Campsentelles, 9
2006
CENTRE D'ESTUDIS SANTFOSTENCS
AMICS DE CABANYES

L'escola de ràdiotransmissions de les Forces Aèries de la República a Mas Corts

DAVID
GESALÍ I BARRERA

A l'inici dels anys trenta del passat segle l'aviació va experimentar una espectacular evolució, especialment en la vessant comercial i de transport. L'aparició de les noves tecnologies de construcció íntegrament metàl·liques amb motors cada vegada mes fiables i mes potents, juntament amb dissenys d'avions d'ala baixa i tren plegable, havien donat tal empenta al transport aeri que ja no tan sols donava al passatge només confort, sinó també la capacitat de viatjar cada vegada més lluny, ja que les distàncies que un aparell podia assolir sense aturar-se s'incrementaven dia a dia. Però això plantejava nous problemes que escapaven del que era el propi disseny de l'aparell i les seves prestacions.

Als inicis de l'activitat de l'aviació la previsió del temps meteorològic era evidentment una matèria important, però en relació a l'aeronàutica els dubtes que podia plantejar es solucionaven de forma molt fàcil; a resultes de la limitada autonomia dels avions si feia bon dia es volava.

Amb l'arribada de la Primera Guerra Mundial la necessitat d'assolir objectius militars a l'altre costat del Canal de la Mànega obligava els avions a fer vols de nit, per la qual cosa es comencen a utilitzar les tècniques de vols sense visibilitat i la meteorologia es desenvolupa per recolzar totes aquestes accions on es recorrien molts quilòmetres més enllà de la visual. Conèixer el temps que els aparells trobaran sobre l'objectiu és del tot necessari per tal de valorar si la missió es podria dur a terme o no. El temps esdevé un aliat per iniciar una ofensiva, tal com sempre ho havia estat, però ara cal comptar amb els avions.

És precisament durant la Primera Guerra mundial que uns meteoròlegs noruecs troben la teoria dels fronts i es comença a fonamentar el concepte de la previsió meteorològica moderna. Amb els raids dels anys vint i trenta la meteorologia esdevé cabdal, sobretot quan parlem de sobrevolar l'oceà. Cada dia la tecnologia de detecció avança més i la meteorologia esdevé bàsica dins de qualsevol arma aèria militar; quelcom irrenunciable.

Paral·lelament, les radiocomunicacions també estaven en una fase de desenvolupament. Als anys trenta totes les forces aèries estan modernitzant els aparells radiotransmissors i telegràfics cap un concepte més lleuger perquè puguin ser muntats als avions de combat. La navegació per radiogoniometres, és a dir, per orientació mitjançant una ona de ràdio, és un dels sistemes de navegació que permet el vol de nit i en situacions meteorològiques adverses. Tot plegat és un món on la ciència més capdavantera ajuda que la navegació aèria sigui cada dia més segura i previsible.

L'Estat espanyol no havia quedat fora d'aquesta cursa. A principis del segle vint es llença el primer globus sonda meteorològic al *Parque de Estación de Guadalajara*, un fet que uneix per primera vegada al nostre país, i de forma definitiva, la tècnica aeronàutica i la meteorologia, vinculació que durant les dues primeres dècades del segle s'estreny

encara més, arribant a la creació dels serveis de meteorologia depenents de l'Aeronàutica Militar.

A l'esclat de la Guerra Civil, Madrid resta lleial a la república i amb ella roman per al govern el servei meteorològic de l'Aeronàutica Militar que aleshores estava situat a Barajas. Després d'un temps d'incertesa tothom és conscient que la guerra serà llarga i cal preparar-se. A mesura que el front rebel avança cap a Madrid i la capital es prepara per a la defensa, moltes de les institucions vitals per a la supervivència de la nació marxen cap a zones més segures; així, el set de novembre de 1936 el Govern es trasllada cap a València. El segueixen altres entitats estratègiques, com per exemple l'empresa de fabricació d'avions *Construcciones Aeronáuticas,* que marxa cap a Reus, i altres organismes militars que també han de fugir. Catalunya, la veritable rereguarda de la República i un lloc on la guerra es veia encara molt lluny, és el destí de diferents centres d'aviació i d'entre ells, el centre de meteorologia i de radiotelegrafia de Barajas; era del tot necessari que seguís existint i formant especialistes. La República no podia permetre's el luxe de perdre aquesta escola en una ofensiva enemiga i quedar-se sense tot el seu capital humà.

Així, l'Escola de Radiotelegrafistes de les Forces Aèries de la República i el seu grup de meteoròlegs va ser traslladada cap a Catalunya. El lloc triat va ser Mas Corts de Sant Fost, en aquelles dates anomenat Alba del Vallés. No sabem exactament quan però per les explicacions que ens ha proporcionat en Lluís Velasco Batlle, fill del Sr. Velasco, militar professional, científic, i un dels antics professors matemàtics de l'escola de Barajas que es va traslladar des de Barajas a Mas Corts, suposem que, tot plegat, va ser molt aviat, ja que el seu pare li va comentar que van marxar al poc temps.

També sembla recolzar aquesta idea uns fulls de revista de personal de l'escola de transmissions de Mas Corts que es conserven a l'Arxiu Municipal de Sant Fost, que ens indiquen que a l'abril de 1938 el senyor

Velasco ja no era a l'escola. Cal suposar que si a l'abril de 1938 ell ja no hi era i els records que va transmetre a la família van ser els d'una llarga estada, tot plegat ens fa pensar que la cosa va començar molt aviat.

Tornant a l'escola i a les seves funcions heretades de Barajas, aquesta sens cap dubte va formar diverses promocions d'especialistes de ràdio i de meteorologia fins al final de la guerra. Pel que ens deixen veure els documents de Sant Fost, probablement des de l'abril de 1938, moment en què les tropes de Franco arriben al mar per Vinaròs i tallen la República en dos, el funcionament de l'escola va ser encara més intens per donar tots els especialistes que la nova situació de front militar requeria, després analitzarem amb més detall els documents. Del funcionament de l'escola sabem que es feien classes de meteorologia, física, mecànica i matemàtiques, perquè el senyor Velasco era professor d'aquesta matèria que és base de qualsevol ciència tal com la meteorologia o els principis físics de les radiofreqüències.

Quant a l'emplaçament físic de l'escola, sabem que es va instal·lar a Mas Corts i que per fer les classes als alumnes es va muntar un barracot d'uralita del tipus normalitzat per l'exèrcit republicà. Gràcies a les fotografies que es conserven d'aquest barracot sabem que era de la classe que empraven les forces aèries, ja que dites fotografies ens han permès de comparar-lo amb altres.[1] També podem suposar que deuria tenir aproximadament uns vint-i-dos metres de llargària per uns cinc d'ample i potser uns altres cinc d'alt. Evidentment, aquest era únicament el lloc on s'impartien les classes i de ben segur els alumnes es deurien estar dins del mas. També hi ha indicis que apunten al fet que es poguessin estar a Mas Llombart, on abans de la guerra hi hagué una fabrica d'agulles que va ser requisada pel comitè una vegada començades les hostilitats. El mas, posteriorment, va passar a ser utilitzat per les forces aèries i el que sí sembla plenament confirmat sobre Mas Llombart és que s'hi estaven els mestres que, sovint, també marxaven a Granollers.[2]

Ara que sabem el lloc de l'escola cal que analitzem precisament quina era la seva funció durant la guerra.

La radiotelegrafia s'anomenava T.S.H que volia dir l'abreviatura de *telegrafia sin hilos.* I no era pas broma; moltes de les tasques dels radiotelegrafistes era enviar telegrames entre les zones i entre els punts de comandament, enviar els *partes* diaris i les ordres d'operacions, així com els seus resultats. Tot això s'enviava xifrat i amb radiotelegrama. Altres vegades la radio es feia servir com a telèfon per establir contacte amb zones remotes o tallades per l'enemic. Per altra banda, els avions republicans anaven adaptant progressivament transmissors de ràdio. Primer varen ser els gran avions de transport que saltaven de València a Sabadell i, també, els grans bombarders amb prou espai per als transmissors i les bateries. Al maig de 1938 es va produir un fet que va ser un revulsiu dins de l'aviació republicana. Des de Canadà van arribar 34 avions Grumman G-23 *Delfin* que es van constituir en el grup independent d'atac nº 28. La seva fase de formació i entrenament es va realitzar íntegrament a l'aeròdrom de Cardedeu durant el juny i juliol de 1938. Abans de la batalla de l'Ebre, tretze d'aquests avions van anar al sud d'Espanya, però els restants van romandre a la zona catalana. La importància d'aquests avions és que van constituir la primera esquadrilla de combat republicana equipada íntegrament amb ràdiotransmissors. Aquesta novetat va fer que progressivament els caps de les altres esquadrilles de caça equipades amb avions russos Polikarpov I-15 *Chato* i I-16 *Mosca* demanessin un aparell de ràdio per rebre ordres i coordinar-se. Al final de la guerra, justament després de la batalla del l'Ebre, les forces aèries de la República van fer un intent perquè tots els avions de caça portessin receptors de ràdio. Malgrat tot, van funcionar al ritme que permetia la tecnologia i a vegades els receptors deixaven de rebre als pocs cents de metres d'enlairar-se. Hi va haver expectació internacional i des de França van venir militars d'aquell país a veure com funcionava la defensa de Barcelona

amb coordinació de ràdio de dia i de nit. La cosa, finalment, va quedar en temptativa i tret dels Grumman i dels caps de les altres esquadrilles, només part d'una esquadrilla de *Chatos* va utilitzar plenament aquest mitjà. Aquest increment de la importància de les telecomunicacions durant la guerra és justament el que es reflecteix en els documents que resten a l'arxiu de Sant Fost.

El que tenim a l'arxiu són dues relacions de personal de l'escola. Són llistes que es feien mensualment per tal que fossin validades pels comissaris perquè tot el personal que allí hi figurés, cobrés la seva nòmina. Són fulls de revista d l'abril i juny de 1938. De l'estudi d'aquests fulls justificants de revista de les tropes podem extreure diverses conclusions sobre el personal que constituïa l'escola, ja que obligatòriament hi han de figurar tots. Sabem que el primer cap de l'escola que tenim documentat, el capità Ángel Viudez Prieto, va ser substituït al mes de maig de 1938 pel professor i també càpita Tiburcio Gómez Molina. Els dos documents ens permeten d'esbrinar quina era la composició de la companyia.

Dotació de personal de l'escola a l'abril de 1938:

- Un capità cap de l'escola.
- Cinc professors, dos capitans i tres tinents.
- Un auxiliar administratiu tinent.
- Tres sergents, un caporal i quatre soldats de tropa.[3]
- Un ordenança, un ordenança de companyia i un mosso de magatzem, tots ells soldats.

Alumnes:

- Vint-i-cinc alumnes ràdio; vint soldats i cinc caporals.
- Set alumnes mecànic de ràdio; tres soldats i quatre caporals
- Dos alumnes de ràdio terrestres; un soldat i un caporal.
- Un alumne IM, informador meteoròleg, soldat.

En total, cinquanta-tres persones. A la revista del juny podem observar que l'antic cap de l'escola en Àngel Viudez Prieto ja no hi és i un dels

que eren professors ha passat a fer de cap. Junt amb el capità Viudez ha marxat un dels professors, el tinent Amadeo Torres Blasco. Tot i així el total de personal de l'escola puja a noranta. El nombre d'alumnes es veu molt incrementat.

Dotació de personal de l'escola a juny de 1938:

- Un capità cap de l'escola.
- Tres professors, un capità i tres tinents.
- Un auxiliar administratiu tinent.
- Un monitor d'escola; caporal.
- Tres sergents, un caporal i onze soldats de tropa. (inclouen l'ordenança i el mosso de magatzem, tots ells soldats)

Alumnes:

- Quaranta nou alumnes ràdio; quaranta-cinc soldats i quatre caporals.
- Onze alumnes mecànic de ràdio; vuit soldats i tres caporals.
- Set alumnes telegrafistes; cinc soldats i dos caporals.
- Dos alumnes soldats d'informació meteorològica.

Una dada molt interessant de la comparació dels dos documents és que tots els alumnes que figuren a la segona llistes a més d'incrementarse el nombre, són totalment nous; no figuren a la llista d'abril. Això ens dóna idea de la capacitat que va tenir l'escola per formar promocions d'especialistes i la conjuntura dels moment recollit en els documents que explicàvem abans. Un altre detall interessant són les especialitats dels alumnes; unes desapareixen i d'altres són noves, el que, clarament, ens confirma que aquesta era una veritable escola de *Protección de Vuelo* en totes les seves variants; mecànics de ràdio, meteoròlegs, instrumentistes, etc.

Ara, evidentment, hem d'explicar que és la *Protección de Vuelo* i per què l'escola estava enquadrada dins d'aquest grup. Potser el millor és explicar quin va ser el nom oficial pel qual va ser coneguda l'escola. Res

més fàcil que mirar el segell de goma que acompanya els documents. Allí posa:

"*Compañía de Plana Mayor, Escuela Radio, Grupo Protección de Vuelo*"

Certament l'escola estava formada per una companyia. Totes les escoles republicanes tenien la mateixa estructura que una unitat de combat; per tant, si només hi havia una companyia pel nombre d'alumnes que tenia, aquesta per força havia de ser la de plana major. El concepte d'escola de ràdio no cal explicar-lo però sí el de protecció de vol. El *Grupo de Proteccion de Vuelo* englobava tots aquells especialistes de les forces aèries que no eren personal volant, és a dir, pilots, bombarders, metralladors o observadors i que tampoc eren personal especialista armer, *instrumentista de a bordo* o mecànic. Per tant, són tots els restants: meteoròlegs, radiotelegrafistes... però també molts altres com, per exemple, els de guerra química, que moltes vegades s'encarregaven dels camions de bombers o els paratxutistes, encarregats del manteniment dels paracaigudes. En resum, *Protección de Vuelo* era tot aquell conjunt de tècnics no relacionats directament amb els avions que eren totalment indispensables perquè l'estructura funcionés correctament. La central del *Grupo de Protección de Vuelo,* d'on suposadament depenia l'escola, estava a Esplugues de Llobregat. Justament allí residia el *Servicio de Metereologia de la Jefatura del Grupo de Protección de Vuelo* que des d'abril fins al 31 d'octubre de 1938 va estar comandada per en Saturnino López Domínguez i que, és de suposar, deuria tenir també alguna responsabilitat o vinculació amb l'escola.[4]

Finalment cal especular que, si bé en un primer moment aquesta escola nodrís a tot l'espai republicà, un cop fet el tall de Vinaròs probablement la seva finalitat va ser formar els especialistes de la zona nord, és a dir, la catalana, i la part sud de la República tingués un centre similar per formar els especialistes d'aquell lloc que sembla ser estava a Albacete. Evident-

ment en cas contrari s'hagués hagut de transportar aquest personal per avió, cosa un xic costosa en aquella època. Potser aquest és el motiu pel qual desapareixen dos dels professors de l'escola al maig.

Però tal com deiem abans, encara hi ha una altra instal·lació de les forces aèries de la República a l'Alba del Vallès: un taller de reparació de motors a Mas Lombart. L'amo del Mas Llombart va declarar a la postguerra que els de aviació li van desmuntar la maquinària que ell tenia per fer agulles i que només li varen deixar els xassís.[5] Però de ben segur que al final de la guerra hi havia una altra maquinària, perquè en un document de l'*Archivo Histórico del Ejército del Aire* en el qual es relacionen tots els materials d'aviació capturats, hi figura: "*Reparación motores taller S.Fausto.*"[6] Però aquest no és l'únic indicatiu de l'activitat del taller. Un testimoni recentment desaparegut, en Josep Canet de Can Puig de Martorelles, recordava perfectament uns grans camions americans marca *Diamond T* que pujaven carretera amunt amb dues grans caixes que portaven motors. No és gens estrany. Quan els atacs a les fàbriques de construccions aeronàutiques de Reus van ser habituals, la República va decidir descentralitzar els tallers en una xarxa de petites instal·lacions per tota la geografia de Catalunya.



Nau d'uralita de l'Escola de Ràdiotransmissions de Mas Corts, muntada com a església privisional a la plaça de l'Ajuntament. Febrer de 1939. (Fotografia de l'Arxiu Parroquial de Sant Fost).

A Mas Llombart hi teníem un taller d'ajust de motors d'aviació i reparació d'esquerdes dels càrters del qual desconeixem el seu número oficial de taller SAF (*Servicio de Aviación y Fabricación*).

A la comarca hi havia més instal·lacions d'aviació. Per fer una repassada ràpida podem anomenar el taller SAF 28 a Granollers, el taller SAF 25 a La Garriga, Mollet, que també va ser seu d'un taller a l'empresa *Tenería Moderna* i caldria continuar amb els tres aeròdroms militars de la zona: un a Montmeló-Montornès, un altre a Cardedeu-Vilamajor i el darrer a La Garriga-Llerona, tots tres amb gran activitat durant la segona meitat de 1938. Si ens poséssim a buscar les instal·lacions petites, com per exemple locals on estaven els camions del batalló de transports de les forces aèries o oficines de la subsecretaria d'obres de les forces aèries, o granges d'intendència, la cosa s'allargaria molt.

Per finalitzar aquesta primera aproximació a l'escola de Mas Corts, cal recordar les memòries de mossèn Salvador Balletbó i Duran i l'ús posterior que es fa del barracot de Mas Corts. Tot un cant al modern reciclatge:[7]

"Necessitàvem un local perquè servís de temple interinament i no en trobàvem cap, fins que últimament se'ns ocorregué desmuntar el pavelló d'uralita instal·lat a Mas Corts que servia d'escola de transmissions de l'exèrcit roig i el tornàrem a muntar a la plaça de l'Ajuntament; amb això, com església provisional, començà el culte a la parròquia..."

Notes

(1) *Ara fa 50 anys. Memòries de Mossèn Salvador Balletbò i Duran*. Sant Fost, 1986.

(2) *Sant Fost, història d'un poble*. Xavier i Ferran Pérez Gómez pg. 167. És probable que els mestres estiguessin a Granollers, en alguna fonda, o a Sabadell que era el cap de sector aeri, tal com feien molts altres especialistes amb categoria, mentre que els soldats romanguessin a Mas Corts i a Mas Llombart s'hi estiguessin els tècnics adscrits al taller d'aviació. Manca documentació per acabar de precisar-ho.

(3) El sergent Miguel Pericas Pedrinaci era germà de l'aviador Eladio Pericas Pedrinaci.

(4) Dades arxiu ADAR BCN.

(5) Arxiu Xavier Pérez, notes sobre la Guerra Civil a Sant Fost.

(6) AHEA A-8348.

(7) *Ara fa 50 anys. Memòries de Mossèn Salvador Balletbò i Duran*. Sant Fost, 1986.



CRUCES DE		Clases	NOMBRES	Nombres	DESTINOS
Plomo	Plomo		Suma anterior	16	
		Soldado	José Mª Zamacois Arma	1	Alumno radio
		"	José Mira Pastor	1	id id
		"	Luis Clusellas Picañol	1	id id
		"	Eduardo Otero García	1	Ordenanza Compañía
		"	Mariano Quijada Hernández	1	Alumno radio
		"	Manuel Casado Gallego	1	Alumno radio
		"	Manuel Aracil Espasa	1	Alumno radio
		"	Pedro Catalán Esteban	1	id id
		"	Pedro Gómez Ros	1	Tropas
		"	Santiago M. Cuevas Zapater	1	Alumno radio
		"	Teodoro Bravo Barranquero	1	Tropas
		"	Victor Mugartegui Astui	1	Alumno radio
		"	Vicente Llorca Alcaraz	1	Alumno Mecánico radio
		"	Benjamín Gómez Villa	1	Tropas
		"	Romando Gómez Arias	1	Radio furriestre
		"	Valeriano Marcos Sánchez	1	Alumno radio
			Suman	32	

Alba de Vallés, 1º de Abril de 1.938.
EL CAPITAN DE LA COMPAÑIA
Angel Viudes

REVISTADOS; DOS CAPITANES; CUATRO TENIENTES; TRES SARGENTOS; OCHO CABOS y TREINTA Y DOS SOLDADOS DE SEGUNDA.-

REVISADO
EL COMANDANTE MILITAR

Document de l'Escola de Ràdiotransmissions de l'Aviació republicana, datat a Alba del Vallès (Sant Fost), el primer d'abril de 1938. Es conserva a l'Arxiu Municipal de Sant Fost de Campsentelles.