debían figurar las circunstancias personales de cada uno de ellos⁴⁰.

Los evacuados fueron sorprendidos por la severidad del trato, la contundencia del servicio de orden y la estrecha vigilancia a la que estaban sometidos y ese desconcierto se plasma en múltiples testimonios como una profunda decepción. Ricardo Baldó García, pasajero del *Stanbrook*, describió la situación así: “Aceptaban esa áspera hospitalidad como hombres que llamaron a una puerta equivocada, y ahora se les aceptaba; se les obligaba a la fuerza y con desconfianza, a punta de bayoneta, por el ejército de una nación democrática”⁴¹.

Los recién exiliados pasaron un tiempo variable abordo de los buques. Consideraciones como el sexo, la edad y el estado de salud entraron en las decisiones para permitir desembarcar a unos y prohibirlo a otros. El diario *L’Echo*

35 *L’Echo d’Oran*, 30/03/1939, p. 3 y 31/03/1939, p. 3.

36 *L’Echo d’Oran*, 26/04/1939, p. 3.

37 *L’Echo d’Oran*, 09/04/1939, p. 3.

38 Germinal Ros i Martí, “El començament de l’exili. Anys negres. Crònica lliure dels anys de guerra (1939-1945)”, *Canelobre, Revista del Instituto de Cultura “Juan-Gil Albert”*, num. 20-21, primavera/verano 1991, p. 114, y 113-122.

39 Testimonio de Orlando Pelayo en Antonio Soriano, *Éxodos: Historia oral del exilio republicano en Francia, 1939-1945*, Barcelona, Crítica, 1989, p. 66.

40 Edmundo Domínguez Aragonés, *Los vencedores de Negrín*, México, Roca, 1976, p. 18.

41 Ricardo Baldó García, *Un cuento escrito en la arena*, Alcoy, Imprenta La Vistoria, 1970, p. 35.

d'Oran, generalmente bien informado, evoca un total de 115 refugiados enfermos evacuados de los buques a hospitales locales entre el 24 de marzo y el 20 de abril⁴². Por otra parte, una carta de Rodolfo Llopis a Ginés Ganga fechada el 12 de abril, es decir dos semanas después de la llegada del *Stanbrook* y del *Lézardrieux*, revela que se había empezado a permitir el desembarco de grupos de cien a doscientas personas dirigidas enseguida a campos de refugiados en Orán, aunque el encierro de los restantes se dilató varias semanas más⁴³.

Sobre este punto preciso del traslado de los primeros refugiados desde los buques a los centros en Orán capital, podemos citar los casos de dos pasajeros del *Lézardrieux* que, por las razones que fueran, pudieron desembarcar antes que la gran mayoría, pero terminaron, al menos en un primer momento, internados en el llamado “Centro de acogida número 1”, es decir la antigua cárcel civil de Orán. Se trata de Hermenegildo Moreno Blanco, socialista santanderino, nacido en 1905 y metalúrgico de profesión y de Rafael Frande Martín, también socialista santanderino nacido en 1905, sindicalista y ebanista de profesión⁴⁴. Es posible que este último militante fuera el “echado pa adelante” que logró meter a los veinte montañeses en la cuota del partido socialista citado por Luis Palazuelos más arriba. Según la familia Frande, Rafael, el segundo de tres hermanos, logró evitar ser internado en el notorio Campo Morand y pudo ejercer su profesión de ebanista en Orán entre 1943 y 1964, antes de trasladar su familia a Francia metropolitana⁴⁵.

Así y con todo, el hacinamiento en los barcos amarrados al muelle del *Ravin Blanc*, sobre todo en el *Stanbrook*, se prolongó hasta bien entrado el mes de abril, con la consecuencia previsible de un brote de tifus a bordo del carbonero inglés hacia el 21 de dicho mes. Para combatirlo, se desembarcó temporalmente a sus 1.203 pasajeros restantes para ser vacunados y desinfectados, sin que el acontecimiento marcara el fin del encierro ya que después de estas operaciones se obligó a cierta cantidad de hombres a volver a bordo⁴⁶. Lo mismo hicieron en el vapor francés.

En lo que concierne más precisamente a los pasajeros del *Lézardrieux*, los acontecimientos se encadenaron rápidamente a partir de la mañana del 25 de abril cuando los aproximadamente trescientos que quedaban bajaron al muelle, dieron su ropa a desinfectar, pasaron por las duchas y fueron distribuidos

42 *L'Echo d'Oran*, 21/04/1939, p. 3.

43 Bruno Vargas y Francisco Moreno Sáez, (eds), *Dramas de refugiados: epistolario de Rodolfo Llopis y otros dirigentes socialistas alicantinos (1939-1947)*, Valencia, Fundación Instituto de Historial Social, 2007, p. 48-49.

44 Lista del “Centre d'Hébergement N° 1 (Ancienne prison civile)”, sin fecha, respectivamente p. 49 y p. 27. Archives Nationales d'Outre Mer, 92 1 F 216. Aix-en-Provence.

45 Correspondencia electrónica del autor con Roberto Frande, abril 2020.

46 *L'Echo d'Oran*, 22/04/1939, p. 3.

por las tiendas del campamento recientemente establecido directamente en el muelle Ravin Blanc⁴⁷. De este modo se clausuraba un primer periodo de incertidumbre que para estos hombres había durado exactamente cuatro semanas, es decir, de la medianoche del martes 28 de marzo cuando el buque zarpó de Valencia, hasta el martes 25 de abril de 1939, día en que bajaron a tierra y entraron en el campamento improvisado en el muelle. Para ellos, este fue el primer paso en su traslado al Campo Morand.

En cuanto al *Lézardrieux* propiamente dicho, desembarcados ya todos sus refugiados, a las siete de la tarde del mismo 25 de abril el mercante francés cambió de fondeadero. Al ejecutar dicha maniobra se produjo un hecho que resaltaba el compromiso de los marineros de *France-Navigation* con la causa republicana española y con los refugiados que había evacuado a Orán y con los cuales habían compartido el mes de cuarentena: al pasar el *Lézardrieux* al lado del *Stanbrook* y del *African Trader* que continuaban amarrados al muelle, un tripulante galo dio vivas a la España republicana, a lo que centenares respondieron tanto desde los buques como del muelle entonando *La Marseillesa* con los puños levantados⁴⁸.

Poco más se sabe del mercante hasta que el 20 de septiembre de 1939, fecha en la cual fue traspasado oficialmente a la Marina de guerra francesa⁴⁹. Maribel Barros en su sucinta historia del buque indica que fue incorporado como el dragaminas auxiliar AD 205 e hizo servicio francés hasta noviembre de 1942 cuando pasó bajo control alemán. Hundido en el puerto italiano de Génova, fue reflotado en 1946 y curiosamente su propiedad pasó otra vez a la compañía France-Navigation en 1948. Finalmente, vendido y rebautizado *Vega*, sufrió un incendio y se hundió en el río Saigón en Indochina en 1952,⁵⁰ donde previsiblemente continúa hoy en día.

Hasta la fecha, no se ha encontrado ninguna lista oficial completa de los pasajeros que hicieron la travesía de Valencia a Orán del 28 al 29 de marzo de 1939 a bordo del *Lézardrieux*. Sin embargo, el archivo de la Fundación Indalecio Prieto en Alcalá de Henares conserva en el Fondo Rodolfo Llopis una lista parcial de evacuados posiblemente compuesta por el mismo Llopis. Se

47 *L'Echo d'Oran*, 26/04/1939, p. 3.

48 *L'Echo d'Oran*, 26/04/1939, p. 3.

49 Procès-Verbale de l'Audition du témoin Allessandrini, Comandant du *Lézardrieux*, 23 Septembre 1939, p. 2. Dossier 15257/76 : Renseignements sur la société «France-Navigation», Intérieur ; Direction générale de la Sûreté nationale. Dossiers d'affaires relatifs à des demandes de renseignements (série 15257), Archives Nationales, Pierrefite, France.

50 Maribel Barros, "El *Lezardrieux*: historia de un barco más del exilio", *Los barcos del exilio, Exilio republicano en el Norte de África*, Archivo de la Democracia, Universidad de Alicante, <https://archivodemocracia.ua.es/es/exilio-republicano-africa/3.-los-barcos-del-exilio.html#los-puertos> [consultado el 10/01/2023]

trata de los nombres de los cuarenta socialistas que se evacuaron en el mercante francés, que publicamos a continuación. Es un primer paso para sacar del anonimato a varias decenas de los evacuados, sin embargo, hasta que no se encuentre, presumiblemente en algún archivo galo, una lista completa, no se conocerá el nombre de la gran mayoría de los otros 288 pasajeros del *Lézar-drieux*, buque de la naviera France-Navigation.

Relación de compañeros socialistas a bordo del vapor *Lezardrieux*⁵¹

Primer apellido	Segundo apellido	Nombre
Albert		Jaime
Alfonso	Rodríguez	Felipe
Andújar	Martínez	Bonifacio
Bohorques		Rafael
Buil	Navarro	Eduardo
Camons	Pertillo [sic] Portillo	Lucas
Casanueva	Esparza	Manuel
Clement		Enrique
Conejos		Ernesto
Conejos		Rafael
De Juan	Iglesias	Rafael
De Sena		Carlos
Díaz	Monleón	Anastacio
Domínguez		Edmundo
Domínguez		Jose
Dorado	Certezo	Andrés
Esteban		Eduardo
Esteban		Celestino
Frande	Marti [sic] Martín	Rafael
García	Gallardo	Jose
Gigante	Ruíz	Jose
Higuera	Higuera	Damaso
Mari		Amadeo
Menéndez	Pérez	Mariano

⁵¹ “Relación de compañeros socialistas a bordo del vapor *Lezardrieux*”, sin fecha, carpeta Orán, Caja 65, Fondo Rodolfo Llopis, Archivo de la Fundación Indalecio Prieto, Alcalá de Henares. La ordenación alfabética y la corrección de algunos apellidos son nuestras.

Montana	Martínez	Ramón
Moreno	Blanco	Hermenegildo
Otero		Aurelio
Palazuela [sic] Palazuelos	Picón	Luis
Palomares		Alfredo
Prieto	Frías	Rafael
Ramires	Cerezo	Pedro
Ramos	Gallego	Casimiro
Rodríguez		Francisco
Royo	Vecente [sic?] Vicente	Leoncio
Rubio		Luis
Sabaudó	Expósito	Telesforo
Salvador	Salvador	Guzman
San Martín	Chacón	Matías
Sánchez		Jesús
Vidal		Rigoberto

Referencias

ARCHIVOS:

Archives Nationales de France, Pierrefite, Dossier 15257/76 : Renseignements sur la société “France-Navigation”, Intérieur ; Direction générale de la Sûreté nationale.

Dossiers d'affaires relatifs à des demandes de renseignements, Procès-Verbale de l'Audition du témoin Allessandrini, Comandant du *Lézardrieux*, 23 Septembre 1939.

Archives Nationales d'Outre Mer, Aix-en-Provence. Fonds: 92 1 F 216, “Centre d'Hébergement N° 1 (Ancienne prison civile)”, sin fecha.

Archivo de la Fundación Indalecio Prieto, Alcalá de Henares. Fondo Rodolfo Llopis, Caja 65, carpeta Orán, Rodolfo Llopis, “Informe que eleva al presidente del S.E.R.E. la delegación establecida en Orán para Argelia”, 27 de abril de 1939.

Archivo de la Fundación Indalecio Prieto, Alcalá de Henares. Fondo Rodolfo Llopis, Caja 65, carpeta Orán, “Relación de compañeros socialistas a bordo del vapor Lezardrieux,” sin fecha.

National Archives, Londres, ADM 116/3896, "Spanish Civil War: reports of proceedings; recognition of Franco Government; evacuation of Italian prisoners and Spanish political refugees, etc (1938-1939)."

National Archives, Londres, ADM 53/109780, H.M.S. Mohawk, Ship's Log, March 1939.

National Archives, Londres, ADM 53/109965, H.M.S. Nubian, Ship's Log, March 1939.

National Archives and Records Administration, College Park, Maryland, Record Group 64: Series: Annual Reports of Fleets and Task Forces of the Navy, "Naval Forces, Europe, Squadron 40-T, July 11 thru October 1939."

PUBLICACIONES:

Baldó García, Ricardo, *Un cuento escrito en la arena*, Alcoy, Imprenta La Vistoria, 1970.

Barros, María Isabel, "Apuntes sobre una vida: El exilio, de Ramón Barros Santos (Moncho), 1910-1987", *Laberintos: Revista de estudios sobre los exilios culturales españoles*, número 14, 2012, p. 333-342.

Barros, María Isabel, "El *Lezardrieux*: historia de un barco más del exilio", Los barcos del exilio, Exilio republicano en el Norte de África, Archivo de la Democracia, Universidad de Alicante, <https://archivodemocracia.ua.es/es/exilio-republicano-africa/3.-los-barcos-del-exilio.html#los-puertos> [consultado el 10/01/2023].

Domínguez Aragonés, Edmundo, *Los vencedores de Negrín*, México, Roca, 1976.

Galán, Luis, *Después de todo: Recuerdos de un periodista de la Pirenaica*. Prólogo de Manuel Vázquez Montalbán, Barcelona, Anthopos, 1988.

Gretton, Peter, *El factor olvidado: La marina británica en la guerra civil española*, trad. Roberto López, Madrid, Editorial San Martin, 1984.

Grisoni, Dominique y Gilles Hertzog, *Les Brigades de la mer*, París, Grasset, 1979.

Martínez Leal, Juan, "Los barcos del exilio en el norte de África (marzo de 1939)", *Laberintos: Revista de estudios sobre los exilios culturales españoles*, número 20, 2018, p. 257-282.

Ros i Martí, Germinal, "El començament de l'exili. Anys negres. Crònica lliure dels anys de guerra (1939-1945)", *Canelobre, Revista del Instituto de Cultura "Juan-Gil Albert"*, núm. 20-21, primavera/verano 1991, p. 113-122.

Soldevilla Oria, Consuleo, *La Cantabria del exilio: una emigración olvidada (1936-1975)*, Santander, Universidad de Cantabria, 1998.

Soriano, Antonio, *Éxodos: Historia oral del exilio republicano en Francia, 1939-1945*, Barcelona, Crítica, 1989.

Tillon, Charles, *On chantait rouge*, París, Robert Lafont, 1977.

Vargas, Bruno y Francisco Moreno Sáez, (eds), *Dramas de refugiados: epistolario de Rodolfo Llopis y otros dirigentes socialistas alicantinos (1939-1947)*, Valencia, Fundación Instituto de Historial Social, 2007.

Viñas, Ángel, y Fernando Hernández Sánchez, *El desplome de la República*, Barcelona, Crítica, 2009.

PRENSA:

L'Echo d'Oran, del 30/03/39 al 24/04/1939.

