

## EL EXILIO REPUBLICANO EN EL NORTE DE ÁFRICA

Tratando de controlar la situación a la desesperada, entre el 2 y 3 de marzo, Negrín nombrará a militares fieles, todos comunistas procedentes de las milicias, para ocupar las comandancias militares de Murcia (Eustaquio Cañas), Alicante (Etelvino Vega), Albacete y Cartagena (Francisco Galán), y hará todo una serie de ascensos militares interpretados en aquellas circunstancias como un golpe de estado comunista en el Boletín Oficial del Ministerio de Defensa, lo que desencadenará definitivamente las sublevaciones de Cartagena y Madrid, que obligará a Negrín y a la cúpula comunista a salir de España desde el improvisado aeródromo de Monóvar, a pocos kilómetros de Elda. En el interior del territorio republicano, no sin un precio importante de sangre, especialmente en Madrid donde se combatió calle por calle, se impuso el Consejo Nacional de Defensa, al mando del coronel Casado, jefe del ejército del Centro, que desalojará a los comunistas de todos los centros de poder, enviando a la cárcel a muchos de sus dirigentes, y ya con la única misión de rendir las armas a Franco, a ser posible con una paz honrosa. A mediodía del jueves 30 entraron ya en la ciudad dos oficiales italianos de la Littorio en misión de reconocimiento y a media tarde, hacia las 6, desfilaron por la ciudad las unidades de la División Littorio, desde la carretera de Madrid, por la avenida de Orihuela y Maisonnave, Paseo de Soto, Alfonso el Sabio, en dirección a la Comandancia Militar y el Ayuntamiento, según lo describía al día siguiente el periódico Arriba España.

El Marítima, un barco de mucho mayor tonelaje que el Stanbrook, podía transportar 8.000 toneladas de cargo, pero sólo dejó subir a bordo a 32 personas, las últimas autoridades civiles y militares republicanas de Alicante, incluidos algunos familiares. El comisario especial del puerto de Orán informaba al Jefe de Policía de la llegada del Industria nº 1 a las 11,30 horas del día 30 de marzo con 33 refugiados a bordo, entre ellos dos mujeres y dos niños. Partió el 28 de marzo desde Valencia con destino a Orán, con más de 500 refugiados (otras fuentes citan solo 350), seleccionados por el Frente Popular de Valencia, entre los que se encontraba un grupo selecto de periodistas y redactores de la prensa comunista y de izquierda, además de muchos oficiales y jefes del Estado Mayor, alcaldes, consejeros provinciales y diputados .

Al principio, la llegada de los primeros contingentes de refugiados, entre febrero y mediados de marzo, levantó la lógica expectación en la población, los medios de prensa y la preocupación en las autoridades francesas, pero fueron desembarcados después de una serie de controles burocráticos y sanitarios e instalados en Carnot y en Orléansville, en viejos cuarteles militares, donde fueron tratados con cierta dignidad, como se observa en algunos testimonios (Antonio Blanca, p.ej.) o en la propia prensa argelina. Conforme se intensifica la llegada de barcos, especialmente a partir del African Trader y sobre todo del Stanbrook, la inmensa mayoría de los refugiados debieron permanecer confinados en sus barcos y, según denuncia L'Écho d'Oran (30-03-1939), las autoridades militares pusieron todo tipo de dificultades para que los periodistas pudieran acercarse a los aeródromos y a los muelles del puerto. A estos datos habría que añadir los que -según Rafaneau-Boj- fueron deportados desde Francia al Norte de

África por el Régimen de Vichy, en sucesivas tandas en la primera quincena de marzo de 1941. Según un Informe del Gobernador General de Argelia, citado por Bachoud (datos del ANOM) a comienzos de mayo de 1940 los españoles "registrados" eran 7.995, a los que habría que añadir los residentes en Túnez y Marruecos.

A partir del día 11 de marzo, vigilados por militares y gendarmes, los marinos fueron desembarcados por tandas y mandados, en vagones para ganado, a un campo de concentración a 400 kms de Bizerta. Otro grupo fue enviado a Gardhimaou, casi en la frontera con Argelia, a reparar una carretera a pico y pala durante 10 horas de trabajo diario. Allí conocieron ya castigos que tenían más de tortura que otra cosa como el «cuadrilátero», un cuadrado excavado, rodeado de alambradas, donde el preso debía permanecer, bajo el sol, con la comida y el agua reducida al mínimo, los días con sus noches que consideren los jefes del campo. Al cabo de unos meses, este grupo fue llevado otra vez en vagones para ganado hacia el oeste de Argelia, a las minas de Kenadsa, y puestos a disposición de la Sociedad Minera de Kenadsa, como si de esclavos se tratara. Estas luchas les costaron ser mandados a la construcción del Transahariano, en pleno desierto a pico y pala o, cuando no era pena suficiente, a alguno de los campos de castigos que había por el territorio. Los marinos, como todos los exiliados, pasaron por campos de concentración, compañías de trabajadores y campos de castigos. Para complementar el cuadro de la evacuación ha de mencionarse el exilio de los aviadores hacia Orán y Argel, unas veces pilotando para los altos mandos militares y dirigentes del gobierno republicano, y, en otros casos, ya en los días finales, huyendo de sus bases aéreas para escapara de la represión. En el proceso de evacuación hubo dos momentos claves, relacionado el primero con las sublevaciones contra Negrín en Cartagena y en Madrid, los días 5 y 6 de marzo, que provocaron la partida de algunos aviones, desde el aeródromo de Monóvar en Alicante y desde los cercanos a Cartagena citados. Algunos de estos vuelos tuvieron características especiales, como los que exiliaron al jefe de gobierno Negrín con destino a Toulouse y a Dolores Ibárruri (Pasionaria), a Alberti y María Teresa León a Orán, donde estuvieron breves horas. Miaja salió de Rabasa en Alicante a media mañana del día 29 y llegó pasado el mediodía al aeropuerto de Orán donde fue atendido por las autoridades. Por Alicante salieron en el Stanbrook trece aviadores, entre ellos Antonio Gassó (Gaskin), que escribió un diario del internamiento en campos de concentración y las compañías de trabajadores.

Campos de trabajo forzosos: las Compañías de Trabajadores Extranjeros y la construcción del Ferrocarril Transahariano Al principio las autoridades dieron como opciones a los hombres enrolarse en la Legión Extranjera o regresar a la España, con muy escaso éxito en el caso del territorio colonial norteafricano. Estas compañías se formaron en Camp Morand concentrando a refugiados de Marruecos, Argelia y Túnez, y de allí salían para desempeñar tareas agrícolas en canteras y minas, construcción de carreteras y fortificaciones (especialmente en Túnez) y, sobre todo, hacia los campos de trabajo del desierto para la construcción del Ferrocarril Transahariano. Los españoles del Transahariano, encuadrados en las Compañías de Trabajadores, fueron

sucesivamente transportados hacia el sur del Oranesado ya en pleno desierto, "en los umbrales de la nada " y distribuidos en tramos de 15 a 20 km en torno al trazado en construcción. Los que padecieron el grueso de los refugiados españoles se situaron en torno a la línea de construcción del Transahariano: Djorf Torba, Meridja y Kénadsa, Hadjerat M'Guil en la zona de Colomb-Bechar; Foum Defla y Ain el Ourak en las cercanías de Bou Arfa en Marruecos. Los campos de Djorf Torba y de Meridja en medio del desierto (se sucedieron uno a otro) eran siniestros lugares de castigo, donde los trabajos forzados, generalmente picar piedra, no tenía otro sentido que agotar las energías de los condenados, faltos de alimentos y agua, sometidos por oficiales y suboficiales brutales a las mayores vejaciones.

Los británicos estudiaron largos tendidos como los de El Cairo-Ciudad del Cabo, los italianos se plantearon el de Trípoli-Camerún-Congo y los españoles un túnel que enlazaría Algeciras con Ceuta, completado con un recorrido ferroviario Ceuta-Dakar, para dar salida al comercio desde Europa hacia África y América del Sur (Morales, 1919). De este modo, los puertos más importantes del imperio francés, Argel y Dakar, estarían conectados por 3.650 km de ferrocarril. Aunque la recesión económica provocada por la Gran Depresión paraliza el proyecto, la entrada de Francia en la II Guerra Mundial refuerza la posición de quienes defienden la construcción de un tren que permita un traslado más rápido de las tropas coloniales al continente y que mejore el suministro de carbón a la metrópoli desde las minas de carbón argelinas en Kenadsa. Aunque hay tareas de mantenimiento previas de las vías ya existentes, comienzan oficialmente los trabajos del corredor Mediterráneo-Níger en el tramo desde las minas de manganeso de Bouârfa en Marruecos a las minas argelinas de carbón de Kenadsa en marzo de 1941. Este tramo es continuación del trazado ferroviario ya existente desde Oujda, en el norte de Marruecos, que enlaza con Orán y Argel. Finalmente, el único tramo completo del Transahariano fue el de Bouârfa a Kenadsa. A medida que avanzó la liberación del norte de África, iniciada en noviembre de 1942, el proyecto del Transahariano se extinguió en las arenas de Abadla, 70 km al sur de Colom-Béchar.

Unos centenares se enrolaron en Cuerpos Francos de África, que más tarde se fundieron con las fuerzas de la Francia Libre y continuaron combatiendo en Europa contra el nazismo, entre ellos los famosos españoles de la Nueve, integrados en la 2ª División Blindada del General Leclerc; otros, consiguieron emigrar a América Latina o a la metrópoli continental, especialmente a partir de 1944. Para ello, tenían que reconstruir sus organizaciones, siempre bajo la mirada vigilante de las autoridades, pues una cosa era tolerar el antifranquismo de los españoles exiliados y otra permitir su influencia en la vida local o sus contactos con el naciente nacionalismo argelino. El movimiento libertario actuó con rapidez, celebrando tres plenos de sus organizaciones entre 1943 y 1945, del que tenemos algunas noticias. El tercer pleno del Movimiento Libertario español tuvo lugar en diciembre de 1945, diez delegaciones que representaban a 912 afiliados (Solidaridad Obrera, nº 20). "Solidaridad Obrera (Argel)", órgano del Movimiento Libertario español emigrado en África del Norte (15-2-1947) En el activismo político destacaron los comunistas, según diversos testimonios, que

tuvieron varias publicaciones, entre las más importantes: España Republicana, Juventud de España y España Popular. En el solemne Manifiesto político de Argelia, de 1944, firmado por todas las organizaciones políticas del exilio norteafricano, no sólo no aparece la firma del Partido Comunista, sino que su contenido -sin nombrarlo- es una refutación de la política comunista de Unión Nacional. Hubo intentos de crear plataformas y asociaciones unitarias antifranquistas de vida más o menos efímeras como "Amical, de refugiados españoles en África del Norte", pero salvo ocasiones puntuales en las cuestiones específicamente políticas hubo disensiones y enfrentamientos. Otra institución que tuvo gran eco en la sociedad argelina, más allá de los refugiados, fue el círculo Federico García Lorca, creado en 1944 como asociación cultural de cooperación franco-española, a la que se adhirieron importantes personalidades de las letras francesas. Después de dos guerras y de una incesante lucha por la subsistencia y el arraigo, de nuevo, a partir de 1954 los exiliados españoles tuvieron que enfrentarse de manera muy traumática a la guerra de liberación argelina que culminó con la independencia en 1962.