

# L'aviació militar al Vallès Oriental durant la Guerra Civil

Ponències  
Anuari del  
Centre d'Estudis  
de Granollers  
2008

73

**Resum:** *La Guerra Civil espanyola va ser una guerra antiga amb tecnologia moderna, i l'aviació va ser un dels principals protagonistes. Chato, Rata, Pava, Mosca, Katiuska, Natacha... són uns quants noms del bestiar d'aparells que varen volar en aquella guerra. Els avions que, els darrers dies de la guerra, defensaven el cel de Barcelona s'enlairaven dels aeròdroms del Vallès Oriental. Conèixer quina vinculació va tenir la nostra comarca amb les forces aèries republicanes, quines indústries de guerra vinculades a l'aviació s'hi varen establir o quines escoles militars s'hi van formar, són algunes de les qüestions que es tractaran en aquesta ponència.*

## 1. Introducció

A priori, la vinculació que, durant la guerra d'Espanya, sembla que l'aviació militar té amb la nostra comarca és tan sols la de ser l'objectiu de les bombes dels aparells franquistes. Res més lluny de la realitat. El Vallès Oriental, amb presència d'aviació ja abans de la guerra, durant el període bèl·lic veu créixer tres aeròdroms republicans i un considerable nombre d'instal·lacions militars de l'arma aèria, i també de l'exèrcit de terra, moltes de les quals totalment desconegudes avui en dia. Les donarem a conèixer fent una aproximació a la seva morfologia i funció, especialment pel que fa als aeròdroms, amb la peculiaritat que en un primer moment estan subjectes a donar suport a un front llunyà i que, a partir del 15 de gener de 1939, passaran a ser l'epicentre de l'aviació de caça republicana, mentre aquesta lluita a la batalla final per Barcelona.

Cal fer una reflexió prèvia sobre la història militar. Malgrat que el conflicte és un dels fets que marquen més l'evolució de la humanitat, no és una vessant excessivament extensa a la historiografia del nostre país. Sempre associada al militarisme i a l'enaltiment de la defensa de rancis valors castrenses, l'hem deixada de banda, i hem historiat sobre la revolució a la guerra, el paper de la premsa a la guerra, aspectes socials i culturals a la guerra, l'educació a la

guerra, per continuar amb un gran ventall d'estudis, i hem oblidat precisament els fets del conflicte. Qui estudia la guerra? Qui estudia els fets militars? La visió que es té avui en dia de molts dels fets encara està basada en tòpics que sorgeixen d'un gran ús de la bibliografia basada en memòries i pocs documents, malgrat que avui en dia aquests darrers estan a l'abast dels investigadors. És, per tant, una història poc acurada.

L'autor, inquiet i preocupat per aquest forat, ha treballat, i espera seguir treballant, en la història militar de la nostra guerra, especialment en aquells fets que són desconeguts, mantenint sempre una òptica d'investigació no militarista i el més objectiva possible. El treball que teniu a continuació és un resum de les publicacions que ha fet en el camp de la guerra aèria a la comarca. Només espera que us sorprengui tant com a ell el va sorprendre a mesura que anava lligant caps. És una història, com a mínim, curiosa.

## 2. L'aeronàutica abans de la guerra

El món de l'aviació, avui definitivament fora de la nostra comarca, hi irromp de forma fugaç l'any 1920 quan, utilitzant un camp annex a la finca de l'entusiasta de l'aviació Joan Klein, l'avioneta Caudron G-3 d'en Manel Colomer aterra a Cardedeu. Aquest petit camp de Cardedeu esdevé en diferents ocasions punt d'arribada d'avions dels amics de la família.<sup>1</sup>

No obstant això, la primera aproximació seriosa al món de l'aviació surt precisament de la iniciativa de l'Ajuntament de la vila, que decideix fer un festival d'aviació el 21 de setembre de 1930. Cardedeu, una vila residencial on molta gent de la capital puja a estiuejar, vol així afegir-se a la moda d'organitzar festivals aeronaútics i concentracions d'avions que donin a conèixer la vila i la promocionin. Així, per a la realització d'aquest festival, l'Ajuntament habilita una petita pista a l'indret conegut com les Pinedes, una pista reduïda però suficient per a les petites avionetes que hi participen. El festival és tot un èxit i en la segona edició, que té lloc el dia 31 d'agost de 1931, hi és present el president de la Generalitat, senyor Francesc Macià.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> CANUDAS, J. (1983): *Història de l'aviació catalana*. Pàg. 79. Edicions la Magrana.

<sup>2</sup> CANUDAS, J.: *Op. cit.* Pàg. 193.

Assolida una gran aflluència de participants i públic en la segona edició, l'Ajuntament de la vila sol·licita la possibilitat d'establir l'aeròdrom com a instal·lació permanent i que l'indret fos inclòs a la futura xarxa d'aeròdroms de la Generalitat, cosa que, malgrat la bona voluntat, no s'acomplirà a causa de les dimensions reduïdes de l'espai.

La segona iniciativa relacionada amb l'aeronàutica sorgeix a la Garriga l'any 1933, moment en què irromp amb veritable empenta dins del panorama de l'aviació catalana l'Esteve Fernández, propietari del concessionari dels automòbils Mercedes a Barcelona, el qual, totalment seduït per l'aeronàutica, cerca un lloc per construir una casa que disposi de prou espai per fer-hi una pista i un hangar a fi de poder-s'hi desplaçar amb l'avioneta que pensa comprar.<sup>3</sup> Home singular, en pocs dies es treu el títol de pilot, esdevé el president de l'Aeroclub de Catalunya i *recordman* de l'aviació catalana.<sup>4</sup>

Quan la Generalitat, amb unes estrenades —i avui en dia impossibles— competències en matèria d'aviació civil, decideix fer una xarxa d'aeròdroms de turisme per atreure els visitants europeus d'alt nivell, es troba en la necessitat de cercar un edifici funcional per donar als aeròdroms les comoditats necessàries. El projecte resultant del concurs d'arquitectes és una copia en petit del xalet de can Fernández, la casa racionalista que aquest milionari s'ha construït a la Garriga.<sup>5</sup> Finalment, en no materialitzar-se la xarxa d'aeròdroms com a resultat directe dels fets d'octubre de 1934, el xalet d'en Fernández resta com un valuós vestigi d'aquells temps daurats de l'èpica aeronàutica de la burgesia catalana, ja que un cop novament recuperades per la Generalitat les competències d'aviació civil, l'esclat de la guerra va paraitzar la construcció dels aeròdroms.

<sup>3</sup> Per ampliar la història sobre l'aeròdrom de can Fernández, vegeu GESALÍ, D. i IÑIGUEZ, D. (2009): *Aviació i guerra a la Garriga 1933-1946*. Ajuntament de la Garriga.

<sup>4</sup> Revista *Aviació. Butlletí de l'Aeroclub de Catalunya*. 1933. Hemeroteca de l'arxiu històric de la ciutat de Barcelona i GESALÍ, D. i IÑIGUEZ, D.: *Op. cit.*

<sup>5</sup> CUSPINERA, L. (1996): "Casa i hangar d'Esteve Fernández a la Garriga, 1933". *Lauro. Revista del Museu de Granollers*, núm. 11, per ampliar detalls sobre aquesta singular edificació.

### 3. Les instal·lacions de les forces aèries republicanes al Vallès Oriental durant la guerra d'Espanya

El primer fet documentat de la presència d'unitats de les forces aèries republicanes a la comarca es pot trobar a l'arxiu municipal de l'Ajuntament de la Garriga en forma d'un ofici que esmenta la requisita dels terrenys de l'antic aeròdrom de la finca de can Fernández, fet que succeeix el dia 13 d'agost de 1937.<sup>6</sup> És el document més antic, però segur que no es tracta del primer fet que vincula l'aviació militar en temps de guerra a la comarca. Cal pensar que al cap de pocs dies d'haver requisat aquesta finca ja s'inicien els treballs de transformació per fer-hi un aeròdrom militar, i això vol dir que els organismes que han d'impulsar aquests treballs ja estan establerts prèviament. Per requisar uns terrenys fa falta la presència d'algú de l'anomenada *Jefatura de propiedades*, que probablement vindrà de Barcelona, però també és necessari algun tècnic que avalui els treballs que cal fer i dirigeixi les obres. L'aparició d'aquest organisme tècnic és sempre previ a la construcció de qualsevol camp i, en aquest sentit, hem de parlar del *Subsector de obras de las Franquesas*, que sota el comandament d'un tècnic i amb dependència del sector d'obres i fortificacions de forces aèries de Vic, probablement comença a fer les primeres inspeccions dels terrenys adients per als aeròdroms a partir del mes de juliol de 1937.<sup>7</sup> Malgrat que sabem que aquesta oficina tècnica que coordina recursos públics i privats per a l'execució de les obres d'aviació radica a les Franqueses, no hem pogut esbrinar el lloc on es va establir, un fet insòlit perquè, a més, durant la seva existència genera una bona quantitat de documents, dels quals avui en dia en sobreviuen bastants.<sup>8</sup>

Passarem ara a veure les altres infraestructures i instal·lacions de la comarca, començant pels aeròdroms, però abans caldrà fer unes precisions sobre aquest concepte.

<sup>6</sup> Conservat a l'Arxiu Municipal de la Garriga. Correspondència d'Alcaldia 1937.

<sup>7</sup> No hi ha cap document que ens permeti afirmar-ho categòricament, malgrat que tenim documents d'altres aeròdroms i documents que indiquen el procediment de construcció d'aquestes instal·lacions. Per aquest motiu suposem que els primers treballs dels topògrafs i dels tècnics van començar aproximadament un mes abans.

<sup>8</sup> La prefectura d'obres de les Franqueses adreça multitud de documents als diferents ajuntaments per sol·licitar que determinats homes amb ofici siguin trets de les lleves per passar a desenvolupar activitat com a obrers de la prefectura fent feines de fortificació (construcció dels refugis dels aeròdroms). Malgrat això, fins que es trobi una còpia d'algun ofici remès a la prefectura per un ajuntament o algun document als arxius militars, no podem esbrinar la ubicació d'aquest organisme al municipi de les Franqueses.

Per aeròdrom hem d'entendre un conjunt d'instal·lacions militars destinades a allotjar unitats d'avions. No seran aeroports plens de comoditats, sinó pistes de terra piconada amb un seguit d'edificacions adjuntes, la més important de les quals és una caserna amb la dotació de soldats que hauran de fer la vigilància del recinte. Com a concepte, un aeròdrom militar republicà de la Guerra d'Espanya és una caserna preparada per rebre unitats de vol i que puguin operar en condicions: les justes, sense comoditats.

### 3.1. El camp militar de la Garriga-Llerona

De totes les instal·lacions de les forces aèries republicanes situades a la comarca, la primera en el temps és l'aeròdrom de can Fernández. A final de 1936 i principi de 1937 la finca de can Fernández és utilitzada per diferents autoritats polítiques de la Generalitat com a lloc de residència ocasional. La possibilitat de desplaçament amb avioneta el fa un lloc adient per a reunions, lluny de les mirades indiscretas de la capital. Aquesta situació de dependència o administració per part de la Generalitat canvia a partir de l'agost de 1937, moment en què la finca és requisada per les forces aèries per establir-hi formalment un aeròdrom militar. La petita pista de només 400 metres de longitud no és adient per a usos militars, i les autoritats militars ja han decidit la construcció d'una nova pista més al sud. Les tasques de construcció comencen el mes següent, en gran part en terrenys del pla de Llerona. Juntament amb el terreny de vol, que farà uns 1.100 metres, s'inicia la construcció de totes les infraestructures necessàries per allotjar la tropa que donarà protecció i vigilància a la nova instal·lació militar i a les unitats de vol que hi siguin destinades. Això comporta la realització d'una caserna i d'una sèrie de refugis, anomenats elementals, a tot el perímetre de la pista. Ara veurem en detall aquests elements.

La construcció de la pista de vol sempre suposa mobilitzar (per part dels esmentats subsectors d'obres de forces aèries) centenars d'homes de les poblacions veïnes per fer les tasques d'esplanació, que bàsicament consisteixen a moure terres, tapar sèquies i treure arbres, pedres, etc. Aquestes feines són fetes en jornades de sol a sol, generalment en un nombre no superior a deu, pels homes de més de 14 anys i de menys de 60 que no estiguin en edat militar, és a dir, a la lleva o al front. Les feines, sovint fetes per prop d'un miler de persones, no són excessivament dures, però sí d'assistència totalment inexcusable i, a vegades, fins i tot remunerada.

La caserna, com en el cas de tots els aeròdroms, es fa aprofitant el mas o casalot més adient segons la situació en relació amb el futur camp de vol: un que ja sigui buit o bé un del qual es desallotja els propietaris en menys de 24 hores. A continuació, i sense contemplacions, s'hi fan les reformes necessàries perquè pugui acollir un nombre de soldats que pot variar de cinquanta a dos-cents. En el cas de la Garriga, trien la casa de can Riembau, que és buida, i la de ca l'Antoja, als usufructuaris de la qual donen menys de 24 hores per deixar-la lliure. Al davant de can Riembau, els amos de can Sorgues conserven el mas negociant, procurant aliments per a les forces aèries i cedint terrenys per a la construcció del gran refugi antiaeri que tots els aeròdroms tenen al costat de la caserna. El gran refugi és un element constructiu subterrani fet amb la previsió d'allotjar 150 persones i resistir un impacte directe d'una bomba de 200 quilos sense que es col·lapsi. En el cas del de can Sorgues, és una galeria de 40 metres amb escales d'accés als extrems, soterrada i coberta per una llosa de ciment d'uns dos metres de gruix. Enfront d'aquest gran refugi, els d'aviació construeixen un barracó destinat al menjador de tropa, cuines i serveis de tropa.

Al perímetre del camp col·loquen sis refugis elementals: petites galeries d'uns cinc metres de longitud amb dos accessos d'escales als extrems, soterrades a un metre sota terra, dissenyats amb la finalitat de donar protecció contra les bales i metralla als mecànics i aviadors que hi hagi a les proximitats. El sistema defensiu dels republicans, seguint el sistema soviètic, es basa en la dispersió dels aeroplans pel perímetre del camp, aprofitant les zones boscoses. Així, en el cas d'un atac de l'enemic, difícilment poden ser localitzats els avions, i si es localitzen, la dispersió minimitza els efectes del bombardeig. Generalment, al costat de la zona boscosa a la vora de la pista és on es construeixen aquests refugis elementals, i allà es situen un o dos aparells amb els seus camions especials d'arrencada, perquè els avions no tenen sistema d'engegada autònom.

L'últim dels equipaments del nou aeròdrom militar és el polvorí, sempre present en els grans aeròdroms i en tots els que es van fer el 1936 i 1937. En aquest cas està situat al bosc de can Fernández, en direcció a l'Ametlla i en aquest terme. Està constituït per un gran conjunt de rases a l'aire lliure on s'emmagatzemen les bombes i els bidons de benzina.

De tot aquest grup d'instal·lacions, avui en dia encara és visible tot el conjunt de la caserna (juntament amb la garita del sentinella a

l'entrada del complex), quatre dels refugis elementals, que estan en perfecte estat, les restes dels altres dos, i les rases de la zona del polvorí, un conjunt que fa que l'aeròdrom de la Garriga tingui un alt valor patrimonial, i més si recordem que també perviuen perfectament les instal·lacions de l'aeròdrom civil, que són la casa de can Fernández, el seu hangar i la pista de vol.

### **3.2. L'aeròdrom de Cardedeu-Vilamajor**

L'aeròdrom militar de Cardedeu es construeix en uns terrenys diferents dels històrics del camp de les Pinedes. Per a les necessitats militars aquell petit terreny de vol és totalment inapropiat i es trien uns camps de conreu situats per sobre de la carretera de Sant Celoni, a la zona oest del torrent del Fou, en terrenys de Cardedeu, Vilamajor i Llinars. El camp de vol consisteix en dues pistes d'uns 900 metres que des del nord s'obren en un angle de 30° cap al sud. Com a caserna, les forces aèries republicanes requisen els masos de can Jofre i de can Morató, i justament entre aquests dos construeixen el refugi antiaeri de la caserna, que pertany a una tipologia completament diferent del de la Garriga. En aquest cas, és un refugi de galeria i pou, al qual s'accedeix per dues casetes situades entre els dos masos, que donen pas a un vestíbul i a una escala de cargol que, descendint, s'endinsa a la terra uns 15 metres per donar pas a una llarga galeria que va en direcció al torrent del Fou, on té la sortida. L'aeròdrom disposa de sis refugis elementals, tots els quals es conserven, malgrat que en diferent estat (algun està colgat i altres s'han transformat en celler dins d'una finca particular). Complementen les instal·lacions, un barracó a l'extrem nord-oest del camp, que servia de polvorí, i una barraqueta que era la caseta de l'informador: la torre de control on s'anotaven les entrades i sortides dels avions, i el lloc on s'estava el personal de vol de guàrdia esperant les alarmes. Actualment els barracons han desaparegut, però la resta d'elements hi és present. A part, la preservació de l'espai com a espai agrícola fa que la visual de la pista es mantingui i que un passeig per la zona sigui més que recomanable.

### **3.3. L'aeròdrom de Montornès-Montmeló**

És el tercer aeròdrom del Vallès Oriental, el darrer que es va acabar; va ser operatiu el juny de 1938. L'element principal és una llarga

pista de 1.200 metres situada al pla del polígon del Raiguer, i que s'estenia des d'on actualment està situada l'empresa Repsol-Butano, fins ben bé al peu del turó de les Tres Creus. La pista i tot l'aeròdrom estan delimitats pels dos eixos paral·lels formats pel riu Congost i la via del tren. Pel que fa als equipaments, el mas elegit per fer les funcions de caserna va ser el gran casal de ca l'Arnau, just al costat de l'empresa Repsol. Annex a aquest edifici, construeixen el gran refugi antibombes, d'una tipologia similar al de Cardedeu, però d'una longitud molt espectacular, amb una entrada al costat de ca l'Arnau i una sortida a dalt del turó de can Parellada, després de 70 metres de galeria subterrània i una escala de cargol de 15 metres d'alçada. Les instal·lacions de l'aeròdrom són complementades amb tres refugis elementals situats longitudinalment al cantó de la pista que dona al riu, així com una petita barraca que desenvoluparà les funcions de caseta de l'informador. De tot aquest conjunt, actualment la visual de la pista està trencada pel pas de l'autopista A-7 i les nombroses empreses que s'han establert al polígon industrial, però sortosament, malgrat la gran pressió que ha sofert el pla, es conserva en bon estat el casal de ca l'Arnau i el seu gran refugi antiaeri, així com un dels refugis elementals.

### 3.4. Les indústries d'aviació

Un altre tipus d'instal·lació de les forces aèries republicanes a la comarca són dues indústries de guerra: la SAF-25 de la Garriga i la SAF-28 de Granollers.

Quan pensem en indústries de guerra sempre pensem en les que depenien de la Generalitat, però cal tenir en compte que n'hi hagueren moltes de col·lectivitzades, dirigides pels comitès d'empresa, que feien armes encarregades i comprades pels ministeris o les conselleries.<sup>9</sup> A aquest conjunt del panorama català, a partir dels

<sup>9</sup> És senzillament vergonyós que el tema de la conversió de la indústria catalana en una indústria de guerra no hagi estat tractat amb el necessari interès que té com a procés dins del context de la guerra. Tan sols una tesi doctoral publicada, MADARIAGA, J. (2007): *Tarradellas y la indústria de guerra de Cataluña 1936-1939* i algun treball més escapen del més corrent, que és fer només una petita anàlisi de les indústries de la Generalitat, per endinsar-se en aquest complex món. El millor treball sobre la matèria de les indústries de guerra de la Generalitat és el documental dirigit per BESSES, M. (2007) *Del pintallavis a la bala*. Produccions de TV3, malgrat que el format vídeo no permet l'explicació del total de l'aprofundida investigació realitzada per aquest equip de periodistes. La situació pel que fa a l'altre extens ventall d'indústries que treballaven per a les conselleries i que eren administrades pels diferents comitès és pràcticament inexistent, i en relació amb les indústries de les subsecretaries dependents de l'Estat no hi ha cap estudi, tret de les aproximacions puntuals en diferents obres de caràcter local o específic confeccionades per autors d'història militar o local. Això no fa més que reforçar la idea que sobre la Guerra d'Espanya s'escrivia molt i s'investiga poc.





Avió Polikarpov RZ Natacha a l'aeròdrom de la Garriga, el maig de 1938. (Fotografia: García Martínez.)



Vista de l'aeròdrom de Montornés-Montmeló el 1938 amb un avió Romano 83 i el Turó de les Tres Creus al fons. (Fotografia: Anna Gil.)



Avions Gumman G23 sobrevolant l'aerodrom de Cardedeu, el juliol de 1938 (Fotografia: Francisco Garcia Martínez.)



Fotografia de l'aeròdrom de Cardedeu efectuada pels avions italians de l'aviació legionària de les Balears a finals de maig de 1938 (Font: AHEA.)



**Estat actual del hangar del que fou l'aerodrom de Esteve Fernández a la Garriga (Fotografia: D. Gesalí.)**



**Estat actual d'un dels refugis elementals de Cardedeu (Fotografia: D. Gesalí.)**

fets de maig de 1937, es van afegir progressivament les indústries que depenien de l'Estat, entre les quals les de la Subsecretaria d'Aviació. Diem progressivament perquè les indústries d'aviació sempre havien depès de l'Estat. L'any 1936, quan el front de guerra s'apropava a Madrid, l'empresa Construcciones Aeronáuticas S.A., de Getafe, va ser traslladada, amb els seus treballadors, a Reus, sempre sota tutela de l'Estat. Quan els primers bombardeigs des de Mallorca evidencien que un cop de sort dels atacants podia significar per a la República la paralització de la construcció dels vitals avions de caça *Chato* (un petit avió de construcció soviètica que, fet sota llicència als tallers catalans, constituïa el principal avió de caça de la República), la Subsecretaria decideix repartir la gran empresa de Reus en petits tallers per tota la geografia catalana. De pas, les altres indústries aeronàutiques de Catalunya seran també atomitzades, en un intent de fer-les menys vulnerables. L'empresa barcelonina de motors d'aviació Elizalde, els tallers de Sabadell del CASTAN (antics tallers de l'Aeronàutica Naval de Barcelona que ja havien estat traslladats a Sabadell a l'inici de les hostilitats) i altres, s'esmicolen per donar naixement a diferents fàbriques de guerra d'aviació; fàbriques que ja eren conegudes per les sigles SAF (Subsecretaria de Aviación Fábrica).

A la nostra comarca, la primera en el temps va ser la SAF 28 de Granollers, construïda a finals de 1937 com a resultat de traslladar des de l'empresa Elizalde el manteniment dels motors dels avions russos Polikarpov Rz *Natacha* i, precisament, com ja veurem, pel fet que l'esquadrilla d'avions que va ser destinada a la Garriga és d'aquest model d'avió, sembla que el manteniment i l'ajust dels seus motors va ser la tasca que primordialment va desenvolupar la fàbrica de Granollers durant tota la guerra.

La segona és la SAF-25 de la Garriga, una fàbrica que, probablement, va ser projectada temps abans del seu desenvolupament. Pensada com un aprofitament dels nombrosos tallers de fusteria que hi havia a la vila, es decideix la possibilitat de fabricar íntegrament un tipus d'avió de transport amb nul valor per al combat, però amb l'avantatge que és tot construït de fusta i, per tant, les empreses garriguenques són autosuficients per desenvolupar-lo. Finalment, i pel fet que comença a ser operativa el novembre de 1938, s'encarregarà únicament de la reparació i fabricació del

Polikarpov I-15 *Chato*. En el cas de la Garriga es tenen localitzats tots els locals de la SAF-25, que de moment constitueixen un total de set tallers. Cal, doncs, veure sempre aquestes fàbriques no com un local, sinó com un sistema de locals administrats per un oficial tècnic, als quals cal afegir oficines, cases dormitori per als treballadors, economat, menjadors, etc. amb una complexitat igual o superior que la d'un aeròdrom.<sup>10</sup>

El director de la SAF de Granollers, malgrat que era un capità tècnic, va ser el tinent Higiní Sarasqueta, que en va portar la producció, i de la fàbrica de la Garriga l'encarregat va ser el capità Abdón Rull, tots dos antics tècnics de tallers aeronàutics.

Dins de la comarca hi ha altres tallers dependents de la Subsecretaria d'Aviació als quals s'envien feines que no es podien fer dins de les SAF. Són entitats més petites que no pertanyen a la nomenclatura d'aquestes grans fàbriques, però que desenvolupen una feina important per la seva especialització. A Sant Fost s'estableix un taller de reparació d'esquerdes als càrters dels motors al mas Llombart.<sup>11</sup>

Per concloure l'apartat de les indústries, cal dir que certes informacions d'espionatge franquista han parlat sempre de material d'aviació dipositat a la fàbrica la Teneria Moderna de Mollet, fet del qual per ara, malgrat que n'hi ha indicis, cap investigador no ha pogut trobar rastre. Cal, a més, tenir en compte que la fabricació i la transformació del cuir esdevé de vital importància, i continua dins d'aquesta empresa durant tota la guerra.

### 3.5. Les escoles d'aviació

El ventall d'instal·lacions de les Forces Aèries de la República inclou també una escola d'aeronàutica instal·lada al mas Corts de Sant

---

<sup>10</sup> Per ampliar dades sobre el camp de la Garriga, la indústria SAF-25 i les funcions de les instal·lacions auxiliars d'aviació, vegeu GESALÍ, D. i IÑIGUEZ, D. (2009): *Aviació i guerra a la Garriga 1933-1946*. Ajuntament de la Garriga.

<sup>11</sup> GESALÍ, D.: «L'escola de radiotransmissions de les Forces Aèries de la República a Mas Corts». *Campsentelles*, 9. Centre d'Estudis Santfostencs.

Fost. Tal com abans parlàvem del cas de l'empresa Construcciones Aeronáuticas S.A., la proximitat del front a Madrid genera la necessitat d'evacuar moltes altres instal·lacions militars estratègiques cap a llocs més segurs de la rereguarda. El mateix succeeix amb les escoles d'aeronàutica.

86 Dins de les especialitats de l'aviació militar, als anys 30 del segle passat irromp amb força la meteorologia, atès que els vols es fan cada cop a més alçada, a més distància i sovint de nit, amb condicions de visibilitat nul·les, i el fet de no conèixer amb exactitud quina previsió es té sobre la ruta del vol pot fer que la missió sigui un desastre. Un altre aspecte important és la comunicació per ràdio, anomenada aleshores TSH (*telegrafía sin hilos*). La formació d'especialistes d'aquestes branques, que mai pot parar, té encara més importància en temps de guerra. Per aquest motiu es trasllada l'escola del servei meteorològic de la capital de l'Estat i la de ràdio, i es crea a Sant Fost l'Escuela de Radio, Grupo Protección de Vuelo. Aquest nom, *Grupo Protección de Vuelo*, engloba tots aquells especialistes de les forces aèries que no són personal volant (és a dir que no són pilots, bombarders, metralladors o observadors) i que tampoc eren personal especialista armer, instrumentista de bord o mecànic; són, per tant, tots els restants: meteoròlegs, radiotelegrafistes i també molts altres, com per exemple els de guerra química, que també s'encarreguen dels camions de bombers, o els encarregats del manteniment dels paracaigudes. A l'escola de Sant Fost es graduaran diferents promocions d'especialistes de ràdio, mecànics de ràdio i especialistes meteoròlegs durant els anys 1937 i 1938. La promoció que consta a l'abril de 1938 està constituïda per 25 alumnes de ràdio, 7 alumnes mecànics de ràdio, dos alumnes de ràdio terrestre i un meteoròleg. Com a dotació de professors i tropa, l'escola disposa d'un capità cap de l'escola, cinc professors (entre capitans i tinents), un tinent auxiliar administratiu i, per vigilar les instal·lacions, un sergent i el seu escamot.<sup>12</sup>

### 3.6. Altres instal·lacions

De forma molt resumida, i deixant a part el Subsector d'Obres, del qual ja hem fet esment, podem citar altres instal·lacions menors de

<sup>12</sup> GESALÍ, D. «L'escola de radiotransmissions de les Forces Aèries de la República a Mas Corts». *Campsentelles*, 09. Centre d'Estudis Santfostencs.

les forces aèries republicanes, algunes de tan pintoresques com, per exemple, un cert nombre de granges requisades per l'aviació i que continuen dedicant-se a produir bestiar —en alguns casos explotades pels seus propietaris, però la gran majoria entretingudes per soldats d'aviació de lleva— per alimentar les casernes dels aeròdroms i els menjadors de les fàbriques de guerra. Un cas conegut a Granollers és la granja Tres Torres, o el Padró a la Garriga.

Cal pensar també en la infinitat de cases que són destinades a l'allotjament de pilots, mecànics, especialistes o oficials d'aviació quan les unitats de vol arriben a la comarca. Normalment aquest personal que s'està eventualment en un aeròdrom s'allotja a les cases buides dels pobles, o bé són acollits per famílies que disposen de lloc suficient. Mai estan a les casernes, dissenyades per acollir només els soldats i oficials de la guàrdia, si bé, com en tots els casos, hi ha excepcions.

Tanmateix, en alguna d'aquestes cases requisades s'estableixen unitats especialitzades en tasques auxiliars de les unitats aèries, com, per exemple, el grup d'interpretació fotogràfica de l'Ametlla, el *Servicio Fotográfico sección móvil n° 32*, que s'encarregarà de revelar i interpretar les fotografies que els avions de bombardeig basats a la Garriga fan de cada una de les seves missions, unes fotografies que sempre es fan per valorar posteriorment el resultat de les bombes llançades.

Finalment, cal esmentar les companyies de transport de forces aèries que, amb nombre variable d'homes i camions, s'estableixen a les cotxeres requisades de les poblacions properes als aeròdroms, amb la funció de guardar i tenir cura dels camions i vehicles especials que hauran de nodrir els aeròdroms i les fàbriques i dependències, de bombes, motors, matèries primeres o, senzillament, transportar tropes.

#### **4. Per què camps d'aviació al Vallès Oriental?**

Ara que coneixem totes les dependències de l'aviació republicana al Vallès Oriental, potser és moment de preguntar-nos per què es van construir aquests aeròdroms a la comarca, dins de quin context i amb quina finalitat.

Al començament de la guerra el front era una cosa llunyana. Les patrulles d'avions republicans a Catalunya, sovint avionetes militaritzades, vigilaven la costa buscant la presència de vaixells enemics. Amb l'aparició del primer perill per a la costa i la navegació republicana, en forma de vaixells rebels (consumat amb el bombardeig de Barcelona pel vaixell italià *Eugenio di Savoia* el dia 13 de febrer de 1937) i l'arribada d'aviació italiana a les Balears, que posava a tret dels bombarders qualsevol ciutat del litoral i prelitoral, la situació va canviar dramàticament: la rereguarda era front! Així, els camps d'aviació que havien servit per a la tímida vigilància de la costa necessitaven ser complementats amb més mitjans per a una ofensiva que anava creixent en força. Als camps de Sabadell, el Prat, Reus, Celrà o Figueres, aviat es van començar a afegir projectes de noves instal·lacions destinades a allotjar més unitats de vol. Una altra de les raons és la necessitat de tenir aeròdroms de rereguarda per formar les unitats o perquè s'hi estiguin en períodes de descans del front. En aquestes circumstàncies neix el camp militar de la Garriga, al qual durant molt temps no hi ha destinada cap unitat d'avions.

Un gir dramàtic de les circumstàncies per a la República va ser el desenllaç de la batalla per Terol. En cas de pèrdua, l'ofensiva següent s'esperava, amb total seguretat, cap a Catalunya, o així ho estimava tothom, inclosos els aliats de Franco. La derrota republicana va significar l'atac a Lleida i una penetració de les forces de Franco cap al Mediterrani per Vinaròs, fet que quan es va produir, el 15 d'abril, va partir la República en dues parts: el nord, una Catalunya aïllada, i la zona centre i sud. En aquest context la xarxa d'aeròdroms és reforçada novament amb multitud de camps, perquè el front de guerra és imminent.

Els avions, per seguretat, necessiten estar lluny del front. Per a la República constitueixen un bé valuós que no ha de ser sacrificat en un atac per sorpresa. Els aparells són situats en camps tan allunyats del front com tàcticament sigui possible. Seguint aquesta norma, durant el transcurs de la batalla de l'Ebre, els petits caces biplans Polikarpov I-15 *Chato* i els monoplans Polikarpov I-16 *Mosca* són distribuïts pels camps del Penedès i del Baix Camp. En un segon anell concèntric i més distant del front situen els avions de bombardeig lleuger i mitjà, aparells més grossos, amb més autonomia de vol i, per tant, susceptibles d'estar més allunyats del front, més segurs. Aquesta anella serà la que inclourà els camps del Vallès



Oriental. En una tercera anella, i comptant amb els aeròdroms de Banyoles, Celrà i Figueres, la República desplega els avions de bombardeig pesants Tupolev SB-2 *Katiuska*, aparells bimotors, escassos i valuosos, que gràcies a la seva capacitat de carburant poden estar encara més allunyats del front. Constitueixen, a més, l'arma estratègica de la República, l'única capaç de dur un atac en profunditat a la rereguarda de l'enemic, i cal tenir-ne cura.

Juntament amb aquests aeròdroms, els de Sabadell i el Prat donen protecció a la ciutat de Barcelona, mentre que els de Torroella, Vidreres i Vilajuïga protegeixen les costes mitjançant el vol d'avions militars obsolets que no poden contrarestar els trimotors de Mallorca.

## **5. Els diferents usos dels camps d'aviació del Vallès Oriental, els fronts de guerra i les unitats aèries**

### **5.1. El camp de la Garriga**

La veritable entrada en combat dels camps d'aviació del Vallès Oriental es produeix el maig de 1938, moment en què hi arriben dues unitats de combat.

El 14 de maig arriba en vol a l'aeròdrom de la Garriga una esquadrilla (12 avions) d'antiquats biplans biplaces de bombardeig Polikarpov RZ *Natacha*. Des de l'aeròdrom de Vic, camp on s'estaven anteriorment, es trasllada per terra tota la dotació de mecànics, armers, encarregats dels paracaigudes i especialistes (incloses les dones que fan el menjar dels pilots), en una comitiva en forma de caravana de circ que agrupa autocars, camions especials dels mecànics i altres transports de tota mena. Tota aquesta gent s'allotja immediatament a qualsevol de les cases de la vila administrades per l'Ajuntament i que passen a formar part de la xarxa de propietats administrades per les forces aèries. Aquest personal és nòmada: anirà allí on vagi la seva esquadrilla, a l'inrevés dels soldats dels aeròdroms, que, passi el que passi, s'encarreguen de la vigilància del perímetre de les instal·lacions.

El cas de la segona esquadrilla del Grup 30 de *Natacha* (era així com s'anomenava) és un cas molt interessant d'una unitat que queda vinculada a un aeròdrom durant més de set mesos. És

un cas francament destacable dins de la vida moguda de les esquadrilles de combat. Els pilots es faran amb la gent del poble, i això generarà un munt d'històries curioses, tot just acabades de rescatar dins del llibre que l'Ajuntament de la Garriga ha publicat sobre el seu aeròdrom. Pel que fa a la vida operativa de la segona esquadrilla de *Natacha*, i pel fet que són uns avions ja obsolets per a les condicions de combat que s'estan desenvolupant l'estiu de 1938, trauran tímidament el nas a les operacions de l'Ebre, i faran sempre les seves missions de bombardeig en suport de les operacions al front del Segre.

El clima de duresa de la guerra va en constant *crescendo* i l'esquadrilla té cada cop més problemes per sobreviure al front, fins que la vigília de Nadal de 1938, un error dels avions de caça *Mosca* que els protegeixen, fa que els *Natacha* quedin sols enfront de la caça enemiga. Dels nou avions de la missió, només tres tornen a casa. Dels restants, tres són tombats i els altres tres surten malparats en aterratges d'emergència o tocats per les bales. Dels divuit tripulants, el balanç final serà de tres morts, dos ferits molt greus, dos ferits greus, cinc ferits i dos presoners. Un cop molt dur, del qual la unitat ja no es recuperarà.<sup>13</sup>

## 5.2. El camp de Cardedeu-Vilamajor

El camp de Cardedeu es construeix durant la primavera de 1938 i entra en funcionament a final d'abril del mateix any. La seva història està fortament vinculada a la unitat que a partir d'aquest moment hi serà destinada. És una història peculiar que tractarem de resumir.

L'any 1937 els agents de la República que són als Estats Units per tal de comprar armes entren en contacte amb diferents empreses

<sup>13</sup> GESALÍ, D. i IÑIGUEZ, D. (2009): *Op. cit.* S'hi recull detalladament la història de la unitat. Si bé no hi ha més llibres sobre la unitat, hi ha multitud d'escrits recomanables sobre el final de la unitat, un dels casos més tràgics de la guerra aèria, entre els quals destaquen: GARCÍA, B. (1983): «Recuerdo póstumo al amigo y compañero de escuadrilla Luis Villalvilla, de la segunda escuadrilla del Grupo 30 de Natachas». *Butlletí de l'Associació de Pilots de la República* ADAR; MADARIAGA, R. (2005): «Apuntes para la historia de los Natachas». *Aeroplano*, 23. IHCA; PLA, J. (2000): «El último combate de los Natachas en Cataluña». *Aeroplano*, 18. IHCA; LARRAZABAL, J. (1985): «El día más aciago de los Natachas». *Aeroplano*, 3. IHCA 1985; GÓMEZ, J.: «Así fue y así sucedió». *Butlletí Alas Gloriosas*, 24. ADAR. I de publicació estrangera podem destacar EMILIANI, A.: «Giornata nera per i Natachas». Revista *JP4 Areronautica*. Itàlia.

aeronàutiques. Una d'aquestes empreses, la Grumman, vol vendre avions a la República, però les lleis americanes impedeixen assortir d'armes països en guerra; per tant, les dues parts decideixen portar la fabricació de l'avió a Canadà. Mentre es duu a terme la recollida de materials per a la fabricació de l'avió Grumman CC&F G-23, les lleis canadenques en relació amb el conflicte d'Espanya canvien i, finalment, es prohibeix l'exportació.

L'any 1938 els agents republicans fingeixen una petició d'avions del govern turc i l'empresa canadenca, coneixent perfectament que es tracta d'una tapadora, ven els avions, perquè el que volen és fabricar. La República compra 50 avions, dels quals finalment només en pot rebre 34, perquè el darrer enviament és sorprès per les autoritats canadenques carregat dins d'un vaixell i, quan s'assabenten que és per a la República espanyola, el fan desembarcar. Els 34 avions entren a Espanya per la frontera francesa un cop desembarcats a l'Haïve, i es muntaran a Vic.<sup>14</sup>

Un cop totes les unitats de Grumman estan muntades, són enviades a Cardedeu, on es crearà una nova unitat aèria independent: el grup 28, que tindrà dues esquadilles en aquest camp.

El Grumman G-23 Delfín és un avió biplà, biplaça, amb tren d'ateratge retràctil i altres novetats, però malgrat que és un bon avió, és ja relativament antiquat. La seva càrrega de bombes és poca, però és àgil i s'espera que sigui un bombarder lleuger que pugui anar al front tot sol, sense escorta! Amb aquests avions decideixen crear una unitat independent que projecti ràpidament la força al lloc on se'ls demani, allí on l'enemic trenqui el front. Més enllà de l'avió en si, la unitat és famosa per dues coses: una és que els avions són americans i per primera vegada la República compta amb una unitat de vol equipada plenament amb avions procedents d'una potència democràtica. Això políticament fa il·lusió. L'altre fet és que el comandament del grup és el famós capità La Calle, heroi de la defensa de Madrid. Aquest dos fets propiciaran la visita de nombroses autoritats a Cardedeu durant el mes de juny de 1938 per tal de veure les evolucions de la unitat en el seu procés de

<sup>14</sup> Per ampliar el coneixement de les operacions d'aquesta unitat, la seva vida a Cardedeu o el procés de compra dels avions, vegeu GESALÍ, D. (2005): *Delfín, el avión Grumman G-23 en la guerra civil española*. Ed. Escuadra 7. I referències a LA CALLE, A. (1973): *Mitos y verdades*. Ed. Oasis, Mèxic, i a LARIO, J. (1973): *Habla un aviador de la República*. Ed. del Toro. Madrid.

cohesió; entre altres visites, rep la del president de la Generalitat, Lluís Companys.

A finals de juny, la primera esquadrilla és enviada a la zona centre, on combat en la defensa de la ciutat de València, al front d'Extremadura i, finalment, per protegir la base naval de Cartagena contra les incursions dels avions de Mallorca, i participa activament en uns fets molt desconeguts: l'intent de desembarcament nacional a Cartagena el març de 1939.

La segona esquadrilla vincularà la seva vida operativa a Cardedeu. Es desplaçarà cap al front o bé a vigilar l'estratègic pont de Colera i Port de la Selva, basada a Figueres; marxarà a bombardejar el front de Balaguer des d'Igualada, però sempre tornarà a la seva base de Cardedeu.

Finalment cal dir que aquests avions són els únics aparells que donen protecció a les tropes republicanes els primers dies de l'ofensiva de l'Ebre, atès que tota l'aviació republicana està frenant l'avançada cap a València.

A la retirada, el final dels avions de la unitat de Cardedeu es produeix els dies 5 i 6 de febrer de 1939 als aeròdroms de Figueres i Vilajuïga, en ser metrallats a terra pels avions nacionals.

### **5.3. El camp de Montornès-Montmeló**

El camp de Montornès és el darrer a ser construït i el darrer a ser operatiu. En el primer període, la seva història no està vinculada a l'establiment de cap unitat de combat, sinó a la creació d'una escola de vol.

Quan l'aeròdrom ja és plenament operatiu, les forces aèries republicanes ja tenen desplegades les unitats de combat en diferents camps de vol que mostren unes qualitats prou definitives per no moure-les innecessàriament. Amb tot, a la zona catalana l'aviació republicana té un problema, i és que està desconnectada per terra de la resta de l'Espanya republicana. Els aviadors que vénen de fer cursos de vol a Rússia o que senzillament han passat un període d'inactivitat perquè estaven ferits o malalts no tenen on reentrenar-se. En tot cas, han de ser enviats en avió o vaixell a

les escoles murcianes, però això és un desgavell, ja que el front de guerra també és a Catalunya i en el moment que faci falta un pilot per cobrir una baixa, caldrà que sigui enviat de nou a la zona catalana. Els cal fer alguna cosa, i la solució és la creació d'un petit sistema d'escoles que reproduïxi en miniatura el que hi ha al llavors d'Espanya.

Sabadell reuneix les instal·lacions per fer qualsevol formació teòrica que els pilots necessitin, inclosa la formació bàsica per a noves promocions. Les primeres classes de vol es podrien fer en qualsevol aeròdrom de la zona, combinat amb classes avançades en una escola creada a Sant Sadurní d'Anoia, però en qualsevol cas és necessari disposar d'un camp per fer les classes de vol avançades i de combat. El camp triat és Montornès. Els altres ja estan col·lapsats pels vols de combat.

Juntament amb la possibilitat de fer de camp de l'escola, Montornès es converteix en el camp de vol dels pilots que estan al *cuadro eventual*, la situació administrativa dels que estaven a punt per ser enviats a una unitat de combat, però que no disposaven de forat. L'estiu de 1938 la República té més pilots que avions. Aquests homes s'entrenaran en aquest camp per no perdre les qualitats de pilotatge.

Per a la dotació de l'escola de Montornès es disposarà d'unes sis avionetes i dos avions de combat no aptes per anar al front a causa del seu estat.

Amb la ràpida evolució del front, l'escola perdrà importància fins a extingir-se ja únicament com a quadre eventual el gener de 1939.

## 6. La defensa de Barcelona

Durant l'estiu de 1938 els avions Grumman *Delfin* de Cardedeu són emprats en la vigilància de l'espai aeri de Barcelona. S'enliren de Cardedeu i, com que estan dotats de radiotransmissors, poden alertar de l'aparició dels temuts bombarders *Savoia S-79* procedents de Mallorca. Algunes d'aquestes llargues missions d'alerta —de més de dues hores i mitja de durada— es faran a gran alçada i sense armament, perquè les metralladores tenen un llarg procés

d'adaptació i muntatge a Cardedeu —els avions van ser servits per Canadà sense armament.

Deixant de banda aquest fet anecdòtic, les alarmes de bombardeig del litoral català, i especialment de Barcelona, generalment són cobertes des dels aeròdroms de Sabadell, Reus, el Prat i Celrà, llocs on puntualment s'estableixen les unitats d'avions de caça monoplans ràpids, els russos Polikarpov I-16 *Mosca*. Tota aquesta situació varia a partir del dia 15 de gener de 1939.

El dia 12 de gener, ja plenament dins la batalla per Catalunya, els avions de la legió Còndor sorprenen l'aviació republicana a l'aeròdrom dels Monjos amb un metrallament fulminant. El comandament republicà decideix que si no vol que els seus avions siguin caçats a terra cal moure les unitats enrere, més enllà de l'eix del Llobregat.

El dia 15 de gener al matí la quarta esquadrilla de *Chato* i la tercera de *Mosca* marxen del Penedès cap a Montornès i cap a la Garriga. Progressivament altres unitats s'estableixen a Sabadell, Castellar i el Prat. Amb les operacions més avançades, ja cap al dia 20 de gener, Cardedeu està ocupat també per la primera i tercera esquadrilla de *Chato*, mentre que la Garriga i Castellar han vist incrementat notablement el nombre d'avions que s'hi estan, en detriment del Prat i Sabadell.<sup>15</sup> Aquest dia comença la veritable batalla al cel de Barcelona, un episodi molt desconegut que a poc a poc anem donant a conèixer.

Franco, preocupat perquè Barcelona no rebi per mar un possible reforç de tropes des de València, desencadena una ofensiva de bombardeigs com mai s'havia vist contra el port de la capital. Cada dia deu i dotze onades de formacions de bombarders, que variaran de quatre a una dotzena d'aparells, més tota la seva cobertura de caces, bombardejaran implacablement el port. La legió Còndor, l'Aviació Legionària de les Balears, la Legionària peninsular, l'Aviació Hispana, aquella que és formada per pilots espanyols, es llançaran a planxar literalment les instal·lacions per dissuadir qualsevol reforç.

<sup>15</sup> Els esdeveniments d'aquest període són descrits amb detall als llibres GESALÍ, D. (2008): *L'aeròdrom 239. Montornès del Vallès i l'aeronàutica a la Guerra Civil*. Ed. Abadia de Montserrat, i GESALÍ, D. i IÑIGUEZ, D. (2009): *Aviació i guerra a la Garriga 1933-1946*. Ajuntament de la Garriga, i d'obligada consulta com a obra de referència general en matèria d'aviació a la guerra, LARRAZABAL, J.: *Guerra aérea en España 1936/1939*. IHCA. 4 volums.

L'esquadra de caça republicana, aleshores ja tota al Vallès Oriental, lluitarà a mort per defensar el cel de la ciutat, alternant els violents combats amb les sortides a la línia del front per donar suport a les tropes pròpies. Una història èpica en què els pilots republicans s'enlairen cinc i sis vegades al dia, i els alemanys paguen un preu alt per aconseguir la victòria.

El dia 26 de gener, el mateix dia que Barcelona passa a ser territori conquerit de les forces franquistes, el darrer avió de caça republicà s'enlaira de la Garriga en direcció als aeròdroms d'Osona, on la tasca ja no serà protegir Barcelona, sinó evitar els metrallaments de les columnes de soldats i refugiats camí de França. El darrer avió republicà que alça el vol des d'un aeròdrom del Vallès Oriental serà un avió de transport que el matí del 27 de gener s'enlaira de Montornès.<sup>16</sup>

## 7. El retorn dels terrenys i la postguerra

En acabar la guerra i tan aviat com es va arribar a una situació considerada de normalitat pel règim, aquest va començar a estudiar el retorn dels terrenys. La situació de misèria feia del tot necessari que uns camps agrícoles especialment productius no estiguessin inerts i en aquest sentit tots els alcaldes dels municipis afectats fan gestions per la devolució dels terrenys.

Malgrat la bona voluntat, les noves autoritats en matèria aeronàutica vigilen el panorama internacional, amb una guerra mundial que està a punt d'esclatar. Aquesta situació de primera intransigència es suavitza cap a l'any 1941, quan Alemanya va guanyant clarament la guerra. En aquest context les devolucions dels terrenys són generals. Els primers terrenys a ser retornats són els de l'aeròdrom de Montornès, fet que es produeix en el transcurs de l'any 1939. Durant l'any següent es tornen els de Cardedeu i la Garriga.

Els desembarcaments de Normandia i de Provença provoquen la preocupació de l'Estat espanyol, que ara dissimula la seva simpatia

<sup>16</sup> És una història curiosa recollida al llibre GESALÍ, D. (2008): *L'aeròdrom 239. Montornès del Vallès i l'aeronàutica a la Guerra Civil*. Ed. Abadia de Montserrat. Un valuós avió de transport de passatgers és abandonat a l'aeròdrom. Per tal que sigui recuperat per emprar-lo en l'evacuació d'autoritats a França, un pilot és enviat des de Celrà per terra perquè el tregui d'allí o el cremi. El viatge per terra és dantesc i en arribar a l'aeròdrom les tropes italianes són a prop. Finalment aconsegueix enlairar-lo i dur-lo a Banyoles.

per Alemanya, però quan la guerra toca al final, s'espera una possible intervenció americana a Espanya a fi de treure l'últim règim aliat de l'Eix. Aquest fet no succeirà, però nombrosos plans de reactivació dels antics aeròdroms testimonien que la por era molt real. A la comarca hi ha estudis de reactivació d'aeròdroms, però més que reactivació constitueixen projectes de nova construcció de pistes en llocs que no perjudiquessin tant la vital producció agrícola. Un dels projectes és al pla de Llerona, però interessant el terme de Canovelles, i l'altre és al terme de Montornès, però al pla de can Buscarons, al costat de la carretera de la Roca i del riu Besòs. Cap d'aquests plans no es va dur a terme.

## 8. Conclusions

Arribat el moment de cloure aquest resum i atès que les restes dels tres aeròdroms de la comarca es mantenen en un bon estat de conservació, val l'ocasió per explicar la conclusió en clau de patrimoni.

Si anem a un país que viu el seu passat històric amb normalitat i que quan sent la paraula *militar* no pensa en militarisme, com per exemple el Regne Unit, i busquem un dels escenaris més decisius i èpics de la seva història, per exemple la batalla d'Anglaterra, veurem que és un fet recordat i present dins d'aquella societat. Els historiadors han investigat aquell període, bastant més traumàtic pel que fa als bombardeigs que la nostra guerra, i han preservat els espais d'aquella batalla que es va lliurar al cel, però que és recordada a terra... als aeròdroms!

El patrimoni té, en el cas de l'aeronàutica al Vallès, dues vessants. L'una és el patrimoni tangible: els masos que van fer de caserna, els refugis, els barracons i tots els elements que al llarg d'aquest escrit hem recorregut. És un patrimoni fins fa poc oblidat, desconegut o, per ser més exactes, no reconegut, perquè no sabíem el que era. Hi hem passat per davant, potser ens hi hem aturat al costat, però en cap cas hem reconegut que allò és un camp de batalla i que pertany a una de les més cruentes que s'han lliurat al nostre país.

La mateixa urgència que va fer que tot un poble fos cridat a piconar la terra d'una pista de més d'un quilòmetre —en uns fets que



fins i tot van representar la misèria de les famílies de pagesos que tenien les terres i que perdien la subsistència— va reparèixer en acabar la guerra per desdibuixar a tota velocitat el record d'aquells fets; el record d'aquells joves pilots i dels soldats de les casernes, però també de les jornades piconant i fins i tot de la presència dels avions enlairant-se. Ens vam oblidar de les batalles a mort al cel de Barcelona protagonitzades per uns joves de menys de vint anys que sabien com era d'inútil el seu sacrifici, però que tot i així s'enlairaven cada dia dels aeròdroms del Vallès Oriental per combatre les formacions de més de cent avions enemics.

L'altre vessant del patrimoni és l'intangible: el record d'aquests joves, la investigació dels historiadors, les vivències de qui ho va viure recollides per ajuntaments inquietats... Aquest patrimoni, que ve encapçalat per la investigació històrica, és sens dubte el que dóna valor a les restes, a les pedres del patrimoni tangible. Amb memòria però sense investigació només seran pedres o clots. En acabat, si no fem difusió i explicació d'aquests fets excepcionals que es van donar a la nostra comarca difícilment les restes que hi ha avui en dia repartides pels camps tindran algun valor. Pensem —per fer-les definitivament nostres— que, com a idea final d'aquest repàs de l'aviació de la guerra d'Espanya a la comarca, no és gens desgavellat dir que els espais històrics de la dramàtica batalla que es va lliurar al cel de Barcelona el gener de 1939 —combats tan dantescs i acarnissats que no es tornen a repetir fins a la batalla d'Anglaterra, ja entrada la Segona Guerra Mundial<sup>17</sup> no són al cel de la capital, sinó als aeròdroms del Vallès. Des d'aquí es va enlairar un nodrit grup de pilots que van perdre la vida defensant la capital dels implacables bombardeigs de gener de 1939. Molts d'aquests nois de tot Espanya descansen ara submergits a les aigües del port de Barcelona, després de caure en flames en un combat desigual. Qui els recorda? Qui els coneix?

D'un temps ençà les institucions —i especialment els ajuntaments que van tenir aquestes instal·lacions— han desenvolupat diferents recursos per afavorir les investigacions, tant sobre els aeròdroms,

<sup>17</sup> HOWSON, G. (1990): *Aircraft of the spanish civil war*. Ed. Putnam, Londres, que fa l'aproximació a la idea, i GESALÍ, D. i INÍGUEZ, D. dins dels apartats que tracten el tema de l'aviació al llibre coordinat per HERNANDEZ, X. (2005): *Ebre 1938*. Inèdita editors, per l'anàlisi i els seus aspectes tècnics situant la guerra aèria a la batalla per Catalunya no com un fet previ a la Segona Guerra Mundial, sinó com un fet, per la seva complexitat, totalment inserit dins del que són els combats aeris ja ben entrada la Guerra Mundial.

com sobre els fets de la guerra. Això, que ha donat com a resultat el coneixement profund d'aquesta part de la història, ha afavorit, sens dubte, la sensibilització envers la preservació de les restes —un fet que està ja plenament consolidat a la nostra comarca, i que s'expandeix cap a d'altres— i exporta un model que, malgrat que es dona a conèixer amb els aniversaris, pretén fugir d'un moment conjuntural per consolidar plenament un patrimoni que, correctament gestionat, donarà una personalitat històrica molt especial a la nostra comarca, una comarca que un dia va estar plena d'avions... lluitant en una maleïda guerra.

**David Gesalí i Barrera**  
*Historiador*