

Chemins  
de fer, chemins  
de sable:

les Espagnols du  
Transsaharien

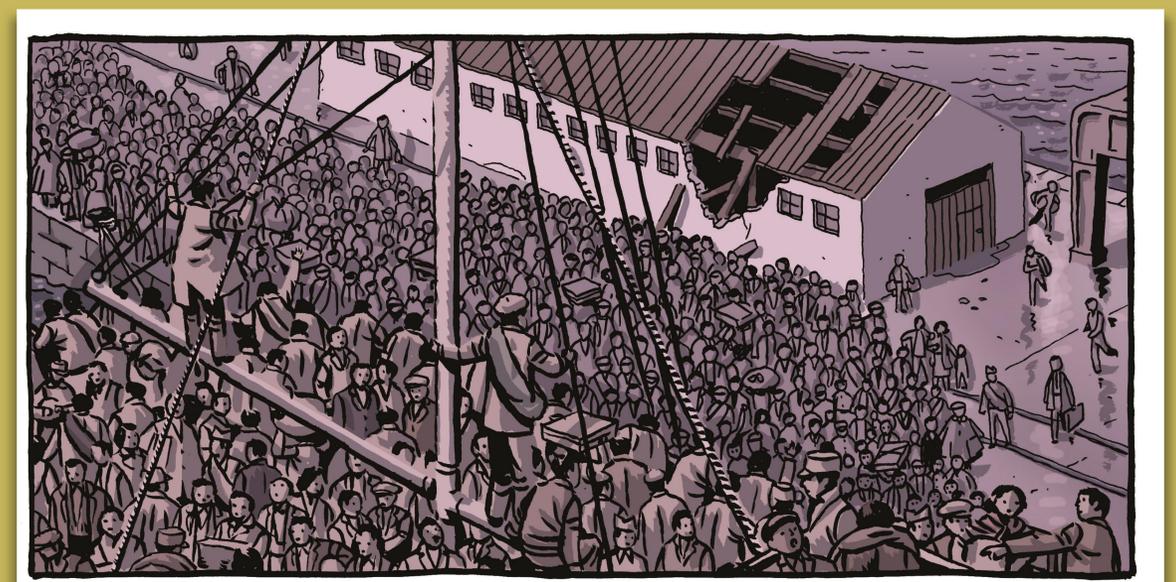




La noche del 28 de marzo de 1939 zarpa desde el puerto de Alicante el buque SS "Stanbrook" con 2.638 refugiados a bordo. Su capitán, el galés Archibald Dickson, lleva una semana esperando en los muelles una carga de tabaco, naranjas y azafrán que debe trasladar su naviera, la *Cía France Navigation*. Un día antes, el 27 de marzo, al tiempo que arriba un menguado cargamento de mercancía, comienzan a llegar al puerto los refugiados procedentes de todas las provincias de la España Republicana. Se ha previsto realizar la evacuación de los que deseen expatriarse desde el puerto de la ciudad.

En pocas horas, ya es una multitud la que espera huir de la inevitable represión embarcando en los buques fletados por la República. Sin embargo, solo hay dos barcos atracados en el puerto, el "Stanbrook" y el "Marítima". Ambos han sorteado días antes el bloqueo naval al que es sometida la dársena alicantina.

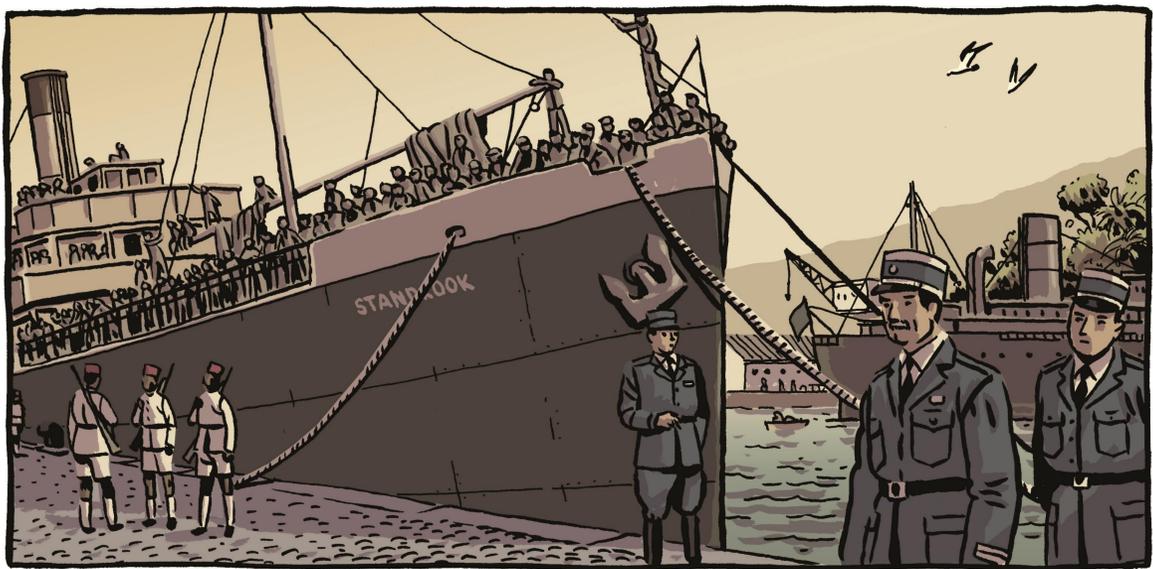
## La evacuación de los republicanos desde el puerto de Alicante...



Mientras que en el "Marítima" únicamente van a embarcar 32 seleccionadas personalidades republicanas, el capitán Dickson calcula que lleva unos 2.000 refugiados, aunque el buque sólo está habilitado para una tripulación de veinticuatro personas. En realidad está equivocado. Aloja a casi 2.700 republicanos, con el peso de su dolor, su miedo, su desesperanza y sus breves equipajes. La carga humana excede con creces la capacidad del buque, el barco se escora en varias ocasiones durante la travesía. Diez minutos después de zarpar, casi a las once de la noche, el puerto y el centro de la ciudad de Alicante son duramente bombardeados. Quedan atrás decenas de miles de refugiados.

Veinte horas más tarde arribarán al puerto de Orán, pero las autoridades coloniales francesas no van a permitir el desembarco de inmediato. Aunque las mujeres, los enfermos y los niños lo harán antes, los hombres han de esperar cerca de un mes para poder pisar tierra.

## Orán, la antesala de los campos de internamiento...



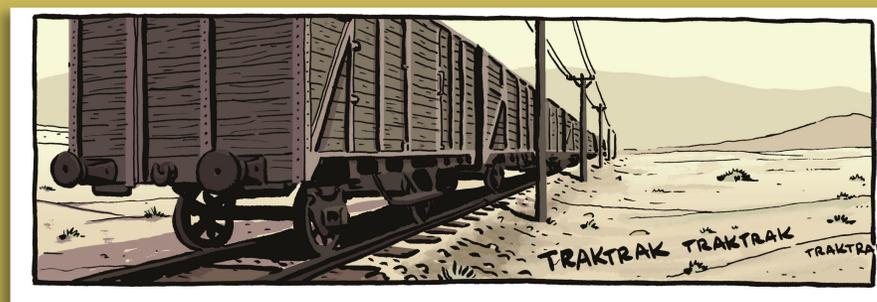
*Y así será como se inicia la historia de los españoles del transahariano...*

La del capitán Dickson acabará muy pronto. Unos meses después, en noviembre, el submarino alemán U-57 torpedea y hunde el "Stanbrook" a la entrada del puerto de Amberes. No hay supervivientes.

Quizá en el desierto se le rindió un minuto de silencio.

Meses antes, a principios de 1939 las autoridades francesas se habían visto desbordadas por la atropellada salida de casi medio millón de republicanos a través de los Pirineos. Ahora, la llegada a Orán del "Stanbrook" también sobrepasa a los mandos coloniales. El desembarco del grueso del pasaje se permite únicamente cuando se ha asegurado su distribución entre las recién creadas *Compagnies de Prêtataires Étrangers* (compañías de trabajadores extranjeros); unidades militarizadas integradas por unos 250 hombres y capitaneadas por oficiales franceses en la reserva, a las que se encomendarán tareas de construcción de infraestructuras y de defensa nacional.

Cuando en junio de 1940 se firma el armisticio franco-alemán, la Francia de Vichy no oculta su desconfianza y rechazo hacia los republicanos españoles, los "rojos". Y, aunque no los deporta masivamente hacia España, les obliga a elegir entre prestar trabajos forzados, enrolarse en la Legión Extranjera Francesa o ser repatriados voluntariamente. Unos dos mil refugiados españoles llegarán así a los campos de trabajo de Marruecos y Argelia. Se dedicarán, sobre todo, al Transahariano. Y allí recalarán los republicanos del "Stanbrook", en los campos fronterizos de Tendrara, Bou-Arfa, Mengoub, Foum-Defla o Ain El Ourak en Marruecos y los de Kenadsa, Hadjerat M'Guill, Colom-Béchar, Abadla o El Menabha en Argelia...



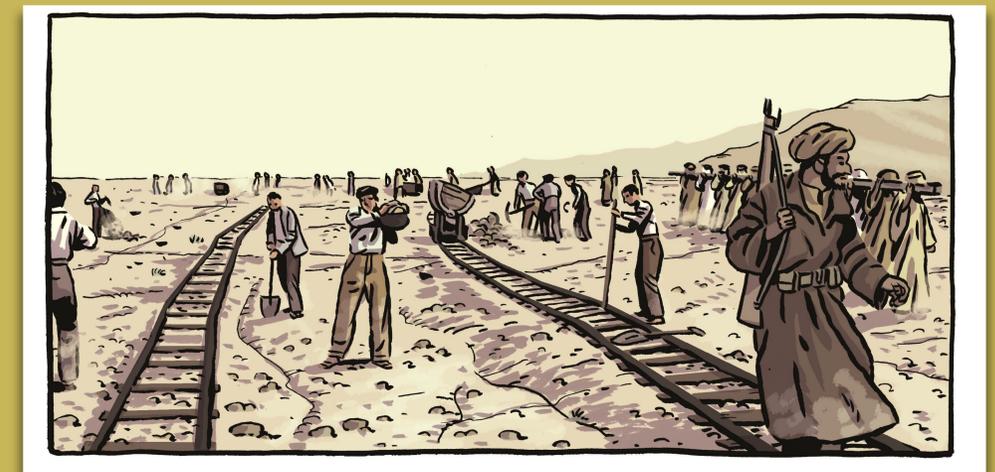
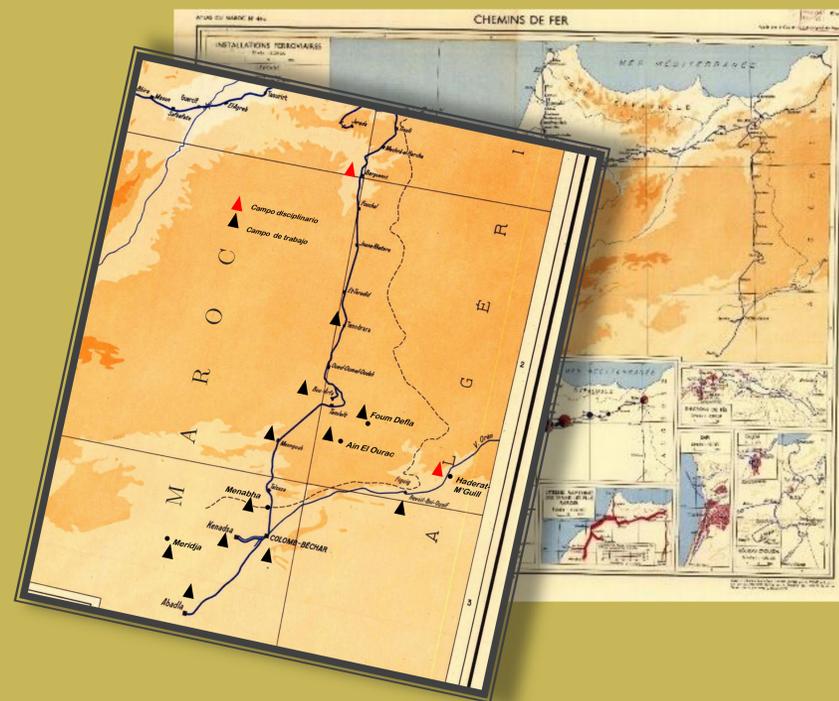
# El Transahariano

El objetivo del proyecto que uniría el Mediterráneo con el río Níger era controlar el comercio desde el Golfo de Guinea y afianzar, así, la expansión colonial francesa. Se propuso en 1881 por Adolphe Duponchel, presidente de la Société de Géographie del Languedoc. Su trazado atravesaría casi dos mil kilómetros a través del Sahara hasta Gao, en Mali. Desde allí, un segundo tramo a lo largo del Níger hasta Bamako y, finalmente, a través de Senegal se llegaría hasta Dakar. De este modo, los puertos más importantes del imperio francés, Argel y Dakar, estarían conectados. Se calculaba construir una media de un kilómetro al día.

La recesión económica provocada por la Gran Depresión paraliza su inicio. Sólo más tarde, ya con el armisticio franco-alemán firmado, el Gobierno de Vichy retoma el faraónico proyecto. El tren permitiría el traslado rápido de las tropas coloniales al continente y mejoraría el suministro de carbón a la metrópoli.

Comienzan así los trabajos de la Compañía *Mediterranéé-Niger* (*Mer-Niger*), encargada del proyecto, en el tramo desde las minas de manganeso de Bou-Arfa (Marruecos) a las de carbón de Kenadsa (Argelia) en marzo de 1941. Este tramo es continuación del trazado ferroviario ya existente desde Oujda, en el norte de Marruecos, que enlazaba con Orán y Argel. Simultáneamente, desde Colom-Béchar (muy cerca de Kenadsa) hacia el sur se inicia otro trecho. Es la ocasión de utilizar a los dos mil republicanos españoles internos en los campos de extranjeros. Los trabajadores forzados cobran un salario simbólico, los magrebíes, doce francos diarios.

En julio de 1941, ya hay cuarenta kilómetros desde Bou-Arfa, pero el trabajo en Colom-Béchar va muy retrasado. En ambos tramos se han sufrido dificultades técnicas, como las frecuentes tormentas de arena, desajustes en el ritmo de trabajo en las canteras de piedra y huelgas de los trabajadores protestando por las duras condiciones. Y hay problemas con los aprovisionamientos: los raíles, que se desmontaban de los tendidos secundarios en la Francia metropolitana, no llegaban por el bloqueo naval ejercido por los aliados en el norte de África.



Finalmente, el único tramo completo del Transahariano es el de Bou Arfa a Kenadsa. Lo inaugurarán Jean Berthelot, Ministro de Transportes y Comunicaciones de Vichy, el 8 de diciembre de 1941 con el paso de un tren a 100 km/h acompañado de una celebración con una *fantasía* árabe.

El convoy pasa por las estaciones intermedias de Mengoub (Marruecos) y El Menabha (Argelia).

*Apeaderos fantasma, sin agua,  
sin pozos, sin nadie...*

# Hacia la Liberación de París

Tras los desembarcos aliados del 8 de noviembre de 1942 en el norte de África, el proyecto del Transahariano se extinguió en las arenas de Abadla, 70 km al sur de Colom-Béchar. Las autoridades de la Francia Libre instaladas en Argelia crearon inmediatamente el *Corps Franc d'Afrique*, un cuerpo regular destinado a combatientes no franceses en el que, además de *piet noirs* oraneses de familias de origen español, se alistaron los republicanos de los campos de internamiento del norte de África que todavía tenían ánimo para afrontar una nueva contienda.

La gran mayoría se integró en la 2ª División Blindada, que se había organizado en mayo de 1943 en el Chad centroafricano en apoyo a la Francia Libre y a cuyo mando se encontraba el general Philippe Leclerc de Hautecloque. En la 9ª Compañía de la División Leclerc, conocida como "La Nueve", se van a agrupar unos 160 españoles bajo la dirección del capitán francés Raymond Dronne. Y, pronto, con la bandera republicana bordada en sus uniformes, se enfrentarán en la Campaña de Túnez a lo que queda del *Afrika Korps* de Rommel.

En abril de 1944 "La Nueve", junto al completo de la División Leclerc, es trasladada desde Marruecos a la Gran Bretaña. Asisten a la preparación del desembarco de Normandía, pero han de esperar hasta julio para pisar la playa de Utah desde donde la 2ª División Blindada al completo colaborará en el avance hacia el interior de Francia.



El 24 de agosto "La Nueve" recibe la orden de Leclerc de tomar París. Ese día, al atardecer, una avanzadilla de blindados con nombres de las batallas de la Guerra Civil española como "Guadalajara", "Guernica" o "Teruel" entraba en París por la Puerta de Italia, siguiendo el bulevar del Hospital, atravesando el puente de Austerlitz y el muelle Henri IV, hasta la alcaldía de la ciudad. En esos vehículos ondeaba la bandera republicana alzada por hombres que cinco años antes habían sido pasajeros del "Stanbrook".

A las órdenes directas del capitán Dronne se encontraban, al menos, el teniente AMADO GRANELL MESADO (pasajero nº2.073, de profesión empleado), el sargento jefe PIERRE VALERO (posiblemente, el pasajero nº2.537, de nombre Pedro Valero Reyes, de 34 años y zapatero), el sargento JOSÉ CORTÉS (posiblemente, el pasajero nº286, de nombre José Cortés Martos, de 29 años y de profesión chófer), el sargento



ENRIQUE GIMÉNEZ (comerciante, posiblemente, el pasajero nº1.500, de nombre Enrique Giménez Canet, de 24 años), el soldado ANDRÉS GARCÍA SILVA (empleado de aduanas y pasajero nº1.195) y el alférez madrileño FEDERICO MORENO BUENAVENTURA (pasajero nº143 y tipógrafo de profesión).



# y el fin...

Al ritmo que se afianza la victoria aliada, desaparece la esperanza de los republicanos en la posibilidad de contar con apoyo internacional para armar una milicia que se enfrente al régimen franquista. Muchos seguirán en el exilio el resto de sus vidas. Un final triste. Tanto como el de los que, una vez liberados, se quedaron en Marruecos o Argelia, de donde también tuvieron que exiliarse cuando las colonias francesas alcanzaron su independencia. Algunos acabaron por volver a España, derrotados en su proyecto vital.



Ilustraciones del libro de **PACO ROCA**, *Los surcos del azar*, editorial Astiberri, 2013  
Los textos de los pies de las fotos expuestas son fragmentos del diario de Antonio Gassó,  
del libro de **LAURA GASSÓ**, *Diario de Gaskin*, L'Eixam Edicions, 2013

Una extraña pirueta histórica cierra el círculo: en 1947 el general Leclerc muere en un accidente de aviación estrellándose su aparato junto al solitario apadero del Trasahariano en El Menabha.

Hoy, 75 años más tarde, lo que queda del transahariano es testigo mudo de aquellos días. Ese fantasmagórico *chemin de fer* continúa evocando el sufrimiento, el sudor y la desesperanza de los republicanos españoles. Pero en sus solitarios raíles también resuenan los ecos de sus voces, a veces alegres y bromistas, como no podía ser de otra manera, porque había que sobrevivir...