

## Alicante



CLUB INFORMACION

Avda. Doctor Rico, 17  
Alicante

Tel. 965 98 90 90

www.clubinformacion.com  
informacion.club@epi.esLunes,  
28 de enero  
21.00 horasPreestreno  
cinematográficoEL DÍA QUE  
MURIÓ  
GRACIA  
IMPERIOCon la asistencia  
de su director  
FRANCESC  
BETRIUEn colaboración  
con la empresa  
distribuidora  
OLWYN FILMSEntrada sólo  
para socios abonados  
del Club INFORMACIONRegístrate en  
www.clubinformacion.com  
y recibirás información vía  
e-mail de los próximos  
preestrenos

## LOS ÚLTIMOS REFUGIADOS

Momentos de Alicante  
Gerardo Muñoz

Cuando Wenceslao llegó al número 15 de la calle Gravina encontró el portón cerrado.

Un cartel clavado en la fachada informaba de que aquel edificio albergaba la «Sede de la Federación provincial de la UGT». Dejó caer el pesado petate al suelo, arrojó la colilla del ideal y golpeó la puerta durante un rato con los nudillos. Pero nadie le abrió. Eran las siete de la tarde del lunes 27 de marzo de 1939, y ya era de noche. Hacía tres horas que había llegado a la estación de Alicante, procedente de Madrid. En los aseos de la misma estación se había cambiado el uniforme por las ropas de paisano que llevaba en el petate. Ahora calzaba alpargatas y vestía un pantalón viejo de pana, camisa blanca arrugada y una pelliza corta y estrecha. La cabeza la llevaba descubierta, con el pelo castaño revuelto.

Nacido en Madrid veintinueve años atrás, Wenceslao había trabajado de jardinero y su familia se había ido a vivir a Buenos Aires poco después de estallar la guerra. Su padrastro desde hacía menos de un año, un orondo bonaerense de algo más de sesenta años, dueño de una de las principales empresas rioplatense de exportación de carne, había convencido a su madre para que se marchara con él a Argentina. Pero Wenceslao no quiso acompañarles. Prefirió quedarse para luchar por la República. Se alistó en el batallón 1.º de Mayo, con sede en su barrio, Carabanchel, en el cuartel-escuela de equitación. Más tarde su batallón formó parte de la 40.ª Brigada Mixta, destinada en el frente oeste de Madrid. Allí estuvo Wenceslao toda la guerra. Hasta que esta misma mañana, temprano, la 40.ª Brigada Mixta había dejado de existir, tras la rendición.

Nada más llegar a Alicante, Wenceslao fue a la dirección que su madre le había apuntado en su última carta: paseo del Doctor Gadea, n.º 7. Allí encontró en efecto la residencia del cónsul de Argentina, don **Eduardo Lorenzo Barreira**. Este hombre había ayudado tres años antes a su madre y a su padrastro a salir de España, embarcándolos en un crucero argentino llamado 25 de Mayo. Según su madre, don Eduardo se había comprometido entonces a ayudarlo a él también, en el caso de que lo necesitase. Pero el cónsul no estaba en su casa,

según le informó el chico que le abrió la puerta. Estaba en Villa Marco, una finca que tenía en Campello, un pueblo cercano a Alicante, y no sabía cuándo volvería. De todos modos, le dijo el joven, no había ningún barco argentino en el que pudiera embarcar. El 25 de Mayo había sido sustituido el 5 de noviembre de 1936 por otro torpedero, el Tucumán, pero este había sido repatriado el 31 de mayo del año siguiente. «Hasta entonces evacuamos a más de mil españoles», dijo el que parecía ser el hijo del cónsul. «Todos partidarios de Franco», pensó Wenceslao.

Minutos más tarde, en el paseo de los Mártires, un anciano le indicó cómo llegar a la sede de la UGT. Estaba cerca y Wenceslao pensó en sacar provecho por primera vez de su carné sindicalista. Pero la sede estaba cerrada. Y allí estaba él, cansado y confuso. Abordó a un hombre de unos cincuenta años y vestido con un mono azul que se disponía a entrar en un portal cercano. «Hace días que está cerrada», le informó, refiriéndose a la sede sindical. Al ver el petate le preguntó si venía del frente y Wenceslao asintió. «¿Tienes pasaporte?», le preguntó. Wenceslao negó. «Entonces no te va a resultar fácil partir». Aquel hombre afable, afiliado de la CNT, estaba bien enterado de todo cuanto acontecía en el puerto de la ciudad porque trabajaba en los depósitos de CAMPSA, instalados cerca del muelle. En las últimas semanas fueron varios los barcos que habían zarpado llevándose a gente que había llegado huyendo: «El Winnipeg y el Marionga se llevaron a cientos de ellos. Son barcos franceses que hacen la ruta Marsella-Orán. También el inglés Ronwyn se llevó hace unas dos semanas a más de setecientas personas que esperaban en el puerto. El último fue el African Trader, un carbonero inglés que se llevó el día 19 a más de ochocientos». Ahora había dos barcos en el muelle. «Pero no creo que te dejen subir sin pasaporte», auguró, antes de preguntarle: «¿Tienes dinero? Los pasaportes clandestinos cuestan más de trescientas pesetas». «No tengo ni un duro», reconoció Wenceslao con una sonrisa triste. «Pues lo tienes jodido, compañero», sentenció el hombre, al mismo tiempo que movía la cabeza con pesimismo. El trabajador de CAMPSA se despidió de Wenceslao, pero antes de meterse en el portal le dio tres pesetas arrugadas que sacó de un bolsillo del mono. «Es todo cuanto llevo encima».

Wenceslao se negó a coger el dinero, pero el hombre insistió: «Ácceptalo, compañero.

Suerte y salud».

Aquella noche la pasó Wenceslao en un refugio antiaéreo que había en una plaza céntrica. Al no haberse producido ninguna alarma, estuvo acompañado sólo por un puñado de personas que, como él, no tenían otro lugar donde dormir.

A la mañana siguiente fue a los muelles, donde había en efecto dos navíos: el Stanbrook y el Marítima, ambos con las escaleras a



El buque Stanbrook.

medio alzar. Una multitud de refugiados – cerca del millar, calculó – se encontraba en los alrededores del edificio de Aduanas, controlada por un puñado de carabineros. La gente estaba en calma, aunque se percibía la tensión en el ambiente. Todos portaban maletas, bolsas o bultos de diferentes tamaños.

Pasó todo el día en el muelle, haciendo cola. Aunque carecía de pasaporte, no tenía otra alternativa. Quizá, con un poquito de suerte... Y la fortuna efectivamente acabó sonriéndole. A las siete de la tarde eran más de dos mil las personas que se agolpaban en el muelle de Levante. El capitán del Marítima se negó a que embarcaran refugiados en su barco, pero el del Stanbrook, por el contrario, terminó aceptándolo. Eran casi las nueve de la noche cuando se inició el embarque, que se realizó de manera ordenada, con los funcionarios de aduanas revisando los pasaportes de los pasajeros antes de que subieran a bordo por la pasarela. Pero, cuando faltaba ya poco para que le tocara el turno a Wenceslao, se produjo un hecho sorprendente e inesperado: De repente, muchos de los carabineros y aduaneros se desentendieron del control de la pasarela y, desprendiéndose de sus armas, corrieron en tropel a embarcarse. Aquella estampida atascó todavía más la escalerilla. Pese a ello, aunque con gran dificultad, todos terminaron subiendo a bordo y dejando espacio para que avanzaran los que estaban detrás. Uno de ellos era Wenceslao, que aprovechó el desmantelamiento del control de pasaportes para, sin dejar de cargar su petate, abrirse paso a codazos y empujones, hasta que logró por fin subir al barco.

Capitaneado por el galés **Archibald Dickson**, el carbonero Stanbrook zarpó aquella noche rumbo a Orán llevando a bordo los últimos refugiados de la República española que consiguieron salir del país desde el puerto de Alicante.

El sábado 28 de marzo de 2009, con el título «1939. La guerra acaba en Alicante», el diario INFORMACIÓN publicó un interesante suplemento en el que, entre otros hechos, explicaba detalladamente el embarque de refugiados en el Stanbrook.

www.gerardomunoz.com  
También puedes seguirme en  
www.curiosidario.es



Capitán del Stanbrook.