

Prólogo

Alicia Alted Vigil

Catedrática de Historia Contemporánea
UNED

Este libro se acerca a uno de los aspectos más duros, y durante más tiempo olvidado, del exilio español, como fue el trabajo de los republicanos en el norte de África, en la construcción del «Ferrocarril Mediterráneo-Niger» o Transahariano. Tiene su origen en el proyecto fotográfico «Le Transsaharien» del que es autora Carmen Ródenas, economista, profesora de la Universidad de Alicante y, en lo que aquí nos interesa, fotógrafa. En un amplio lapso de tiempo que va de 2006 a 2014, Carmen Ródenas recorrió con su cámara los lugares en donde se asentaron los campos de trabajo y las instalaciones del Transahariano en la frontera entre Marruecos y Argelia. Del conjunto de fotografías que fue tomando, seleccionó veintiuna que, reproducidas en gran formato, fueron objeto de la Exposición: *Chemins de fer, chemins de sable: les espagnols du Transsaharien*, que tuvo lugar en la primavera del año 2015, en la sala El Cub del Museo de la Universidad de Alicante.

Las fotografías se acompañaban de cartelas que reproducían fragmentos del *Diario de «Gaskin»*¹ y una selección de

ilustraciones de la novela gráfica *Los surcos del azar*, de Paco Roca². Con posterioridad se ha procedido a la edición del libro que encabeza este prólogo, en donde se recogen esas veintiuna fotografías, precedidas de cuatro textos que las contextualizan, en un viaje de retorno desde el presente atemporal de la instantánea a un pasado real e imaginado al decir de Juliet Hacking: «La fotografía pertenece tanto al reino de la realidad como al de la imaginación. Aunque en ocasiones da preferencia a uno sobre el otro, nunca renuncia a ninguno de los dos»³.

Albert Broder dedica el primer texto, titulado «La realidad de un sueño colonial: la unidad del Imperio africano de Francia. El ferrocarril Transahariano y su mano de obra», al recuerdo de sus amigos españoles de la logia masónica, Les Amis de l'Humanité, reconstituida en Argel a finales de 1943. En unas reflexiones preliminares explica cómo, para entender lo que va a abordar en su estudio, es necesario hacer referencia a la situación de crisis política, económica, social y espiritual en la que se encontraba Europa en los

1. Gassó García, Laura: *Diario de «Gaskin»* [Antonio Gassó Fuentes]. *Un piloto de la República en los campos de concentración norteafricanos (1939-1943)*. Valencia, L'Eixam Edicions, 2014 (2.^a ed.), 224 p.

2. Roca, Paco: *Los surcos del azar*. Bilbao, Astiberri Ediciones, 2014 (3.^a ed.), 326 pp.

3. En: *Fotografía, toda la historia*. Barcelona, Blume, 2015, p. 8.

años treinta del pasado siglo, también para poder iluminar algunos aspectos de la mala acogida dispensada a los republicanos españoles tanto en la Francia metropolitana como en sus colonias del norte de África, así como para entender por qué el régimen colaboracionista de Vichy resucitó el antiguo proyecto del ferrocarril que uniría la Argelia mediterránea con las colonias de Níger y Senegal en el Atlántico, considerado desde el principio de su formulación en el siglo XIX como irrealizable desde los puntos de vista técnico y económico. A lo largo de su artículo y con un enfoque lúcidamente crítico, Broder estudia «esta aventura humana que constituye una de las páginas más sombrías de la política francesa de los años 1940-1944 y que aporta respuestas a la cuestión moral que implica una colonización que ha sobrepasado las capacidades humanas y materiales del colonizador». Aunque el proyecto de construcción del «Merniger» se paró de manera definitiva en 1949, al final Broder se pregunta si las utopías se acaban en algún momento ante los intentos, con distintas variantes, en 1965 y 1978 de poner en pie el proyecto.

El texto de Carlos Barciela lleva el sugerente título de «¡Libraos de Marruecos!» en símil al del discurso –«Libraos de Ultramar»– que Jeremy Bentham, dirigido al pueblo español, empezó a escribir en 1820 con el propósito de convencerlo de la necesidad de renunciar a las colonias americanas⁴. Al hilo del discurso de Bentham, el profesor Barciela reflexiona sobre la instrumentalización del Protectorado marroquí y la utilización de tropas coloniales por los militares que se sublevaron en julio de 1936 contra la República. Para ello analiza la política llevada a cabo por los diferentes gobiernos republicanos, política torpe y errada que acabó muy pronto con las expectativas con las

que se había recibido el advenimiento del nuevo régimen en abril de 1931 por parte de la población del Protectorado. A ello se unían las implicaciones internacionales que tenía toda actuación con respecto a la colonia. Como muy ciertamente escribe al final de su ensayo: «Si la historia, como suele decirse, es maestra de la vida y sirve para que una sociedad no cometa los mismos errores, las clarividentes lecciones de Bentham tendrían que haber servido para evitar el desastre de 1936. En la relación entre España y Marruecos aparecen todos los protagonistas y se daban todas las circunstancias señaladas por el filósofo inglés. Están claras las minorías opresoras, los intereses siniestros y las mayorías oprimidas y explotadas, se produce un intento de construir un sistema democrático en la metrópoli, pero manteniendo el despotismo en la colonia y, finalmente, tiene lugar la destrucción de esa democracia por el propio despotismo colonial».

Con un pequeño fragmento del *Diario de Djelfa* de Max Aub, Juan Martínez Leal abre su texto: «Exilio y campos de internamiento en el Norte de África (1939-1943). La odisea de los republicanos españoles», en el que analiza el éxodo de aquellos hacia los puertos de Marruecos, Argelia y Túnez en marzo de 1939; la situación del barco Stanbrook, «convertido en un símbolo heroico y dramático de la evacuación final y del exilio», la recepción de estos miles de hombres de toda edad y condición por parte de las autoridades coloniales francesas, el encierro en los campos de internamiento y la vida en los mismos en los años de la Segunda Guerra Mundial. En particular, se detiene en los diferentes campos que se crearon: los de acogida y clasificación, los campos de trabajo forzoso y los campos disciplinarios, de castigo y penales. La mayoría de estos últimos se situaron en la línea de construcción del ferrocarril Transahariano: Fougères y Ain el Ourak en las cercanías de Bouârfra en Marruecos, y Djorf Torba, Méridja y Hadjerat-M'Guil en la zona de Colom-Béchar ya en tierras argelinas. De todos ellos, el más siniestro fue el de Hadjerat-M'Guil conocido

4. Extractos de «Libraos de Ultramar» de Jeremy Bentham, por Philip Schofield. *Telos. Revista Iberoamericana de Estudios Utilitaristas*, Universidade de Santiago de Compostela, vol. 1 n.º 3, 1992 (<http://www.usc.es/revistas/index.php/telos/article/view/937>).

como el «Valle de la muerte» o «Campo de la muerte». Una gran parte de los españoles acabaron en estos campos.

Un último estudio, «Esperando la liberación en el norte de África: más de seis meses después del desembarco aliado...», es el de la propia Carmen Ródenas, quien al principio del mismo señala como su recorrido por el Transahariano «es un raro camino. Sin intervención de la economía, desde la fotografía hacia la historia. Desde las imágenes y las sensaciones hacia los porqués, los motivos y las razones de aquella terrible experiencia». En este último recorrido, Carmen Ródenas se interroga por el número de extranjeros que trabajaron en la construcción del ferrocarril y por qué se actuó de manera tan lenta en el proceso de liberación de los trabajadores y de desmantelamiento de los campos tras el desembarco aliado en el norte de África en noviembre de 1942. En su trabajo se apoya tanto en la documentación de archivo como en los testimonios de varios españoles que, encuadrados en las Compañías de Trabajadores Extranjeros (o Grupos de Trabajadores Extranjeros desde septiembre de 1940), fueron asignados al trabajo en las minas o a la construcción del ferrocarril.

Esos porqués, motivos y razones a los que alude Carmen Ródenas están, en definitiva, en la base de estos cuatro textos y sirven de marco introductorio a las fotografías. El fotógrafo Henri Cartier-Bresson definió la fotografía como «una cuchilla que en la eternidad capta el instante que la deslumbra», un instante que al formar parte de lo eterno «pertenecer tanto a su pasado como a su presente y a su futuro»⁵. Y esto es lo que se percibe cuando se contempla la belleza desolada de las ruinas de lo que queda del Transahariano o la inmensidad inaccesible del desierto, que recoge Carmen Ródenas en sus fotografías. Estas muestran

las infinitas extensiones de arena quemadas por un sol ardiente durante el día y recorridas por un frío «glacial» durante la noche. Vemos también lo que queda del edificio principal de la estación del Transahariano en Mengoub y los raíles del tren que todavía permanecen como mudo recuerdo del pasado. El rostro de un beduino se recorta sobre el fondo de las minas de baritina en El Mharech, y los pies de otro cubiertos por unas *raídas* sandalias se dibujan en la pista de Figuiq a Mengoub. Un contenedor abandonado o la sequedad de la tierra cuarteada camino de Figuiq muestran el inexorable paso del tiempo y evoca la terrible sed que sufrieron los hombres que pisaron esas arenas.

Si la primera fotografía nos hace percibir el frío nocturno del desierto que nos retrotrae al momento del éxodo de cerca de medio millón de republicanos españoles hacia Francia, en los meses de enero y febrero de 1939; la última fija un fragmento de una puerta en el pueblo marroquí de Figuiq cercano a la frontera argelina. Ese fragmento, con las grapas que unen una cuarteada madera, trae a la mente las palabras alambradas y encierro.

Así, las veintiuna fotografías recorren desde el hoy hasta el ayer el camino que trazaron los cerca de 6000 hombres (de los que unos 2000 eran españoles) que construyeron la vía férrea en régimen carcelario y en condiciones de vida inhumanas. Los trabajos del Transahariano comenzaron a principios de 1941 y se interrumpieron en abril de 1943. En esos momentos se había concluido la línea entre Bouârfa (Marruecos) y Kenadsa (Argelia). Eran 160 kilómetros de vía única que se inauguraron el 8 de diciembre de 1941. Desde aquí la línea se prolongó hacia Colom-Béchar y 70 kilómetros más hacia el sur hasta el embalse de Abadla. En este lugar quedó enterrado definitivamente el proyecto en 1949. Faltaban todavía 2000 kilómetros para llegar al final previsto: la ciudad de Gao, enclavada en un meandro del río Níger. Los 160 kilómetros entre Bouarfa, Kenadsa

5. Citas extraídas de Chéroux, Clément: *Henri Cartier-Bresson. El disparo fotográfico*. Barcelona, Blume, 2012, pp.144-145.

y Colom-Béchar sirvieron para el transporte de carbón y minerales en cantidades muy inferiores a las previstas inicialmente.

De esta manera el desierto cubrió un sueño imperial resucitado en unos momentos dramáticos de la historia de Europa y en particular de la de Francia, sueño que se puso en marcha gracias a una mano de obra que trabajó en régimen de semiesclavitud, formada por indígenas, exiliados de una guerra civil y víctimas del odio racial y xenófobo (republicanos españoles y judíos de distintas nacionalidades). Los testimonios de algunos de los sobrevivientes a este infierno reflejan hasta donde

pueden llegar la maldad y miseria humanas en situaciones límite, como las que se produjeron en los campos de trabajo y castigo construidos en los márgenes del trazado ferroviario.

Este libro, que al igual que la Exposición quiere recordar a esos trabajadores forzosos, invita al lector a un viaje a través de la historia y de la memoria, al encuentro de un pasado sepultado bajo la arena, pero del que quedan indicios que Carmen Ródenas ha fijado mediante el ojo de su cámara. A partir de ahí comenzó la reconstrucción de la historia...

Madrid, 20 de enero de 2016