

## Camps d'aviació militars republicans a l'Alt Empordà (1936-1939)

David García Algilaga<sup>a\*</sup>, Roberto Plá Aragonés<sup>a</sup>

<sup>a</sup> Membres del GRAG a l'Alt Empordà

### RESUM

A l'Alt Empordà, durant la guerra civil, es varen habilitar i construir, com a mínim, tres camps d'aviació militars republicans: Figueres Sud (Aeròdrom Canudas o Camp del Manol), Figueres Nord (Cabanes/Vilabertran), i Garriguella (Vilajuïga/Pedret i Marzà). Són peces del gran trencaclosques del 36-39 que aporten més definició a la imatge general del conflicte. Aquest treball és una aproximació a la història i al patrimoni de cadascun dels aeròdroms, que el GRAG (Grup de Recerca de l'Aviació a Girona, equip de treball no oficial que ha estudiat els camps d'aviació militars republicans a Girona), ampliarà en un futur llibre, però és de justícia que en els *Annals* de l'IEE es publiqui un resum d'allò relacionat amb el nostre territori, avançant el capítol de la futura obra així com ja vaig fer amb *Tocant el Cel* i *Ales Negres i Xampinyons*.

**Paraules clau:** Aviació, guerra civil, Empordà, Garriguella, Vilajuïga, Cabanes, Vilabertran, Figueres, GRAG.

---

### Republican military aerodromes in Alt Empordà county (1936-1939)

#### ABSTRACT

*During the Civil War, at least three military airfields were constructed by the Republicans in the Alt Empordà county: Figueres South (also known as Canudas Aerodrome or Manol Fields), Figueres North (Cabanes / Vilabertran) and Garriguella (Vilajuïga / Pedret Marzà). These are pieces of the big puzzle that is the 1936-39 period and provide more definition to the general picture of the conflict. This work is an approach to the history and heritage of each aerodrome, which the GRAG (Aviation Research Group in Girona, an unofficial research group that studies the Republican military airfields in the Girona region) will expand on in a future book. In this Journal, we want to advance a summary of topics related to the Alt Empordà county, which will be included in a chapter of the forthcoming book, as I already did in *Tocant el Cel* and *Ales Negres i Xampinyons*.*

**Keywords:** Aviation, Civil War, Empordà, Garriguella, Vilajuïga, Cabanes, Vilabertran, Figueres, GRAG.

---

\* Correspondència: David García Algilaga  
E-mail: algilaga78@hotmail.com

Recepció: 10/09/2017 • Acceptació: 17/11/2017

DOI: 10.2436/20.8010.01.227

*Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos (AIEE)*, Figueres, vol. 48 (2017), pàg. 153-171

El juliol de 1936, Figueres disposava d'un aeròdrom civil/esportiu, l'aeròdrom Canudas de Figueres, altrament dit Camp del Manol.<sup>1</sup> Un any després s'estava construint un altre aeròdrom, aquest cop militar, entre els termes de Vilabertran i Cabanes, al nord de la ciutat de Figueres, i abans que acabés aquell 1937 ja s'estava treballant en el tercer aeròdrom empordanès, el de Garriguella, a prop de Vilajuïga i Pedret i Marzà. L'Empordà en guerra tenia unes comunicacions naturals i vitals tant per terra (la Jonquera, carretera – Portbou, ferrocarril), com per mar (el Port de la Selva – Roses), i els aeròdroms empordanesos varen ser creats per defensar un territori estratègic.

### **CAMP DEL MANOL 1936-1937**

Aquest aeròdrom no tenia les característiques necessàries per als nous aparells aeris que apareixerien en el cel empordanès, però durant l'impàs temporal entre l'esclat del conflicte i la normalització i sofisticació d'aquest, sí que va ser tingut en compte per l'aviació republicana, i també per la rebel. D'aquest camp es pot dir que, primer, l'aviació republicana, tot i que no utilitzava el camp, sí que el tenia en compte per a una possible eventualitat; segon, els serveis d'informació franquista també el tenien en compte com a camp d'aviació; i, tercer, durant els primers mesos de guerra, quan la Generalitat de Catalunya va tenir competències en aquest àmbit a través dels Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat de Catalunya, el camp d'aviació del Manol encara era considerat hàbil, tot i que encara no havia pogut realitzar cap millora per no tenir els recursos suficients. En aquest sentit, el cap de l'aeròdrom de Figueres, el 27 de febrer de 1937, sol·licitava a l'Ajuntament de Figueres la desitjada i anhelada continuació de les obres de millora, en els següents termes: "...vos pego en be de la causa del poble que tots defensem, de portar a terme lo més aviat possible l'acabament de les obres del nostra camp, segons les instruccions que d'acord amb el Cap dels Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat de Catalunya foren comensades."<sup>2</sup>

En qualsevol cas, el Camp del Manol sí que va ser reconvertit, durant la guerra, en camp d'aviació militar republicà, almenys sobre el paper, però la seva vida va ser curta i possiblement estèril, ja que segurament no va ser base de cap avió. A partir de 1937, el Camp del Manol va començar a ser considerat, com apareix en els plànols militars franquistes, "*antiguo campo de aterrizaje*".

---

1. David GARCÍA ALGILAGA, *Tocant el cel – Hª de l'aeronàutica empordanesa 1912/36*, Gorbis, Viladamat, 2012.

2. AHG, Comisaria Delegada, 4186.

## AERÓDROMO DE FIGUERAS (1937/1938)

### Construcció

Pels motius esmentats anteriorment, les autoritats republicanes varen projectar la construcció d'un altre aeròdrom a la comarca. L'abril de 1937 l'aviació republicana informava l'Ajuntament de Figueres que havia d'instal·lar una Jefatura de Obras i sol·licitava on ho podia fer i en quines condicions. El consistori empordanès va proposar-li l'antiga seu del Jutjat Popular Local, *Aviación* va instal·lar-s'hi i varen començar les gestions per iniciar l'obra (la qüestió del pagament de l'arrendament... sembla que, com a mínim, no va acabar de satisfer-se com estava pactat).<sup>3</sup>

A Figueres es traslladaren oficials i soldats d'aviació i s'iniciaren els treballs de tala d'arbres, aplanament del terreny i construcció/adequació dels elements i edificis que haurien de fer servir aquells destinats al nou aeròdrom.

El terreny triat va ser un pla en el terme municipal de Cabanes, al sud del riu Muga, al nord de Vilabertran i a l'est de la carretera de França. Aquesta zona estava ocupada per terrenys de cultiu i oliveres, i hi destacaven les edificacions de la Sociedad General Española de Explosivos en el conegut pla de la dinamita, en el que seria l'extrem nord-oest del camp.

L'adequació dels terrenys es varen fer, majoritàriament, amb força humana davant la quasi inexistència de maquinària. Els treballadors del camp feien un jornal llarg i dur pel qual cobraven entre 10 i 12 pessetes.<sup>4</sup> Les eines utilitzades varen ser sol·licitades a aquella gent que en disposava, informant-los que els hi tornarien, i a l'Ajuntament de Figueres, que va derivar-les a les obres del camp d'aviació.<sup>5</sup> A banda de pics i pales, l'Ajuntament de Figueres també va prestar altres eines i maquinària com, per exemple, un camió *carro-cuba* que, un any més tard, l'abril de 1938, encara no li havia estat retornat.<sup>6</sup>

La població masculina aturada, així com també la refugiada, varen significar una aportació notable de mà d'obra als treballs d'habilitació dels terrenys del futur aeròdrom.

L'estiu de 1937, el camp d'aviació militar de Figueres, d'unes 80 hectàrees de superfície i d'uns 4 quilòmetres de perímetre, estava llest.

### Pistes-Edificis-Refugis-Presó-Defensa

El camp d'aviació de Figueres Nord (Cabanes/Vilabertran) s'havia de convertir en un gran camp amb tres pistes, edificacions per a la tropa, estances per als

3. ACAE, 1596.

4. *Empordà Federal*, 30/07/1937, pàg. 2-3.

5. AHG, Comisaria Delegada, 4186.

6. ACAE, 1596.

oficials i pilots, elements per a la defensa aèria i tallers de reparació i muntatge d'avions.

A finals d'aquell 1937, ja constava a la seva fitxa d'informació franquista la següent descripció: "*Figueras. Campo de Vilabertran para bombardeo con pistas de 1.300 metros de longitud. Hay un alojamiento para 70 hombres y un hangar para montaje de aviones, todo esto en las proximidades del campo. Además se construye una prisión con 25 celdas para gente de cuidado (políticos)*".<sup>7</sup>

Pel que fa a les pistes, més o menys ubicades dins la superfície del camp d'aviació, podem dir que eren de terra i el més planeres possible, i d'unes mides variables entre els 800 i els 1350 metres. Les dependències per als militars (tropa) les situàrem a les antigues dependències de la fàbrica de dinamita, a la zona nord-oest del camp, mentre que els oficials i pilots s'estaven a Vilabertran, a la Torre d'en Reig, d'aquí que el camp se'l conegués amb el nom d'aquest poble. Cabanes també va rebre militars d'aviació, com a mínim a partir de l'estiu de 1938.<sup>8</sup>

L'entrada al camp, segons la fitxa d'aquest, i en la línia del que explicava un testimoni de Figueres segons el qual "...El camp d'aviació estava allà l'Aigueta, a la carretera que porta a Vilabertran i Perelada. Ens havíem acostat però d'allà no es podia passar. Hi havia soldats i estava tancat",<sup>9</sup> era des de la carretera de Figueres a Cabanes a l'alçada de Vilabertran.

De refugis, se n'esmenta un a prova de bombes, de grans dimensions, i diversos d'elementals. En l'actualitat, trobem el més gran i un refugi antiaeri elemental a la zona de l'antiga fàbrica de dinamita. La resta no estan exactament ubicats tot i que sabem que a la banda est del camp n'hi havia, com a mínim, un d'elemental.

De la possible presó, tot i que a la *Causa General*<sup>10</sup> no en trobem cap notícia, sí que apareix esmentada en alguna publicació,<sup>11</sup> i fins i tot en algun document de l'època se la situa enganxada al perímetre del camp, a la banda occidental.<sup>12</sup>

En relació amb la defensa de l'aeròdrom, a banda dels propis avions, sembla que disposava d'antiaeris i reflectors,<sup>13</sup> però, tot i això, com a la majoria de camps d'aviació republicans, la defensa antiaèria no devia ser important.

---

7. AHEA, Exp. 159.

8. Ajuntament de Cabanes, Llibre d'Actes, 31/10/1938.

9. Testimoni oral.

10. Procés endegat per les autoritats franquistes després de la guerra per conèixer què va passar en territori republicà, buscar culpables i depurar responsabilitats.

11. D. GESALÍ; D. ÍÑIGUEZ, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936/1939)*, Rafael Dalmau editor, Barcelona, 2012, p. 447.

12. USAM, OMS, Busta 88.

13. Alexandre DEULOFEU, *Memories de la revolució, de la guerra i de l'exili*, Figueres, Ed. Emporitana, 1974, p. 107, 108; AHEA, A2059.

## SAF 26: Cabanes

A l'aeròdrom de Figueres van instal·lar-se tallers o centres de muntatge d'avions.<sup>14</sup>

SAF correspon a Subsecretaria de Aviación - Fábrica i és el nom que rebien les diferents indústries (emplaçaments de fabricació o muntatge) repartides pel territori republicà que depenien de la Subsecretaria de Armamento de l'Arma d'Aviació. A l'aeròdrom de Figueres, es va ubicar el SAF 26, relacionat amb el nom de Cabanes. En aquests tallers es muntaven, reparaven i mantenien avions soviètics I-16 *Mosca* (caça) i Tupolev SB-*Katiuska* (bombarder).<sup>15</sup> Segons els serveis d'informació franquista (SIM), l'estiu de 1938, l'aeròdrom disposava de fins a tres tallers de reparació / muntatge, un a la Masia Sant Feliu, un altre al Mas Ribas, i un tercer a l'est del camp.<sup>16</sup> D'aquests possibles tallers, el que sí que estaria corroborat i situat seria l'ubicat a l'est del camp, al costat de la carretera de Cabanes. Un ofici de l'alcalde de Cabanes de la postguerra,<sup>17</sup> les fotografies aèries que l'aviació italiana va efectuar del camp després d'alguns bombardeigs, i les restes que actualment encara es conserven, són proves de la seva existència i ubicació. És un edifici rectangular, de grans dimensions, al costat de la carretera que entre Vilabertran i Cabanes. Observant diverses imatges de diversos dies, es pot veure que es va construir una pista que unia aquest edifici amb l'aeròdrom.<sup>18</sup> Actualment encara es pot observar el paviment d'aquesta edificació i part de la seva estructura metàl·lica.

Del muntatge dels I-16 a Figueres, en tenim coneixement a través del testimoni d'un aviador republicà, Francisco Tarazona. Va escriure, per exemple: *"Ayer, por fin fuimos a Figueras a recoger los "Supermoscas" [...] Por fin llegamos al campo de Figueras. Allí estaban los aparatos, con la pintura de fábrica, intactos. En el timón de dirección llevaban ya pintada la bandera republicana..."*.<sup>19</sup>

No es pot saber el número exacte d'avions muntats a Figueres, però sí que sabem que el període de més activitat, d'arribada de material, muntatge i formació d'esquadrilles des de Figueres, va ser l'estiu de 1938.<sup>20</sup>

14. AHEA, A2095, A134, A2146, A123.

15. A. DEULOFEU, *Memories de la revolució, de la guerra i de l'exili*, Figueres, Ed. Emporítana, 1974, p. 183, 252; J.M. MANRIQUE GARCÍA; L. MOLINA FRANCO, *Las armas de la Guerra Civil Española*, La esfera de los libros, Madrid, 2006, p. 464.

16. AHEA, Exp. 11733.

17. AHEA, Sig. M3110.

18. USAM, OMS.

19. F. TARAZONA, *Yo fui piloto de caza rojo*, Librería Editorial San Martín, Madrid, 1974, p. 190-192.

20. J.M. MANRIQUE GARCÍA; L. MOLINA FRANCO, *Las armas de la Guerra Civil Española*, La esfera de los libros, Madrid, 2006, p. 445; AHEA, Exp. 159.

## Avions

L'aeròdrom de Figueres va tenir activitat aèria per diversos motius. En primer lloc, per ser una base des d'on provar els avions muntats en els tallers adjacents al camp. En segon lloc, com s'ha dit, per protegir l'espai estratègic destinant a aparells, normalment de segona línia, algunes vegades de primera, per defensar-lo. I en tercer lloc, per convertir-se en una base esporàdica de bombarders d'origen soviètic. La frenètica i caòtica activitat aèria dels darrers dies (gener i febrer de 1939) va ser molt important, però va ser a causa de la retirada i conseqüent pèrdua d'aeròdroms.

Inquilins d'aquest camp varen ser avions de segona línia, d'origen heterogeni no soviètic, concretament la 1a Esquadrilla del Grup 71 de l'Esquadra 7, la de Defensa de Costes. Aquests avions, amb les estades esporàdiques d'aparells soviètics en formació, prova o descans, varen ser els usuaris habituals de l'aeròdrom de Figueres. Per tant, a Figueres, des de finals de 1937 fins a 1939, es podien veure enlairar-se, del seu aeròdrom, des d'avions com el caça d'origen francès *Dewotine*, fins a caces soviètics com els I-15 o el I-16.<sup>21</sup> El número devia variar enormement depenent si hi havia destinada alguna esquadrilla en període de descans o formació, o si s'estaven provant els nous aparells. Durant les seves estades a l'aeròdrom, la protecció aèria augmentava notablement. Prova d'això és que l'únic bombarder enemic abatut per la caça republicana a l'Empordà va ser un *Savoia Marchetti* S-81 italià, víctima d'un caça I-15, el 24 d'agost de 1937, quan la seva esquadrilla, la 3a de *Chatos*, s'estava formant a Figueres Nord.<sup>22</sup>

Pel que fa als bombarders Tupolev SB-2 *Katiuska*, també s'enlairaren des de Figueres a partir de l'estiu de 1938. Eren avions de bombardeig i reconeixement monoplans i bimotors, amb un radi d'acció de 1450 km, cosa que els permetia atacar les posicions enemigues des d'aeròdroms més allunyats del front.

Tots aquests avions, seguint l'operativa generalitzada, es dispersaven al voltant de les pistes sempre intentant camuflar-los, en la mesura del possible, en alguna arbreda propera. Aquestes arbredes també servien per disposar, de forma fàcil i econòmica, les bombes d'aviació.

---

21. AHEA, Exp. 11733; D. GESALÍ; D. ÍÑIGUEZ, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936/1939)*, Rafael Dalmau editor, Barcelona, 2012.

22. D. GESALÍ; D. ÍÑIGUEZ, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936/1939)*, Rafael Dalmau editor, Barcelona, 2012, p. 315, 316; David GARCÍA ALGILAGA, *Ales Negres i Xampinyons Bombardeigs i Refugis Figueres 1936-1939*, Gorbis, Viladamat, 2015, p. 116, 117.

## Bombardeigs/Metrallaments<sup>23</sup>

L'aeròdrom va ser atacat en 5 dies diferents.

El 7 de juliol de 1938, bombarders SM-79 de l'Aviazione Legionaria delle Baleari, varen bombardejar l'aeròdrom per primer cop.

Els SM-79 de l'Aviazione Legionaria delle Baleari varen tornar el 7 de novembre de 1938 i varen bombardejar el camp d'aviació.

El 29 de gener de 1939 varen atacar-lo una esquadrilla de SM-79 de l'Aviazione Legionaria. En comunicat de vol es podia llegir: *"1 escuadrilla bombardea aeródromo de Figueras alcanzando de lleno hangar y provocando violentos incendios"*. En aquella ocasió, veient les fotografies aèries, el taller segurament va ser tocat, però no va ser destruït com indicà el comunicat.

L'1 de febrer de 1939 cinc bombarders SM-79 italians, de l'Aviazione Legionaria, varen bombardejar concentradament l'aeròdrom.

El darrer atac que va patir va ser el dia 5 de febrer de 1939, aquest cop els caces de la Legió Còndor i els de l'Aviazione Legionaria varen atacar i metrallar tot el camp.

## Gener i febrer de 1939

Amb l'inici i evolució de l'ofensiva franquista sobre Catalunya el desembre de 1938, cada vegada varen ser menys els camps d'aviació que li quedaven a l'aviació republicana en territori català. Aquella retirada va significar que els aeròdroms empordanesos s'anessin omplint d'avions de diversa mena pertanyents a multitud d'esquadrilles castigades i esgotades però encara combatives.<sup>24</sup> A partir de la caiguda de Barcelona (26/01/1939), a Figueres va començar una activitat frenètica d'arribada d'unitats, enlairament de restes d'esquadrilles per realitzar serveis de protecció i acomodament del personal de terra, i els seus vehicles, de les diferents unitats aèries que estaven fugint del ràpid avenç franquista. El dia 4 de febrer va caure Girona, i l'aeròdrom de Celrà. Ja només quedaven en mans republicanes els camps d'aviació de Figueres i Vilajuïga. Es va organitzar l'evacuació a la zona centre-sud i a França mentre se seguia combatent.

El 5 de febrer s'inicià l'evacuació cap a França. Com un mal auguri, l'avioneta Spartan 7-V Executive de la LAPE, quan s'estava enlairant de l'aeròdrom, es va estavellar contra una cisterna i es va incendiar.<sup>25</sup> Aquell mateix dia, mentre la caça realitzava

23. David GARCÍA ALGILAGA, *Ales Negres i Xampinyons Bombardeigs i Refugis Figueres 1936-1939*, Gorbs, Viladamat, 2015.

24. Jesús SALAS LARRAZÁBAL, *Guerra Aérea 1936/39*, IV, SHYCEA, Madrid, 2003.

25. Aquest episodi serà motiu d'un article de propera publicació de l'autor Cecilio Yusta.

els darrers serveis, enlairant-se i aterrant des de Figueres, els italians i alemanys varen atacar l'aeròdrom.<sup>26</sup> Després d'aquell desastre, Figueres s'evacua. És el seu final com a camp d'aviació republicà. Els aparells restants varen ser traslladats a Vilajuïga per realitzar el salt a França el matí del dia 6. Eren les restes de l'aviació republicana a Catalunya.

### **Desmantallament del camp<sup>27</sup>**

Quan els combats finalitzaren, els serveis de recuperació van agafar tot el material útil i el camp va quedar abandonat. Ja aquell mateix 1939, el cap de la 4a Regió Aèria proposava la devolució dels terrenys de l'aeròdrom als seus propietaris, i el governador civil de Girona també va cursar sol·licitud per al retorn dels camps, perquè poguessin ser destinats a l'agricultura.

A inicis de 1940, l'Ajuntament de Cabanes ja havia iniciat les gestions, però els camps encara no havien estat retornats als propietaris. El 3 de març d'aquell mateix any, en el ple de l'Ajuntament de Cabanes, es va exposar quins serien els tràmits per a la restitució del camp d'aviació als seus legítims propietaris, i l'Ajuntament va acordar que avançaria les despeses que se'n derivessin. Finalment, el 3 de juny de 1940, el Cap de l'Estat Major de l'Aire, Eduardo Gallarza, comunicava per escrit que podien ser retornats els terrenys del camp d'aviació de Cabanes. El camp va desaparèixer i la seva història va anar oblidant-se.

### **CAMP D'AVIACIÓ MILITAR REPUBLICÀ DE GARRIGUELLA**

Quan ja s'estava construint l'aeròdrom al nord de Figueres, es varen iniciar les obres d'un altre camp d'aviació a Garriguella, a prop dels pobles de Vilajuïga i Pedret i Marçà.

Les obres del camp varen iniciar-se durant el segon semestre de 1937 i van permetre que l'aeròdrom ja fos utilitzable el novembre/desembre d'aquell mateix any, tot i que els treballs varen continuar durant molts mesos.<sup>28</sup>

Els motius de la seva construcció foren estratègics i/o logístics. Durant la guerra, en zona republicana, es varen construir infinitat de camps d'aviació/aeròdroms, molts d'ells simples camps preparats mínimament per a l'aterratge i enlairament dels aparells. La raó d'aquesta estratègia rau bàsicament en la possible dispersió de les forces per minimitzar el perill de destrucció davant d'un eventual atac enemic, i en

---

26. F. TARAZONA, *Yo fui piloto de caza rojo*, Librería Editorial San Martín, Madrid, 1974, p. 294, 296.

27. AHEA, Ajuntament de Cabanes, Llibre d'Actes.

28. ACAE, Fons Municipal de Garriguella; AHEA, Exp. 159 ("*Campo de Vilajuïga [...] Solo aparatos de caza, 12 aproximadamente. En construcción*"); ACAE, Fons Garriguella 01 07 117.

la d'organitzar una defensa activa davant dels possibles atacs aeris. Aquesta estratègia encaixava dins la realitat empordanesa tenint en compte que l'Empordà era zona fronterera i costanera per on entrava tant material de guerra estranger, com matèries de primera necessitat per a la població. Paral·lelament a aquest motiu estratègic podria ser que existissin altres que motivaren la construcció d'un tercer camp a l'Empordà, com ara possibles problemes amb el de Cabanes.<sup>29</sup>

La informació que tenia el servei d'informació de l'aviació franquista sobre el camp de Garriguella, anava en aquest sentit: *"...Es base con frecuencia del Grupo-Mixto dedicado a vigilancia de costas y protección de desembarcos de material en los puertos del Ampurdán..."*.<sup>30</sup>

### Ubicació, descripció i límits

El camp tenia forma rectangular, amb orientació propera al nord-sud, i unes dimensions aproximades de 1000 x 500 metres amb una zona ampliable (*"zona utilizable"*), per la banda sud, d'uns 300 x 500 metres. Després hi havia aproximadament uns 200 metres més fins a arribar a la via del tren.

La zona de terreny que es va adequar per a servir com a camp d'aviació estava tota ella dins el terme municipal de Garriguella i ocupava una extensió aproximada d'unes 50 ha. El camp quedava fora del terme municipal de Vilajuïga però, com que aquest tenia una estació de tren de la línia que venia de França i que anava a Figueres, i, com veurem més endavant, era on residien els pilots, el camp va començar a anomenar-se *de Vilajuïga*.

El límit septentrional estava delimitat per l'actual Camí de Mas de l'Horta, l'oriental quedava resseguit per un altre camí, el Camí dels Trucs, que actualment encara s'utilitza i és el que porta als hivernacles de Vivers Itxart, el marge de ponent l'imposava el Camí de Garriguella a Marzà, que circulava paral·lel a una sèquia, i el límit sud del camp d'aviació quedava dibuixat pel camí perimetral interior del camp, que, curiosament, coincidiria amb la línia divisòria dels termes municipals de Garriguella i Pedret i Marzà. L'actual carretera N-260 passa aproximadament per sobre la zona sud de l'antic aeròdrom. El perímetre aproximat del camp d'aviació era d'uns 3.000 metres.

A la cantonada nord-oest del camp, on convergien el camí que feia de límit nord i la sèquia, hi havia una masia, Mas de l'Horta, que va ser habilitada com a Cos de Guàrdia, i davant de la qual es va construir el refugi principal del camp.

29. AHEA, Carpeta A-12133.

30. AHEA, Carpeta A-2085.

### **Treballs d'adequació del terreny**

L'inici de la construcció del camp d'aviació va significar l'expropiació dels terrenys i dels edificis aprofitables. Després va ser el torn de remoure terra, aplanar el terreny, arrancar ceps, destruir/enderrocar construccions inútils per al nou ús d'aquell camp (pous, murs...), construir refugis antiaeris...

La primera fase va comportar, només en el terme municipal de Garriguella, l'expropiació de, com a mínim, 205 vessanes (aproximadament 44 ha), arrancar més de 100.000 ceps de vinya, fer desaparèixer murs de contenció, enderrocar edificacions menors com ara barraques, la destrucció de, com a mínim, 12 aljubs, arrasar o enterrar més de 13 pous, la destrucció de dipòsits d'aigua, cobrir rases, elevar camps, rebaixar altres... Va implicar el desmantellament d'una trentena de parcel·les de Garriguella fins al moment dedicades al conreu de farratges, cereals i sobretot vinya.<sup>31</sup>

El treball va fer-se, bàsicament, amb la força dels braços, "a pic i pala" com em va explicar en Joan Tobert Tries. Segons un altre veí de Garriguella, que va participar en la construcció del camp, un militar va visitar els pobles veïns informant de la propera construcció i sol·licitant treballadors. Varen acudir gent de Peralada, Garriguella, Vilajuïga, Pedret i Marzà... Aquest mateix testimoni recordava que el treball era dur, quasi tot manual tot i que, segons ell, disposaven "d'un tractor de cadenes i dos més d'escassa potència", fet corroborat per en Joan Tobert, qui també recordava que hi havia tres tractors, dos d'ells "de poca potència".<sup>32</sup>

Aquest treball va comportar, com hem vist, la destrucció i l'expropiació de moltes finques, fet que va perjudicar propietaris i arrendataris, però també va donar feina i sou a molts veïns.

### **Construccions**

A banda del fonamental camp per aterrar i enlairar-se, l'aeròdrom va ser proveït de diverses construccions per al seu correcte funcionament. D'aquestes n'hi va haver que s'hagueren de fer de nou, i altres que s'aprofitaren i adequaren les existents.

### ***Mas de l'Horta / Refugi principal***

Actualment, en aquest punt hi ha una granja, que no existia en temps de la guerra civil. Aquest zona era l'accés principal al camp. Mas de l'Horta es va confiscar i va servir per instal·lar la tropa.<sup>33</sup> L'edificació menor, a peu del Camí vell i per davant

---

31. ACAE, Fons Municipal de Garriguella 02 01.

32. Testimoni oral de Joan Tobert Tries i de Pepito Moles, veïns de Garriguella.

33. Testimoni oral de Benjamí Morató, veí de Garriguella.

del pont que donava accés al camp, va servir de Cos de Guàrdia. El refugi antiaeri és de dimensions notables (superfície construïda de 275 m<sup>2</sup>, amb 100 m<sup>2</sup> útils) i està en superfície (durant el conflicte degué estar colgat de terra). Està fet de formigó i té dues entrades: la sud, encarada al camp d'aviació i que dona al Camí de Mas de l'Horta, i l'oest, que dona al Mas de l'Horta. La façana de l'entrada sud presenta, encara, uns arbres pintats com a camuflatge de color verd/marró. També presenta abundants impactes, possiblement de projectils.

### ***Mas Ferrer / Hospital de sang***

Aquest conjunt de masos, a peu d'un dels dos camins que comunicaven el camp amb Garriguella, va ser ocupat i habilitat per personal militar com a hospital de sang. Aquesta construcció, avui abandonada però que manté encara les parets emblanquinades, va ser una instal·lació profitosa per a la gent del poble, ja que allà, a la seva infermeria, els varen vacunar preventivament.

Entre les dues edificacions del mas, hi varen construir un refugi antiaeri subterrani amb dues entrades/sortides amb la característica forma de Z i un passadís principal d'uns 35 metres de recorregut.

### ***Refugis elementals del camp***

Es varen construir diversos refugis antiaeris al voltant del camp, tasca amb la qual varen participar manobres de la zona.<sup>34</sup> La seva funció era, ateses les característiques, la de protegir el personal que es trobés a prop i que fos sorprès per un bombardeig o metrallament del camp.

La tipologia és senzilla, la d'uns refugis subterranis de maons, amb dues entrades/sortides oposades amb forma de Z, i un passadís principal de 9 metres de recorregut amb 3 respiradors. Els refugis estaven coberts de terra per ampliar la protecció.

### ***Refugi 1 (Vinya d'en Reig o Roig)***

El de la Vinya d'en Reig (o Roig), avui en dia soterrat, es trobava en el límit nord del camp, entre el Camí de Mas de l'Horta i un dels camins que envoltaven l'aeròdrom. A les fotografies del 1939 es veuen perfectament les seves dues entrades orientades est - oest.

---

34. Testimoni oral de Pepito Moles, veí de Garriguella.

### ***Refugi 2 (Camp d'en Tobert)***

El primer refugi de la banda est del camp, ubicat al Camp d'en Tobert, al costat del camí dels Trucs, està colgat de terra, com devia estar-ho durant la guerra, i cobert de vegetació, però està en un bon estat de conservació.

### ***Refugi 3***

Aquest refugi, ubicat a la banda est del camp, entre el camí dels Trucs i el camí interior perimetral de l'aeròdrom, és perfectament distingible a la fotografia aèria, però avui ha desaparegut. Les seves entrades estaven orientades nord-sud, i va ser construït on avui hi ha un camp de conreu justament al costat del canal d'aigua que hi ha abans dels hivernacles de Vivers Itxart.

### ***Refugi 4***

Un altre refugi desaparegut, però clarament visible a la fotografia del 1939, es trobava en sentit nord-sud, entre el camí perimetral interior del camp i el camí exterior. La seva ubicació actual seria a peu del camí dels Trucs, dins el camí que separa els dos darrers camps que hi ha abans d'arribar a l'N-260, per davant d'un vaixell abandonat que hi ha als Vivers Itxart.

### ***Refugi 5 (Camp d'en Padern)***

Aquest refugi encara es troba dempeus i està en el Camp d'en Padern, encara en terme municipal de Garriguella. Com els altres, també és visible a la fotografia aèria, i es pot observar que es trobava a l'alçada del tram sud del camí perimetral interior del camp, aquell ens serveix per dividir el camp de l'esmentada "zona utilitzable". Aquesta construcció conserva les boques encarades nord-sud, però l'interior està negat i en un estat d'enrunament.

### ***Trinxeres***

A banda de les construccions d'obra com els refugis, se'n varen fer d'altres més elementals com ara les trinxeres, construcció de protecció bàsica per un cas d'emergència. Avui dia no es conserven, però a les fotografies aèries de l'any 1939 es poden veure amb claredat.

### ***Vida quotidiana***

El 1936, Garriguella tenia 840 habitants, Vilajuïga 850, i Pedret i Marzà 185. Eren pobles dedicats bàsicament a l'agricultura i ramaderia. La creació del camp d'aviació i l'arribada dels militars, i dels avions, es va fer notar, però no va significar cap trasbals per a la població. Els militars i la tropa es van instal·lar a Mas de l'Horta, mentre que els oficials i els pilots es van instal·lar en cases particulars de Garriguella

i al Gran Hotel Central de Vilajuïga, edifici que es va enderrocar els anys 1960s i en el seu lloc es va obrir l'Hostal Xavi. A Mas Ferrer, a banda del personal mèdic, també hi havia soldats.<sup>35</sup> No va ser una arribada massiva, sinó que, sembla que varen anar arribant esglaonadament. El maig de 1938 encara s'estava acollint el personal militar i es requerien més immobles per acollir-los.<sup>36</sup>

La M. Teresa, per exemple, que durant la guerra vivia amb els seus pares en un casa del carrer Gran de Garriguella, explicava que amb ells vivien un pilot i un cuiner espanyols, destinats a l'aeròdrom. A la casa familiar, també varen acollir dues germanes i la mare d'un d'ells dos. Varen ser uns "inquilins" benvinguts per la família. El cuiner els portava menjar de l'aeròdrom, i les germanes, del pilot o del cuiner, baixaven a Barcelona en tren, des de Vilajuïga, de tant en tant, per aconseguir diners donant sang i quan tornaven sempre portaven quelcom. Varen ajudar, fins i tot, a collir raïm de les vinyes que el pare encara tenia. Segons aquest testimoni, al camp d'aviació hi havia molt de personal: cuiners, aviadors, mecànics, soldats...

Un record comú de tots els testimonis consultats és el dels militars que pujaven als balls i era l'espai de contacte entre les joves dels pobles amb els soldats i aviadors.

El camp d'aviació podria haver significat atacs aeris a la població, però, per sort, cap dels pobles propers va patir-ne directament. Tot i això, per prevenció, els habitants dels pobles veïns havien estat avisats de la possibilitat de bombardeig. Els havien informat que en sentir la sirena d'alarma es refugiessin sota l'escala de casa, i així ho feien.<sup>37</sup>

La relació militars-veïns sembla que, sobretot amb les veïnes, va ser positiva i amistosa.

### Aeròdrom militar en guerra

L'Aeròdrom de Vilajuïga, de Garriguella per a nosaltres, va ser inclòs dins el 1r Sector de la 3a Regió Aèria.<sup>38</sup> Aquest aeròdrom, com el de Figueres Nord, com hem explicat, havia de servir com a base d'aparells que havien de protegir l'espai aeri, marítim i terrestre d'una zona estratègica com era l'empordanesa. Era el complement de la defensa aèria i de costes que proporcionaven les diverses bateries ubicades a la zona (Portbou, Roses, el Port de la Selva).<sup>39</sup>

35. Testimoni oral de Joan Tobert Tries, veí de Garriguella.

36. ACAE, Fons Municipal de Garriguella 01 07 563.

37. Testimoni oral de M. Teresa Mas, veïna de Garriguella.

38. En aquest Sector també hi pertanyien Celrà, Figueres Nord, Figueres Sud, Vidreres, Esponellà, Puigcerdà, Llagostera, Verges, Torroella i Olot.

39. J.M. SOLÉ i SABATÉ; J. VILLARROYA, *España en llamas La guerra civil desde el aire*, Temas de hoy, 2003, Madrid, pàgines 294, 295 i 298; D. GESALÍ; D. INÍQUEZ, *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939)*, E. Rafael Dalmau, Barcelona, 2012, p. 232; AHEA, A12133.

## **Avions**

Els avions que, més o menys de forma permanent, tingueren la seva base a l'aeròdrom de Garriguella foren avions que pertanyien al Grup 28 i al Grup 71 de l'Esquadra 7 de les *Fuerzas Aéreas Republicanas*, avions que el 1938 s'havien quedat enrere en comparació amb els avions de 1a línia soviètics i alemanys, i que varen quedar progressivament a la defensa de costes.

Les limitacions de l'aviació republicana per distribuir, alhora, avions de primer nivell al front i a la rereguarda per a la protecció de les poblacions i les vies de comunicació, va fer que en comptades ocasions la defensa de costes comptés amb caces capaços de plantar cara seriosament a l'enemic. Trobaríem, sobretot, els Gourdou-Leseurre (bombarder en picat d'origen francès, d'ala alta i tren fix), i els Dewotine (caça gal, monoplaça i ala alta de principis dels anys 30). Convivint temporalment a l'aeròdrom amb els anteriors aparells, orbitant entre aquest, i altres aeròdroms propers com Figueres, Verges... també hauríem trobat algun Letov S-231 (caça sesquiplà txecoslovac de 1933),<sup>40</sup> algun Grumman G23 *Delfín* (caça naval biplà amb tren retràctil de fabricació nord-americana (1931)) realitzant cobertura marítima... i també caces moderns, de forma esporàdica, com el biplà I15 *Chato* o el I16 *Mosca*, ambdós avions soviètics capaços de plantar cara als avions italians i alemanys.

## **1938, objectiu militar**

Tant el camp d'aviació, conegut pels serveis d'informació franquistes, com l'estació de Vilajuïga, varen esdevenir objectius militars.

L'Aviazione Legiónaria delle Baleari, concretament una formació de S-79 del Gruppo 27º del 8º Stormo, va bombardejar el camp el 13 de maig de 1938. Les bombes feixistes varen castigar sobretot la "*zona utilizable*", caient algunes també al sud i oest del camp, fora dels seus límits.<sup>41</sup>

## **1939, col·lapse, destrucció i derrota**

Va ser durant el gener i febrer de 1939, en el marc de la contundent i ràpida campanya de Catalunya, que l'aeròdrom de Garriguella va esdevenir un objectiu militar important i, durant els darrers dies, un dels darrers camps d'aviació disponibles per a l'aviació republicana.

---

40. D. GESALÍ; D. ÍÑIGUEZ, *La guerra aèria a Catalunya (1936/1939)*, Editor Rafael Dalmau, Barcelona, 2012, p. 65-67.

41. USAM/OMS; J.L. INFESTA PÉREZ; J. COLL PUJOL, *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la guerra civil* (vol.2), Quiron Ediciones, Valladolid, 2000, p. 50.

El 27 de gener bombardejaren avions de la 2a Escuadra de la Brigada Aérea Hispana;<sup>42</sup> l'1 de febrer varen ser bombarders italians SM79 de l'Aviazione Legionaria;<sup>43</sup> el 4 varen tornar els de la II BAH;<sup>44</sup> el 5 els caces italians varen atacar Figueres i Garriguella;<sup>45</sup> El 6 els protagonistes varen ser els caces de la Legión Cóndor amb un atac en picat definitiu. El 7 varen tornar els avions italians pilotats per espanyols de la II BAH i el 9 encara varen volar caces i bombarders alemanys entre Roses, Vilajuïga i Llançà.<sup>46</sup>

### **5 de febrer de 1939**

Segons el Comunicat de Guerra del bàndol nacional, aquell 5 de febrer la caça va destruir a Vilajuïga dos avions de bombardeig i 24 *Curtis* i *Ratas*.<sup>47</sup> L'atac està confirmat, no així el nombre d'avions destruïts. El recompte exagerat pot ser fruit de propaganda de guerra o potser d'una mala interpretació dels incendis observats a l'aeròdrom.<sup>48</sup>

S'havia ordenat que al llarg d'aquella jornada tots els aparells es concentrassin a l'aeròdrom de Garriguella per sortir en formació tots junts cap a França el dia següent amb l'esperança que, des d'allà, poguessin passar a la zona centre-sud d'alguna manera. Així és que al llarg d'aquella jornada plena de metrallaments i bombardeigs, varen anar aterrant a Garriguella les restes de l'aviació republicana a Catalunya. Els darrers en fer-ho varen ser un I-16 després d'un servei en el front. Aquests *Moscas* varen arribar amb els dipòsits buits i es va deixar la tasca de repostar a l'endemà. Per aquesta decisió es pagà un preu molt alt.

A la nit es varen donar les darreres instruccions per a l'endemà. Els pilots amb avió assignat volarien l'endemà a algun aeròdrom francès, mentre que el personal de terra que no fos imprescindible havia d'iniciar el seu camí cap a l'exili per les valls de Vilamaniscle i Espolla ja de matinada, com ja ho havien fet els seus companys d'armes des de Figueres.

### **6 de febrer de 1939, el darrer combat<sup>49</sup>**

El personal de terra i els pilots sense avió, varen formar de matinada a la plaça de Vilajuïga i marxaren cap a França. A l'aeròdrom, l'activitat va començar abans que

42. AHEA, A2059

43. AHEA, A9142

44. AHEA, A2059

45. AHEA, A9142

46. AHEA, A9142

47. *Curtis* és el nom que rebien els *Chatos* en el bàndol nacional, i *Ratas* era el que rebien els *Moscas*.

48. Jesús SALAS LARRAZÁBAL, *Guerra Aérea 1936/39*, IV, SHYCEA, Madrid, 2003, p. 154; J. FALCÓ, "Mes derniers victoires: Février 1939", *Le Fanatique de l'Aviation*, febrer, 1995.

49. Karl RIES; Hans RING, *A History of the Luftwaffe in the Spanish Civil War. 1936-1939*, "The end in Catalonia", 1992; José FALCÓ, "Mes derniers victoires: Février 1939", *Le Fanatique de l'Aviation*, febrer, 1995.

claregés. Lacalle, present a l'aeròdrom i amb un *Chato* assignat, va ordenar que el pas a França es fes en formació, per tant s'havia d'esperar que tots estiguessin a punt. L'enlairada es va retardar perquè els monoplans que havien realitzat el darrer servei el dia anterior no estaven proveïts de combustible, i com que el personal de terra ja havia marxat del camp, un pilot, Manuel Zarauza, va agafar un camió de benzina i va començar a omplir els avions. Aquella situació va començar a inquietar els altres pilots, ja que s'oloraven el perill. Jacobo Fernández Alberdi, pilot de la 7a Esquadrilla, va enlairar-se fent cas omís de les ordres i va volar fins a Marsella sense novetat. Va tenir sort perquè el perill existia, era la caça alemanya, els Messerschmitt de la Legión Cóndor que ja volaven des de Sabadell per atacar Garriguella. Després d'haver realitzat l'operació de repostatge, els *Moscas* es varen sumar a la resta d'avions. Tots estaven a punt. Va encapçalar l'enlairament Lacalle, amb el seu I-15, seguit de dos *Chatos* més, el de Bastida i un altre. En el moment en què el Grumman pilotat per Diego Sánchez s'estava enlairant, varen arribar els alemanys. El *Delfín*, desarmat com estava, va buscar la protecció del vol a baixa cota cap a la costa, i el cap de l'esquadrilla de vol nocturn, Josep Falcó,<sup>50</sup> que va veure el que s'acostava, sense esperar l'ordre de sortida, va decidir enlairar-se "(...) *meto a fondo mi motor y me dirijo derecho a ellos rascando el suelo para tomar más pronto velocidad y darles frente de manera de poder si es posible el evitar el ametrallamiento en orden (...)*". És el darrer avió que es va enlairar de Garriguella. La resta de pilots varen buscar refugi. Lacalle, Bastida i el tercer *Chato* varen aconseguir sortir-se'n i varen volar cap al nord.<sup>51</sup> Falcó, només enlairar-se, va trencar la formació dels caces alemanys ficant-se entre ells disparant les seves metralladores i tocant-ne un. Després d'aquesta maniobra va observar com un altre Messerschmitt s'estava situant a la cua del *Delfín* per abatré'l. Falcó va intentar evitar-ho atacant l'alemany. Segons ell, va disparar al *Messers*, una vegada aquest ja havia abatut l'avió desarmat, i el va tocar, però llavors, a causa d'una maniobra brusca, el seu motor va començar a fallar i va haver de buscar un terreny per realitzar un aterratge d'emergència. Mentrestant, al camp, alguns pilots restaven als diversos refugis esperant que els alemanys acabessin la seva feina, altres intentaven defensar-se amb el que tenien a mà. Quan finalment varen marxar, el camp estava cremant. Alguns pilots republicans varen sortir dels seus refugis i varen trobar un dels Me 109 estibat a la pista amb el seu pilot dessagnant-se a la cabina. Segons les versions que ens han arribat, algú va disparar a l'alemany, sense poder confirmar qui va ser.<sup>52</sup> Després d'aquest episodi, varen marxar de l'aeròdrom, on

---

50. José Falcó SANMARTÍ, (Barcelona, 1916 – Tolouse, 2014)

51. Jesús SALAS LARRAZÁBAL, *Guerra Aérea 1936/39*, IV, SHYCEA, Madrid, 2003, p. 155.

52. F. TARAZONA, *Yo fui piloto de caza rojo*, Librería Editorial San Martín, Madrid, 1974, p. 299; La Vanguardia, Vivir, *El último combate*, 08/02/2009, p. 3.

avions i vehicles estaven cremant, i es varen dirigir cap a Espolla per, des d'allà, marxar a l'exili. Falcó, que havia aconseguit realitzar un aterratge d'emergència en un camp, va aconseguir retornar al camp, però allà no va trobar ningú. El que sí que va trobar va ser un Me 109 estavellat, amb la cabina plena de sang, però ni rastre del pilot. Falcó va buscar dins la cabina i va trobar la documentació del paracaigudes a nom de Hans Nirminger. Després de buscar el pilot alemany pel camp i no trobar-lo, va agafar un vehicle i va marxar direcció França. La seva versió del succeït aquell 6 de febrer de 1939 a Garriguella és que ell va abatre dos Me 109: el 6-96 de Nirminger, que s'hauria estavellat al camp d'aviació, i el 6-98 de Windemuth, que ho hauria fet al costat de la carretera Garriguella-Vilajuïga, on avui en dia hi ha l'estela funerària.

Però la Legión Cóndor, només va confirmar la baixa d'un dels seus caces, però no del 6-96 de Nirminger, sinó del 6-98 de Freidrich Windemuth.<sup>53</sup> Els alemanys confirmaven la mort de Windemuth a Garriguella, fins i tot la participació de Nirminger en aquell atac, però no així la seva mort (el registre oficial situa la defunció de Nirminger a Lleó el dia 11 de maig de 1939, mentre realitzava unes acrobàcies).

Falcó va defensar fins al darrer dia de la seva vida que no es va voler admetre que un *Chato* aconseguís abatre dos dels avions més moderns del moment.

L'única certesa és que aquest va ser el darrer combat aeri a Catalunya de la guerra civil, aquell en el qual Falcó va dir haver abatut dos Me 109 mentre que els alemanys només varen admetre una pèrdua.

### **Retorn de camps**

El 10 de febrer de 1939 entraren les tropes nacionals a Garriguella i un avió nacional va aterrar a l'aeròdrom de Garriguella. En ell degueren arribar els alemanys que varen fotografiar el resultat de l'atac del dia sis, i també un dibuixant, en Theo Matejko,<sup>54</sup> que va immortalitzar la destrucció existent a l'aeròdrom de Garriguella amb un revelador dibuix que va ser publicat a *DIE WEHRMACHT*.

El 15 de febrer de 1939 es va constituir la Comissió Gestora Local i aviat s'iniciarien els tràmits per dissoldre el camp d'aviació i retornar les finques agrícoles. El 10 de març de 1939, un mes més tard de l'ocupació de l'aeròdrom, l'Enginyer Cap del Servei Agrònom, com a delegat del Governador Civil de Girona, es va reunir amb

---

53. Karl RIES; Hans RING, *A History of the Luftwaffe in the Spanish Civil War. 1936-1939, "The end in Catalonia"*, 1992, p. 216

54. Theo Matejko (18/06/1893, Viena – 09/09/1946, Thiersee).

l'alcalde de Garriguella per constituir la Junta de Reintegración y Conservación del Campo de Aviación de Garriguella.<sup>55</sup> El camp d'aviació va ser entregat a l'esmentada Junta per part del Ministerio del Aire perquè aquella reconstituís les finques, en base a les declaracions dels propietaris, amb l'acceptació d'unes condicions (no plantar arbres,, no aixecar edificacions, conservar els refugis,...). Tanmateix s'acordava "*...el pago de dos pesettes por vessana, para sufragar los gastos que ocasionen los trabajos de deslinde*".<sup>56</sup>

Les gestions per a recuperar el terreny agrícola avançaven i el 8 d'abril d'aquell any es va constituir la Comisión Depositaria del Servicio de Recuperación Agrícola, i el 17 del mateix mes, representants d'Aviació, entregaven a la Comissió Gestora, presidida per l'alcalde Emilio Densalat Clos, el camp d'aviació "*construido por la Aviación Roja, sito en los términos municipales de Garriguella y Marsá*", perquè l'entreguessin als seus respectius propietaris.<sup>57</sup>

Mesos més tard, durant l'estiu del 1939, des del Servicio de Infraestructura de la Región Aérea de Levante, es va enviar la documentació perquè els propietaris dels terrenys ocupats pel camp d'aviació poguessin omplir-los, tràmit previ a la seva devolució. Amb cert endarreriment, els fulls declaratoris dels propietaris, en els quals aquests/es realitzaven una descripció de la seva finca i dels perjudicis causats, van ser signats durant l'octubre i novembre, i el desembre l'alcalde, Emilio Densalat Clos, va viatjar a Girona per gestionar la devolució de les finques.<sup>58</sup> Era el tràmit final, finalitzava la vida de l'aeròdrom.

## FONTS I BIBLIOGRAFIA

### Arxius, biblioteques i col·leccions

ACAE (Arxiu Comarcal de l'Alt Empordà. Figueres)  
AHEA (Archivo Histórico del EA. Villaviciosa de Odón)  
AHG (Arxiu Històric de Girona. Girona)  
CCFEA (Centro Cartográfico y Fotográfico del EA. Cuatro Vientos)  
USAM (Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Roma)

### Diaris, butlletins i revistes

*Empordà Federal*

*La Vanguardia*

*Partes oficiales de guerra (1936/39)*. Servicio Histórico Militar.

---

55. La Junta va quedar formada de la següent manera: president, Emilio Densalat Clos, alcalde de Garriguella; vocal tècnic, Miguel Cuesta Lastortres, delegat del Governador Civil; vocals propietaris, Joaquin Soler Camps, Juan Rollan Noguera, i Felipe Escarrá Barris.

56. ACAE, Fons Garriguella.

57. ACAE, Fons Garriguella.

58. ACAE, Fons Garriguella, Llibre d'Actes de l'Ajuntament.

## Testimonis

Benjamí Morató, Carmen Juan, Enric Santaló, Guillermo Plujà, Joan Tobert Tries, Maria Teresa Mas, Pepito Moles.

## Llibres i articles

Ajuntament de Cabanes, Llibre d'Actes.

BERNILS I MACH, J.M., *Cabanes*, Diputació de Girona, Girona, 2001.

CAMIL TORRES FABRA, R., "Un objectiu primordial de l'aviació franquista: La frontera oriental dels Pirineus", *Ebre* 38, núm. 3.

DEULOFEU, Alexandre, *Memòries de la revolució, de la guerra i de l'exili*, Figueres, Ed. Emporitana, 1974.

FALCÓ, J., "Mes derniers victoires: Février 1939", *Le Fanatique de l'Aviation*, febrer, 1995.

GARCÍA ALGILAGA, David, *Ales Negres i Xampinyons. Bombardeigs i Refugis, Figueres 1936-1939*, Gorbs, Figueres, 2015.

GARCÍA ALGILAGA, David, *Tocant el cel - Hª de l'aeronàutica empordanesa 1912/36*, Gorbs, Viladamat, 2012.

GARCÍA I ESTELLER, Heribert, *L'aeròdrom de La Sénia 1937-39*, CEIBM, Madrid, 2006.

GESALÍ, D.; INÍGUEZ, D., *La Guerra Aèria a Catalunya (1936-1939)*, E. Rafael Dalmau, Barcelona, 2012.

INFUESTA PÉREZ, J.L.; COLL PUJOL, J., *Bombardeos del litoral mediterráneo durante la guerra civil* (vol. 2), Quiron Ediciones, Valladolid, 2000.

LARIO SANCHEZ, Juan, *Habla un aviador de la República*, G. del Toro, 1973.

MALUQUER WAHL, Juan J., *La aviación de Cataluña en los primeros meses de la guerra civil*. Madrid: Editorial San Martin, 1980.

MANRIQUE GARCÍA, J.M.; MOLINA FRANCO, L., *Las armas de la Guerra Civil Española*, La esfera de los libros, Madrid, 2006.

RIES, Karl; RING, Hans, *A History of the Luftwaffe in the Spanish Civil War. 1936-1939, "The end in Catalonia"*, 1992.

SAIZ CIDONCHA, Carlos, *Aviación Republicana*, Almena Ediciones, Madrid, 2006.

SALAS LARRAZÁBAL, Jesús, *Guerra Aérea 1936/39*, IV, SHYCEA, Madrid, 2003.

SERRA, D.; SERRA, J., *La Guerra Quotidiana*, Textos Columna, Barcelona, 2003.

SOLÉ I SABATÉ, J.M.; VILLARROYA, J., *España en llamas. La guerra civil desde el aire*, Temas de hoy, 2003, Madrid.

TARAZONA, Francisco, *Yo fui piloto de caza rojo*, Ed. San Martín, Madrid, 1974.

