



HISTÒRIA

Inicis de l'aviació a l'Empordà: 1912-1914/18

Per David García Algilaga

Resum

L'Empordà, amb Figueres al capdavant, va estar present en les primeres albors de l'aviació moderna. El 1912 va ser testimoni de les evolucions de l'aeroplà pilotat per l'aviador Henri Tixier, espectacle que es repetiria en diverses ocasions durant els dos anys posteriors i sempre davant un públic multitudinari. Aquestes festes d'aviació, promogudes per uns empordanesos promotors d'un projecte de futur que continuaria fins als anys 30 del segle XX, varen significar la llavor d'una tradició aèria latent durant més de dues dècades. Aquests festivals aeronàutics empordanesos primerencs finalitzaren amb l'esclat de la Gran Guerra l'estiu de 1914, conflicte en el qual participà Tixier i també l'empordanès Ferriol Palé, ambdós a l'Armée de l'Aviation francesa. Tixier i Palé, personatges principals amb coincidències curioses, conformen la crònica d'aquella primera etapa aeronàutica empordanesa.

Paraules clau

Aviació, Empordà, Figueres, Tixier, Palé, Gran Guerra

Abstract

The Empordà, headed by Figueres, was present in the beginnings of the modern aviation. 1912 witnessed the evolution of the airplane in a show by the pilot Henri Tixier; a show that was performed again on different occasions during the two following years, always drawing a large audience. These aviation events were supported by some Empordà promoters as part of a project that lasted until the 1930s of the 20th century. This project came to be the start of an aerial tradition continuing for more than two decades. The Great War in the summer of 1914 put an end to these Empordà early aeronautic festivals. Tixier and also Ferriol Palé, from the Empordà, took part in the conflict, both of them joining the French Armée de l'Aviation. The chronicle of that first stage of aviation in the Empordà has Tixier and Palé as main characters, who share interesting coincidences.

Keywords

Aviation, Empordà, Figueres, Tixier, Palé, Great War

INICIS DE L'AVIACIÓ A L'EMPORDÀ: 1912-1914/18

“(…) de tot Catalunya, únicament Barcelona ha vist volar aeroplans, Figueres, donchs, tindrà l'honra de ser la segona Ciutat de Catalunya que veurà volar.”⁽¹⁾ Amb aquestes paraules, un setmanari figuerenc, a l'edició del 6 d'abril de 1912, anunciava la gran festa d'aviació que tindria lloc a Figueres per les Fires i Festes de la Santa Creu d'aquell any. Aquesta demostració aeronàutica significaria que l'Empordà seria testimoni de les evolucions d'un aeroplà nou anys després del vol del *Flyer* dels germans Wright⁽²⁾ als Estats Units d'Amèrica, i sis anys després del primer vol al continent europeu protagonitzat pel brasiler Santos-Dumont.⁽³⁾ Espanya havia hagut d'esperar fins al febrer de 1910 per presenciar el vol d'un aeroplà, protagonitzat per l'aviador francès Lucien Mamet, el qual realitzà uns vols des de l'Hipòdrom de Can Tunis (Barcelona) sobretot gràcies a les gestions realitzades per l'Associació de Locomoció Aèria.⁽⁴⁾

EL COMITÈ PERMANENT DE FESTES DE FIGUERES (1912)

Aquest esdeveniment va ser possible gràcies a l'empenta del recentment creat Comitè Permanent de Festes de Figueres, presidit per l'alcalde-president Gregori Santaló. Aquest òrgan autònom, en el qual estaven representades les entitats recreatives de la ciutat, els sectors més vinculats a les festes, i l'Ajuntament, a través de l'alcalde i dos regidors, va encarregar-se de preparar els actes festius que varen tenir lloc a la capital

1. *Veü de l'Empordà*, (06/04/1912), pàgines 2 i 3.

2. Wilbur (1867-1912) i Orville Wright (1871-1948) van aconseguir el primer vol propulsat i sostingut d'un aparell més pesat que l'aire el 17 de desembre de 1903 a Kitty Hawk (Carolina del Nord, EUA).

3. Alberto Santos-Dumont (1873-1932) va realitzar, el 12 de novembre de 1906 a Bagatelle (França), el primer vol d'un aeroplà a motor a Europa.

4. L'ALA va ser creada a Barcelona a finals de 1908, va ser la introductora de l'aviació a Espanya, i publicava mensualment, en castellà, la *Revista de Locomoción Aérea*.

empordanesa.⁽⁵⁾ Per afrontar l'organització de les seves primeres Fires i Festes, el Comitè va creure oportú donar-se a conèixer amb la celebració de dos dies d'aviació com a espectacle cabdal. Per poder fer front a les despeses que aquesta festa aeronàutica suposaria, juntament amb la resta d'activitats programades, comptava amb el suport pactat de l'Ajuntament, concretat en una subvenció de 2.000 pessetes, amb les aportacions de les diferents societats recreatives representades (Sport Figuerense, Casino Menestral, Liceo Figuerense, l'Erato,...), i amb una subscripció pública de la ciutadania que se sol·licitava a través d'elocucions apel·lant a la generositat i el patriotisme dels bons figuerencs, fent entendre a la població que era a través d'aquestes festes que es jutjava els empordanesos i la ciutat.

En un suplement de l'*Empordà Federal* encapçalat per un "Als bons ciutadans de Figueres",⁽⁶⁾ s'explicava, s'argumentava i es demanava el suport dels ciutadans per a aquesta causa, de la qual en depenia el futur de l'esmentat Comitè i el bon nom de Figueres.

Dins el Comitè Permanent de Festes, hi havia un personatge figuerenc que esdevindria l'home de l'aviació a Figueres i el vincle entre aquesta primera pedra de toc aeronàutica i la consolidació de l'esport aeri a l'Empordà els anys 30 amb l'Aeronàutic Club Empordanès i l'aviador Collar.⁽⁷⁾ Aquest era Francesc Guillamet, representant del Casino Menestral. La presència de Guillamet en aquesta dinàmica de ciutat que aspira a més, fonamentada amb la presència d'altres personatges que també els trobaríem en tots els esdeveniments importants i de futur d'aquest primer terç del segle XX a l'Empordà, com és el cas del Josep Puig i Pujades,⁽⁸⁾ ens confirma el nexa d'unió dins el projecte social, cultural, i polític existent a Figueres, encapçalat per la Federació Republicana Socialista de l'Empordà.

Durant aquells anys immediatament anteriors a la Gran Guerra, alguns pioners de l'aviació, com autèntics aventurers de l'aire, i tot emprant aeroplans molt senzills, es dedicaven a anar de ciutat en ciutat mostrant el nou avenç tecnològic i de passada guanyar algun diner. Des que el brasiler Santos-Dumont volà a França, i que el país gal va prendre el relleu dels germans Wright pel que fa al desenvolupament de l'aviació, els pilots francesos es convertiren en

5. Els membres del Comitè eren els següents: Gregori Santaló, alcalde-president; Miquel Verdaguier, regidor; Joan Antich, regidor; Antoni Papell, de La Erato; Lluís Massot Basil, de l'Sport Figuerense; Agustí Bosch, del Liceo Figuerense; Joan Moragas, del Figueras-Sport; Josep Bonaterra, de l'Sport-Club-Ampurdanés; Francisco Guillamet, del Casino Menestral; Josep Bassagañas, del Círculo Apolo; Frederich Macau, de l'Orfeó Art y Pàtria. Joaquim Cusi Furtunet, Francisco Quintá, Vicens Ros, Eugeni Botey, Francisco Lagresa, Emili Teixidor, i Marcellí Llopart, per part dels Gremis. I per part de la premsa local: Rafel Ramis, d'*Empordà Federal*; Josep M. de Macià y d'Espona, de *La Veu de l'Empordà*; Lluís de Madrid, d'*El Ampurdanés*; i S. Escapa y Amorós, com a secretari i representant de la Cambra Agrícola Oficial de l'Empordà.

6. *Empordà Federal*, (13/04/1912), suplement.

7. Joaquín Collar Serra (Figueres 1909 – Mèxic 1933). Aviadador militar que va protagonitzar, juntament amb Mariano Barberán y Tros de Ylarduya, el primer vol transatlàntic península Ibèrica – Cuba l'any 1933 a bord del *Cuatro Vientos*.

8. Josep Puig i Pujades (Figueres 1883, Perpinyà 1949). Periodista, escriptor i polític empordanès.

FIRES Y FESTES DE SANTA CREU
Figueres 1912



Festa d'Aviació

Figueres serà de les primeres Ciutats de Catalunya que
tindrà aviació.

Els dies 4 y 5 de Maig a les 4 de la tarda, tindrà lloc la festa d'aviació
organitzada pel Comitè permanent de festes, en la que l'aviador
Monsieur TIXIER,
recomanarà de distància, altura y duració a Millan y d'altura a Turin, s'alcera-
rà en el **CAMP DELS ENGINYERS**, y executarà diferents vols, un d'ells
sobre la Ciutat.

PREU DE LES LOCALITATS

	Palcos ab 6 cadires sense entrada (tots dos dies)	10 ptes.
	Cadires de preferència sense entrada (cada dia)	0'50
PUBLIC	Entrada a public a localitats.	0'25
	Si hi ha palcos sobrants, el segon dia	0'00
	Vehicals de quatre rodes.	5'00
VEHICULS	id. de dos rodes.	3'00
	Genets.	1'00

L'aparell serà exposat y podrà visitar-se els dies 1, 2 y 3 els dos primers dies de 2 a 7 de la tarda, y el dia de la fira desde les 8 del matí a les 7 de la tarda, en el local que a l'Institut de la Cambra Agrícola, entrada 0'25 ptes.

Una gran part del Camp dels Enginyers, serà destinada a public que podrà veure l'espectacle sense pagar, per anar a la part que a public gratis està destinada, cal passar pel camí que surtint de darrera del convent de les Monges de la Providència va en direcció al Prado, uns cartells indicadors senyalaran el camí.

El camí destinat a coches y public de pago, es el que s'acostuma a prendre per anar al camp dels Enginyers y que s'anomena carretera vella de Vilafant. Cartells indicadors senyalaran també els camins d'accés al camp, per tribunes, public y carruatges.

NOTES: Si per mal temps o altra causa imprevista s'haugés d'afegir l'espectacle, no se cobrarà l'impost de les localitats ni els d'entrada.
Per entrar en carruatge, al camp, es cobra abans l'impost lliat per cada vehicul; els carruatges que no valguen entrar al camp, tindran de pagar als "passajers" a la carretera, a fi de evitar accidents y aglomeracions perilloses.
L'impost del timbre es a càrrec del public. El despatx de localitats a casa Fills de J. MASSOT.

*Cartell publicitari de la Festa
d'Aviació de 1912.
(Col·lecció particular Juli Pérez).*

habituals dins aquest col·lectiu.⁽⁹⁾ Per aquest motiu no va ser casualitat que fos un aviador francès el destinat a ser el precursor de l'aviació a l'Empordà.

Durant aquell mes d'abril de 1912, els contactes entre el Comitè i l'aviador que havia de protagonitzar l'esmentat festival, el francès Henri Tixier, varen prosperar mitjançant telegrams i correspondència. L'Ajuntament, mentrestant, va ultimar detalls com ara sol·licitar augmentar els efectius del Cos de Seguretat i Policia, demanar a la Companyia de Ferrocarrils una rebaixa en els bitllets d'anada i tornada a Figueres, o acordar que de l'1 al 6 de maig s'hissés la bandera i s'adomassessin i s'enllumenessin els balcons de la Casa de la Vila.⁽¹⁰⁾

HENRI TIXIER A LES FIRES I FESTES DE 1912

Les Festes de Santa Creu d'aquell any varen començar el dijous 2 de maig, i varen finalitzar el 6 de maig amb un festival nocturn organitzat al claustre de

9. SIMONS, D., WITHINGTON, T., *Historia de la Aviació*, Parragon Books Ltd., Bath (UK), 2007, pàg. 39-42.
10. Sessions de l'Ajuntament de Figueres del 10/04/1912 i 29/04/1912.

l'Institut.⁽¹¹⁾ L'espectacle estrella seria l'aviació, i el Comitè va buscar el màxim profit possible amb una organització molt acurada.

L'aeroplà de l'aviador, un monoplà Bleirot Gnome 50 H.P., s'exposaria en una sala de l'Institut de l'1 al 4 de maig perquè tothom que volgués, previ pagament d'una entrada de 25 cèntims de pesseta, pogués visitar-lo.

El festival aeri, prèvia autorització de l'alcalde de Vilafant, Francisco de Batlle, tindria lloc a les 16.00 hores dels dies 4 i 5 en el Camp dels Enginyers, condicionat prèviament per l'esdeveniment. El Camp va ser dividit en dos parts: una d'accés gratuït, a la qual s'accedia des del camí que arribava des del Convent de la Providència; i una altra banda a la qual s'arribava des de l'antic camí de Vilafant, a la qual s'accediria pagant la corresponent entrada de 25 cèntims de pesseta. En aquesta banda de pagament, seria possible gaudir de l'espectacle des de llocs de preferència amb cadires, llotges..., pagant, sense comptar l'entrada, algun dels següents preus: llotges amb sis cadires pels dos dies, 10 pessetes; seients de preferència, 50 cèntims de pesseta per dia; carruatges de quatre rodes, 5 pessetes; carruatges de dues rodes, 3 pessetes; genets 1 pesseta. Aquestes entrades i localitats es podien aconseguir, per tal d'evitar aglomeració de gent al camp, els dies 4 i 5 de maig, fins a les 12 del migdia, a diferents establiments figuerencs: Drogueria Botey, a la carretera del Castell; Can Massot, a la plaça de la Constitució; Can Blanch, al carrer Nou; Can Matas, al carrer Joan Matas; Ca l'Àngel, a la Rambla, i a la Posada Central, a la carretera de Sant Cristòfol. En cas de no poder-se realitzar per causa major, la festa d'aviació tindria lloc a la mateixa hora del dia següent.

Al Camp s'habilitaria una zona per venda de begudes i menjars, que serien servits per l'industrial guanyador de l'adjudicació al millor postor del dret de venda, convocada pel Comitè i resolta en una sala de l'Ajuntament el dia 30 d'abril a les 10 del vespre.⁽¹²⁾

L'aviador Tixier va arribar el 27 d'abril a Figueres, a l'estació de Figueres, i va ser rebut, en primera instància, pel membre del Comitè, senyor Cusí.

Tot estava a punt i fins i tot la meteorologia va voler sumar-se a la festa i aquells primers dies de maig varen ser agradables i sense tramuntana.

Només arribar, Tixier va ser entrevistat pel setmanari *Empordà Federal* tot deixant algunes interessants impressions:

“[...]”

– ¿...?

– Es la primera vegada que vinc a Catalunya trobant-me naturalment sense entendre la llegua del país.

Sortosament conec l'italià que m'han dit se sembla moltíssim ab el català.

– ¿...?

– Fa un any i mitj qu'm dedico a l'aviació. La primera vegada qu'em vaig aixecar en un aeroplà vaig sentir una impressió quelcom desagradable, empró

11. Programa de les Festes de Sta. Creu de Maig de 1912.

12. *Veü de l'Empordà*, (27/04/1912), pàg. 4.

mai vaig sentir el vértig, que pujant a dalt d'una torre, havia mes d'un cop experimentat.

[...]

– ¿...?

– El meu aparato es ja a Port-Bou carregat al vagó i penso qu'aquesta mateixa tarda arribará á Figueres. Per cuidar els treballs de l'Aduana i vigilá el transport, es que m'he detingut a Port-Bou, arribant avui dissapte en lloc d'ahir.

– ¿...?

– Lo que penso fer a Figueres? Es difícil de profetisar-ho. A mi me pláu mes fer-ho qu'anunciar-ho, perque'ls nostres actes depenen, abans que d'altre cosa, del temps. Jo m'he compromés a fer tres volades cada dia, i per cumplir-ho m'estaré a Figueres els dies que convingui, un, dos, tres, quatre, sis, lo que sigui necessari. Si el temps ens afavoreix tinguéu la seguretat de qu'els Figuerencs no 's queixaran pas de mí.

– ¿...?

– El vent? No es pas difícil volar ab fort vent: en aquest cas lo mes costós es aterrir. Jo he volat moltes vegades ab vent de 18-20 metres per segon.

I a propòsit del aterrisatge, vos prego cridéu l'atenció del públic en no apartar-se, ni passar de les fites marcades, i molt menos a travessar el camp reservat. Els accidents qu'es podrien produir depenen exclusivament de la cultura i de la curiositat del públic, que desconeguent els perills de mort que hi ha, invadint l'espai destinat a les evolucions del aeroplá, no sempre se manté tranquil en son lloc. Vos demano insistiu sobre aquest punt.

[...]”⁽¹³⁾

Henri Tixier, nascut el 8 de març de 1889 al Departament francès de Cher,⁽¹⁴⁾ era un d'aquells homes amants i enamorats d'allò innovador, immers en el positivisme humà, convençut del poder de l'enginy humà propi de finals del segle XIX i principis del segle XX. En un article escrit per ell mateix explicava el descobriment de l'aviació i els seus inicis com a aviador:

“...La meva primera volada parlant-vos francament, vos diré qu'em deixà una impressió ben poc encoratjadora; me senta ben poc segur, traqueteijat damunt les onades aèries, a bordo d'un feble entrellat de tela i fusta. Sols l'ausencia total del vertig me doná confiança. El volar no se semblava ab res de lo que jo coneixia: havia probat ja d'una faisó intensiva el ciclisme, l'automobilisme, la navegació, el skating, etc... empró ab el nou sport me trobava dins d'un element nou ab máquines noves i de vegades poc obedientes. Empró l'entrenament es tot: i quinze dies mes tard, una confiança absoluta en l'aparato i ab mi mateix havia reemplaçat ab escriure les temenses

13. *Empordà Federal*, (27/04/1912), pàg. 7.

14. Ministère de la Défense/SGA/Mémoire des Hommes/Première Guerre Mondiale/Personnels de l'Aéronautique Militaire/Fitxa d'Henri Tixier.

del comensament, fins a tal extrem qu'una caiguda de cinquanta metres, en la que vaig trencar completament l'aparell, me féu recordar la realitat. Sortosament en vaig sortir indemne i desd'allavors la prudència reemplaçà la temeritat..."⁽¹⁵⁾

Amb l'arribada de l'aeroplà a Figueres, el seu trasllat fins l'antiga església de l'Institut, i el seu muntatge per part del mecànic francès Fleuré i d'alguns voluntaris figuerencs com Imbert, Guillamet, Bonaterra, Carbona, Soler... tot estava llest perquè aquelles festes que s'esperaven multitudinàries es possessin a prova. Allà va quedar exposat perquè tothom que volgués, i pagués, l'observés de prop. L'aparell Bleirot, després dels dies d'exposició, el dia 3 de maig va ser desmuntat altra vegada i transportat a l'hangar que s'havia aixecat en el camp d'esports, en el Camp dels Enginyers, on tindria lloc la magna demostració d'en Tixier.⁽¹⁶⁾

El mateix dia del trasllat de l'aeroplà fins l'improvisat aeròdrom, i amb el beneplàcit meteorològic oportú, unes magnífiques Fires i Festes varen començar amb sessions de cinema, obres de teatre, *corridos de toros*, exposicions, *matches de foot-ball*... i amb aviació.

L'exhibició aèria va ser un reclam per a molta gent de la província, d'arreu de Catalunya i també de l'altra banda dels Pirineus. Van arribar fins a quatre trens extraordinaris de Girona i Portbou, vehicles i carruatges de la capital gironina i de Perpinyà... una munió de gent que varen omplir Figueres sobretot diumenge dia 5. Un diari gironí deia a l'edició del 7 de maig:

"...En los paseos y centros de recreo de esta ciudad se notó mucho anteayer la ausencia de gran número de personas que se trasladaron a Figueras con objeto de participar de las fiestas..."⁽¹⁷⁾

Malauradament aquesta multitud també va ser un reclam per a, com es deia a l'època, la *gent de l'ungla* o *aucells de rapinya*, els quals van treballar de valent durant les festes tot i les recomanacions i advertències que s'havien fet des de diverses publicacions per tal que l'autoritat posés remei a aquest mal endèmic de les Fires. Un escrit deia:

"...es d'esperar, per evitar disgustos, que l'autoritat no descuydará la vigilancia, y si poguessin retirarse de la circulación certs aucells de rapinya que acostuman a venir tots els anys, avants de comensar de treballar, sería l'èxit segur, ja que es més fácil prevenir..."⁽¹⁸⁾

Però res va eclipsar la demostració de Mr. Tixier. Dissabte 4 de maig, a dos quarts de cinc de la tarda, havent dinat, amb l'aeroplà ja situat a l'hangar

15. *Empordà Federal*, (04/05/1912), pàg. 1, 2.

16. *Empordà Federal*, (11/05/1912), pàg. 3.

17. *Diario de Gerona*, (02/05/1912), pàg. 11; (07/05/1912), pàg. 8.

18. *La Veu de l'Empordà*, (20/04/1912), pàg. 3.



Tixier i el seu Bleirot. (Col·lecció particular Josep Fajol).



Tixier rodejat de les damisel·les que li varen lliurar flors després d'un dels vols. (Col·lecció particular Josep Fajol).

construït per a tal objecte, va tenir lloc la primera demostració de l'aviador francès. Ell, el seu mecànic Fleuré, voluntaris i curiosos, havien estat treballant des de les cinc del matí per tenir l'aeroplà a punt. Unes quinze mil persones varen assistir a l'espectacle i varen poder veure, per primera vegada a les seves vides, com un aeroplà s'enlairava i tornava a aterrar amb la precisió i delicadesa d'allò controlat per l'home. El camp estava ple. Les oliveres i vinyes del voltant també.

El pilot inicià el primer enlairament després que la Banda Militar toqués un pas doble i que les senyorettes assistents fessin volar llurs mocadors. Tixier va pujar a l'aparell, es va posar el casc i les ulleres, i després de col·locar el baròmetre i el rellotge al seu lloc, va esperar tranquil·lament que Fleuré donés l'embranchida necessària a l'hèlice perquè el motor s'enengués. Instants després, els voluntaris que aguantaven l'avió pel fusellatge el varen deixar anar, i els que l'aguantaven per la cua varen ser arrossegats i obligats a deixar l'aviador i el seu aeroplà lliures de tot lligam. Després de rodar uns trenta metres, el Bleirot es va enlairar i tothom va quedar bocabadat primer, i entusiasmat després. Havien vist l'home volar. Els assistents varen veure com l'aviador francès volava direcció Figueres, on la gent des dels terrats el saludà, després va virar cap a Avinyonet de Puigventós, des d'on va encarar el camp per fer el primer aterratge enmig de l'expectació i els elogis. El primer vol sobre l'Empordà havia durat menys d'un quart d'hora, aproximadament uns catorze minuts. En Tixier va estacionar l'avió davant l'hangar, on l'estaven esperant amb xampany per brindar per la seva victòria.

Després d'un merescut repòs, es va iniciar el segon vol del dia. Aquest, d'una durada aproximada a l'anterior, va combinar travessies fins a Roses i la seva badia, amb maniobres sobre el camp, el qual estava tancat amb tela metàl·lica i pres militarment perquè l'ordre es mantingués. Al finalitzar-lo, i com ja havia passat amb l'anterior, Mr. Tixier va aterrar per alimentar altra vegada el seu motor, i va rebre de mans d'afortunades damiselles unes esplèndides toies de flors.

Durant la tercera sortida del dia, Tixier va donar un ensurt als assistents quan, després d'uns deu minuts de vol, se li va aturar el motor i va haver de fer un aterratge d'emergència en un camp veí situat a sobre del firal dels burros. El públic va córrer a veure si Mr. Tixier estava il·lès i va poder comprovar com l'aviador francès, fent gala d'un gran domini aeronàutic, es trobava en perfecte estat. Després de verificar que l'aeroplà no havia patit cap dany, mostra del magnífic aterratge d'emergència realitzat per l'aviador, Fleuré li dona una altra embranchida a l'hèlice i en Tixier va poder pilotar el seu Bleirot a l'hangar perquè descansés fins l'endemà.

Els tres vols, que varen entusiasmar els assistents, varen ser un espectacle meravellós i un èxit rotund.

Aquella nit Tixier encara va tenir forces per assistir al ball que es va fer a l'Sport, on fou abordat, altra vegada, per algun periodista local i que ens ha deixat el següent diàleg i reflexió:

“A la nit el trobém en el ball del Sport:

- Teniu els ulls quelcom vermells...
- Es del fum del motor...
- Jo’m creia que no fos a conseqüència d’una forta tensió nerviosa.
- Cal no tinc pas nervis...

En Tixier, gran admirador de les dones catalanes, güaita ab satisfacció les belles parelles que creuen el saló. En Tixier no balla, empró li plau veure dançar.”⁽¹⁹⁾

Diumenge 5 de maig, l’espectacle va continuar amb més públic que el dia anterior, arribant, segons les cròniques, als vint-i-cinc mil espectadors que sobretot se situaren als camps, olivers i vinyes properes per ser testimonis de les evolucions de l’aviador i el seu aparell. Entre aquests testimonis es trobava l’alcalde de Lleida, que després de constatar l’habilitat de Tixier amb l’aeroplà i, no menys important, de comprovar quin èxit havia tingut entre el públic, va contractar el pilot per les Festes de Lleida que s’havien de celebrar els dies 16 i 17 d’aquell mateix mes. Aquesta segona festa d’aviació va ser un èxit, com ho havia estat la del dia anterior, reproduint-se les demostracions d’afecte i entusiasme del públic vers l’heroi del cel del moment a l’Empordà, amb el vistiplau de la famosa tramuntana, la qual no va fer acte de presència durant aquestes festes.⁽²⁰⁾

Durant la primera volada del dia, Tixier, ajudat pel seu mecànic i pels mateixos voluntaris del dia anterior, va enlairar-se sense cap problema i es va dirigir al mar guanyant una alçada aproximada de 525 metres, des d’on va virar per a dirigir-se a la capital empordanesa i sobrevolar el castell de Sant Ferran. D’aquesta manera, casual o no, els presos allà reclosos també varen poder contemplar-lo i aplaudir-lo mentre els sobrevolava lliurement. Una vegada a terra, Tixier va ser envoltat novament per un grup de senyorettes encapçalades per Carme Vives, portadora d’un ram de flors decorat amb cintes amb els colors francesos, espanyols i catalans, que li fou lliurat a l’aviador.

El segon i tercer vol del dia foren més curts que els anteriors, aproximadament de 6 i 5 minuts respectivament, però Tixier els dedicà a realitzar maniobres sobre el camp forçant la màquina voladora al màxim de les seves possibilitats, fet que la gent allà reunida va saber apreciar i agrair amb grans ovacions.

Els empordanesos i altres convidats a l’exhibició varen poder observar amb els seus propis ulls com un aparell més pesat que l’aire desafiava la gravetat, tot i que alguns ho varen interpretar a la seva manera. Es va donar la curiosa argumentació, per part d’un sector religiós, que manifestava que el vol de l’aparell era una mostra per als agnòstics que la Divinitat existia, ja que “...a ningú se li ocrorrá que l’aparell volador (...) per si sol s’enlayri y torni al mateix lloch de l’ascensió sense un impuls superior á la materia...”⁽²¹⁾

19. *Empordà Federal*, (11/05/1912), pàg. 3.

20. *Diario de Gerona*, (07/05/1912), pàg. 8; *Veü de l’Empordà*, (11/05/1912), pàg. 3.

21. *La Veü de l’Empordà*, (11/05/1912), pàg. 1.

Aquelles festes, per a no oblidar, varen concloure el dilluns 6 de maig amb una festa nocturna a l'Institut de Batxillerat de Figueres. Els components del Comitè Permanent de Festes, amb convidats acompanyats de les seves esposes, varen acomiadar l'aviador francès, que havia d'actuar el dia 14 del mateix mes a Lleida, amb un banquet de comiat. L'àgape va tenir lloc la nit del dimarts 7 de maig a la fonda del Comerç i va significar un *fins aviat* per a Tixier, ja que tornaria aviat a Figueres per prendre part d'una altra festa d'aviació.

Durant l'esmentat sopar, al qual assistiren prop de setanta persones, foren habituals els brindis i parlaments d'uns i altres, així com mostres d'agraïment de Tixier i Fleuré per haver estat rebuts i acollits d'aquella magnífica manera.

L'aviador francès va pronunciar, en la seva llengua materna, un sentimental discurs que fou contestat amb un llarg i sincer aplaudiment:

“Dames, damisel·les i cavallers: El desconeixment absolut de la vostra bella llengua, m'obliga a expressar-me en francès: vos en demano perdó. [...] I per termenar, sapígueu tots, que'l petó que Diumenge després de termenats els vols, vaig donar al arcalde, era pera tots vosaltres, i an ell el vaig donar perquè es an ell qu' heveu confiat la vostra hermosa ciutat de Figueres, de la que m'emportaré un recort al menys tan bo com el qu' ella en servarà de mi. Perdó, si cometo algun oblit, a tots gracies mil cops...que l'aucell blanc de Fransa al atravesar el vostre cel i saludar als vostres camps, els hi hagi portat la rica feconditat, i que les seves ales acariciant les fosques oliveres hagi alhora acariciat la pau, perque Espanya i Fransa, germanes llatines, visquin sempre ben unides.”⁽²²⁾

Entre les persones que dedicaren algun dels esmentats parlaments, trobem Salvador Dalí Cusí, pare del famós pintor, que havia arribat a Figueres com a notari l'any 1900, i s'havia integrat ràpidament dins el club “Sport Figuerenc”. Aquesta entitat, de caire liberal, i espai habitual de tertúlies polítiques, es trobava al carrer Monturiol, a escassos metres del domicili on la família Dalí-Domènech va instal·lar-se. El notari Dalí era un partidari convençut del federalisme català, fet que afavorí, sense cap mena de dubte, la seva integració dins el grup social que encapçalava el projecte anteriorment esmentat. Aquest grup el componien els membres i partidaris de la Federació Republicana Socialista de l'Empordà, que alhora coincidien majoritàriament amb els assidus a aquest club.⁽²³⁾

El sopar, en honor de Tixier i el seu mecànic, va concloure a la mitjanit amb l'aparició del cor de “La Erato” i la interpretació per part seva de dues belles composicions que, altra vegada, arrancaren sons aplaudiments d'emoció i alegria.

22. *Empordà Federal*, (11/05/1912), pàg. 4.

23. GIBSON, Ian, *La vida excessiva de Salvador Dalí*; Empúries, Barcelona, 1998; pàg. 45-59.

Els guanys que li beneficiaren la magna festa d'aviació i les activitats complementàries al Comitè varen significar que en la seva estrena gaudís d'un estat de comptes més que solvent. Els ingressos, a banda de les diferents subvencions que sumaven 2.400 pessetes, vingueren de la recaptació segons subscripció (1.461,55 pessetes), de l'exposició de l'aeroplà (1r dia 47,50, 2n dia 114, i 3r 252 pessetes), de les recaptacions per la Festa d'aviació (1r dia 1.653,10, i 2n dia 1.642,50 pessetes), de la festa nocturna a l'Institut (201,25 pessetes), i de l'adjudicació de la venda de begudes al camp d'aviació (40 pessetes). Aquestes 7.861,90 pessetes varen permetre, al Comitè, obtenir guanys a banda de fer-se càrrec de les següents despeses relacionades amb la festa aèria: telegrams i correspondència a l'aviador (6,30 pessetes), contracte de Tixier (1.500 pessetes de bestreta, i 2.000 pessetes per a les despeses dels vols), gratificació per al mecànic de l'aviador, senyor Fleuré (50 pessetes), pals i hangar pagat als germans Macau (342 pessetes), obsequi per a Tixier i ajudants en el Camp (49,50 pessetes), i jornals en el Camp (162,50 pessetes). Després de pagar totes les despeses, no només les d'aviació, varen obtenir un romanent de 1.713,80 pessetes.⁽²⁴⁾

Les festes foren un èxit total, com demostra el fet que la Rambla, durant les tardes de les Fires i Festes, no va ser suficient per encabir tota una gernació que acudí a Figueres, i les paraules que sintetitzaven l'eficient feina del Comitè:

“...sols remembrant la gernació immensa, que de la comarca i demés poblacions germanes de tot Catalunya i el Roselló acudí, i l'èxit que superant els més exagerats càlculs tingué l'atraienta i magna festa d'aviació, es veia la certesa de la nostra afirmació, confirmada encara en l'estat de comptes...”⁽²⁵⁾

S'havien establert els fonaments d'una tradició aeronàutica que perduraria durant anys.

FIRES DE SANT TOMÀS (1912)

El Comitè Permanent de Festes havia trobat un filó d'or, o almenys això era el que pensava. Realment l'espectacle aeri durant les Fires i Festes de la Santa Creu de 1912 va ser un èxit per a tots, així que no és d'estranyar que aquella atracció s'intentés repetir.

Si fem cas a un cartell de propaganda⁽²⁶⁾ en el qual s'anuncien per les Fires de Sant Tomàs a Figueres “Grans Festes d'aviació”, significaria que el Comitè, aquell mateix 1912, ja hauria programat un altre festival aeri. L'esmentat cartell publicitari anunciava dues jornades d'aviació organitzades pel Comitè Permanent de Festes amb la col·laboració de M. Boudet, delegat

24. Estat de Comptes del Comitè Permanent de Festes de Figueres, (17/08/1912), BPFi.

25. Comunicat informatiu del Comitè Permanent de Festes de Figueres, (17/08/1912), BPFi.

26. Cartell publicitari de 1912: fons Juli Pérez.

de la Lliga aèria de França. En aquella ocasió, l'aviador contractat va ser M. Hanouille que vindria amb el seu aparell monoplà de dues places Bleirot Anzani de 50 HP.

A banda de l'espectacle aeri, també s'havia organitzat una conferència d'aviació a càrrec de M. Emili Daguin, de l'escola d'aviació de Le Mans (França).

L'aeroplà utilitzat per Hanouille estaria exposat en un local de l'Institut figuerenc, com ho havia estat el d'en Tixier i, durant l'exhibició aèria, les entrades per a la qual es podien adquirir en una taquilla situada a la Rambla, es vendria la Flor Blava, en benefici de les víctimes d'aviació.

Amb la informació que tenim al nostre abast, sabem que aquelles festes foren anunciades oficialment per als dies 21 i 22 de desembre, entre les quatre i les sis de la tarda. També sabem que Hanouille volà sobre l'Empordà, però no podem confirmar si ho va fer en les dates anunciades o ho va fer, a causa d'algun imprevist, en dies posteriors.

TIXIER TORNA A FIGUERES (1914)

Durant els seus primers anys de vida, l'aviació esdevingué habitual a l'Empordà quan en altres indrets encara no ho era. Aquest fet no li manllevà expectació.

A inicis de 1914, el Comitè Permanent de Festes va organitzar una altra festa d'aviació, anunciada en periòdics i en programes informatius, que s'havia de celebrar el diumenge 4 de gener en el camp d'esports de l'Sport Club Ampurdanés. Per a l'ocasió vindria el pilot francès Edmon Vallier amb un biplà Caudron. Però aquell dia no es va poder volar a causa del mal temps, i l'aviador Vallier, finalment, va resoldre la situació realitzant alguns vols la diada de Reis des del Camp dels Enginyers.

Sembla ser que no va resultar un èxit i que la gent, acostumada a les evolucions dels aeroplans, va ser crítica amb la seva actuació. La gent volia veure volar Tixier.⁽²⁷⁾

Segons les cròniques, Tixier hauria vingut en diverses ocasions entre 1912 i 1914, i ja se'l considerava com *de casa*.⁽²⁸⁾ Sembla ser que l'aviador francès, durant les seves estades a Figueres, s'hauria comportat com una persona propera i simpàtica. A banda dels seus vols, també hauria tingut temps de donar les primeres lliçons de vol a un oficial de l'Exèrcit anomenat Vallespin, i que s'havia casat amb una figuerenca.⁽²⁹⁾

Tixier va tornar a enamorar el públic dos anys després d'aquelles magnífiques Fires i Festes de 1912.

27. *La Veu de l'Empordà*, (03/01/1914), pàg. 5; (10/01/1914), pàg. 5.

28. *La veu de l'Empordà*, (07/02/1914), pàg. 3.

29. *La veu de l'Empordà*, (02/05/1931), pàg. 5.



Tixier victorejat. (Col·lecció particular Oliveres-Guillamet).



Tixier enlairant-se. (Col·lecció particular Oliveres-Guillamet).

El Comitè va programar els actes de les Festes de 1914 sobre dos pilars principals: la diada d'homenatge al mestre Albert Cotó,⁽³⁰⁾ i la festa d'aviació a càrrec d'en Tixier.

Tixier es proposava mostrar al públic empordanès les darreres novetats aeronàutiques, entre les quals destacava el *looping*.⁽³¹⁾ El fet que el Comitè i la premsa local tinguessin notícia de l'existència d'aquesta acrobàcia aèria i del seu creador, com demostra que en un article aparegui la frase: "...Quan volará en Tixier? Diu que hem de veurer les voltes atrevides d'en Pegod i els salts mortals tan atrevits...",⁽³²⁾ significa que Tixier esdevingué la font i el portador, potser no l'únic, però sí un d'important, de les notícies i les novetats que es produïen, amb ritme vertiginós, en el camp de l'aviació, sobretot a França, durant aquells anys.

Amb motiu de l'esmentat festival aeri, que tindria lloc en el Camp dels Enginyers, es varen construir llotges i seients de preferència, i es van emplaçar llocs de venda de begudes i menjars.⁽³³⁾

L'experiència de festivals anteriors no deixava lloc a la improvisació. El dia 4 de maig de 1914 va ser el dia triat perquè Tixier efectués el desitjat bucle, però no va ser possible. L'aviador francès, que feia dies que es trobava a la ciutat, havia estat provant el seu nou aparell per la zona de la platja de Castelló d'Empúries. Allà estant, va patir una avaria i va haver d'aterrar a la platja.

El dia de la festa va poder arreglar el seu Bleirot, enlairar-se des de la sorra i aparèixer en el Camp dels Enginyers tot pilotant el seu aparell enmig de l'aclamació del públic. Sembla ser que el pilot francès no havia pogut practicar tot el que ell volia, a causa de l'esmentada avaria, i per tant no va voler arriscar-se a fer l'esperada acrobàcia aèria, però els assistents van poder veure'l evolucionant sobre els seus caps mentre descrivia perillosos viratges i diversos vols a diferent alçària.⁽³⁴⁾

Tixier va complir altra vegada amb les expectatives que s'havien creat al voltant seu i la festa d'aviació va ser un èxit, altra vegada.

GRAN GUERRA 1914-1918: TIXIER I FERRIOL PALÉ

L'estiu de 1914 Europa se'n va anar a la guerra enmig d'un esclat nacionalista alimentat durant els anys de l'imperialisme (1875-1914). Es deia que per Nadal tot s'hauria acabat, però no va ser així. Les Potències Centrals (Alemanya i Àustria-Hongria) i la Triple Aliança (Gran Bretanya, França i Rússia) varen

30. Albert Cotó i Fita (1892-1906), compositor empordanès.

31. Aquesta figura de l'acrobàcia aèria, també anomenada rull o bucle, es podria definir com realitzar un cercle vertical mantenint-se el pilot sempre dins d'aquest. El primer en realitzar voluntàriament un *looping* va ser Adolphe Pégoud (1889-1915), l'any 1913.

32. *La Veu de l'Empordà*, (07/02/1914), pàg. 3.

33. *Empordà Federal*, (02/05/1914), pàg. 1.

34. *Empordà Federal*, (09/05/1914), pàg. 2.

105	Wingforest Paul	2 ^e el 1911		Venu du Parc C.B. 103 en solde du 28/5
142	Tixier Henri	2 ^e el 1904 Pilote		Venu de la R. & A en solde de 3 ans le 21/4 1915 nommé Sergent le 1 ^{er} mai 1915
289	Palé Ferréol Vu le 2-11-36	2 ^e el 1914		Venu du Parc C. B. 103 en solde du 3/4
415	Sagrave Jean	2 ^e el 1906		Venu de la R. & A le 3 juin en solde du 4

Registre del personal de la V.B. 107; amb el registre 142 Henri Tixier, amb el 289 Ferréol(?) Palé. (MD/SGA/MH/PGM/Journaux des Unités (1914-1918)/ 2e trimestre 1915 – 2 A 190/01.

enfrentar-se en una sagnant guerra de quatre anys, durant els quals el nombre d'estats bel·ligerants va anar augmentant (Sèrbia, Bèlgica, Romania, Turquia, EUA...), i que provocà la mort de milions de persones de molt diversa nacionalitat sobretot a les trinxeres europees del front occidental.⁽³⁵⁾

La Primera Guerra Mundial (1914-1918) va comportar, entre molts altres avenços tècnics, un ràpid desenvolupament de l'aviació en aplicar-la al terreny militar, la qual cosa es traduí en la construcció de milers d'aeroplans, el seu perfeccionament, i l'augment extraordinari del nombre de pilots.

Amb les sensacions d'una guerra ràpida i responent al crit patriòtic, ciutadans dels dos bàndols s'afanyaren a inscriure's en els centres de reclutament militar o es mobilitzaren allà on els corresponia. Aquest cas també fou el d'Henri Tixier, que va servir a l'*Armée de Aviation* francesa, concretament a l'*Escadrille Voisin Bombardement 107*. La seva fitxa militar no revela gaire de la figura d'en Tixier.⁽³⁶⁾ Sembla ser que va ser mobilitzat des de la reserva amb grau de soldat amb destinació a una esquadrilla aèria.⁽³⁷⁾

Però aquesta no va ser la seva destinació immediata en esclatar la guerra. A través de la premsa figurem que l'octubre de 1914, Tixier es trobava a Palavas-les-Flots (França) "...en depòsit per a reposar se..."⁽³⁸⁾ i sense poder revelar res del que havia fet fins llavors com a mesura preventiva en temps de guerra. Quan va haver descansat, en disposició de volar per França, es va incorporar a Tours (França) per treballar amb els aeroplans Morane-Saulnier.⁽³⁹⁾ Tixier s'incorporava al servei actiu, però no ho feia sol: un empordanès, Ferriol Palé, s'havia incorporat a l'exèrcit francès i s'havia convertit en mecànic militar. Sembla ser que Palé era un mecànic que l'aviador

35. BRIGGS, Asa; CLAVIN, P., *Hª Contemporánea de Europa 1789-1989*, Crítica, Barcelona, 1997, pàg. 205-210; HOBBSAWM, Eric, *Historia del Siglo XX*, Crítica, Barcelona, 1995, pàg. 29-39.

36. Ministère de la Défense/SGA/Mémoire des Hommes/Première Guerre Mondiale/Personnels de l'Aéronautique Militaire/Fitxa d'Henri Tixier.

37. Avió de reconeixement i bombardeig biplaça francès.

38. *Empordà Federal*, (17/10/1914), pàg. 3.

39. Aeroplà monoplaça utilitzat com a caça per l'exèrcit francès durant els primers compa.

francès va conèixer durant les seves estades a Figueres i li va ser d'ajuda durant els festivals aeris que se celebraren. Tixier i Palé, pilot i mecànic, amics forjats a les Fires i Festes de Figueres, units per la passió del vol i la defensa de tot allò que significava la República francesa, viurien junts, com una mena de *Quijote* y *Sancho*, les noves experiències que el context bèl·lic els oferiria.⁽⁴⁰⁾

Seguint les petjades de Tixier a la Gran Guerra, i amb les seves les de Palé, sabem que a l'any 1915 va canviar de muntura aèria i es va incorporar, voluntàriament o forçosament, a les esquadrilles Voisin de bombardeig amb seu a Belfort (França). En el diari de l'*Escadrille Voisin Bombardement 107*, referent al segon trimestre de 1915, apareix amb el número de registre 142 Henri Tixier, pilot amb grau de soldat de segona classe, de 1907 (Ileva?). Segons aquest diari, Tixier va arribar a l'esmentada esquadrilla, la qual es trobava operant al front occidental, l'abril de 1915. El 21 d'abril d'aquell mateix any va ser nomenat caporal, i el 16 de maig següent li van concedir el grau de sergent.⁽⁴¹⁾

Amb el número de registre 289, en el mateix diari de la unitat, apareix Ferréol (?) Palé, incorporat com a soldat l'any 1914.⁽⁴²⁾

Als pocs dies de servir en aquesta esquadrilla, Tixier, acompanyat per Palé, va patir un accident aeri quan tornava d'una missió de guerra sobre Alemanya. L'esmentat accident va tenir lloc quan van haver de realitzar un aterratge d'emergència en un camp llaurat, en territori francès, després d'hores de vol en condicions meteorològiques adverses i d'haver estat atacats pels alemanys. A l'aterrar, l'avió va bolcar i Tixier va haver de ser ingressat a l'hospital durant uns dies.⁽⁴³⁾ Aquest accident l'esmentava la premsa figuerenca el mateix abril de 1915, fet que constata la fluïdesa d'informació i l'expectació que aixecava Tixier, i ara també Palé, a l'Empordà.⁽⁴⁴⁾

Tot i que en els següents diaris trimestrals de l'*Escadrille Voisin Bombardement 107* corresponents a l'any 1915 Tixier apareix com a sergent pilot, però sense res a destacar,⁽⁴⁵⁾ a l'*Empordà Federal* s'anunciava a finals de 1915 que a Tixier li havien concedit la Creu de Guerra i que Palé, que havia ascendit a caporal, també se l'havia guanyada. A l'esmentada notícia apareixia, traduïda al castellà per Tixier, l'ordre del dia de l'esquadrilla on es feia esment de l'empordanès:

“Palé Ferreol, español, mecánico bombardero y ametrallador del sargento aviador Tixier. Siempre ha acompañado a su piloto en sus vuelos

40. *Empordà Federal*, (24/10/1914), pàg. 3.

41. Ministère de la Défense/SGA/Mémoire des Hommes/Première Guerre Mondiale/Journaux des Unités (1914-1918)/ 2e trimestre 1915 – 2 A 190/01.

42. Ministère de la Défense/SGA/...2e trimestre 1915 – 2 A 190/01, pàg. 22.

43. Segons el registre de la seva unitat, VB 107, Tixier va estar a l'hospital militar entre el 6 i el 10 d'abril de 1915, fet que corroboraria l'accident.

44. *Empordà Federal*, (17/04/1915), pàg. 3.

45. Ministère de la Défense/SGA/... 3e trimestre 1915 – 2 A 190/01, 4e trimestre 1915 – 2 A 190/2.

arriesgados. Tiene cerca de 200 horas de vuelo sobre el enemigo. Últimamente en el raid sobre X...ha atacado un aéreo plano aleman y después de una lucha tenaz le obligó a aterrizar en sus líneas”.⁽⁴⁶⁾

L'article finalitzava amb la frase “Apa Paler, avant i fora, contra els violadors de Bèlgica!”. Aquest escrit, que acabava tan apassionadament, va ser reproduït pel setmanari barceloní *Iberia*, i va ser el detonant perquè s'engegués una campanya mediàtica, amb finalitat d'ajuda material, en favor dels catalans que lluitaven per la causa aliada.

L'esmentada campanya política va anar madurant al llarg de 1915, fins que a principis de 1916 es va crear el Comitè de Germanor amb els Voluntaris Catalans, un ens per ajudar els voluntaris catalans que lluitaven al bàndol aliad, com era el cas de Palé. Aproximadament van decidir defensar els ideals representats per França, o simplement buscar aventures o fugir de problemes, uns 954 catalans, d'entre els quals hi havia 103 gironins, i a la vegada, d'entre aquests catalans, que van decidir agafar les armes, hi havia 12 figuerencs. D'aquests voluntaris n'hi va haver, la majoria, que es van enrolar a la legió estrangera francesa, per la seva condició d'estrangers, però també n'hi va haver que van adquirir la nacionalitat francesa i així van poder allistar-se a l'exèrcit regular francès.⁽⁴⁷⁾

Segons les dades del Doctor Solé i Pla,⁽⁴⁸⁾ fundador del Comitè de Germanor per als Voluntaris Catalans de la guerra 1914-1918 i president d'Unió Catalanista, hi havia dos germans figuerencs,⁽⁴⁹⁾ Ferriol i Tomàs Palé, entre els que varen voler contribuir a la causa aliadòfila. Tomàs va ingressar a la legió estrangera, mentre que el seu germà, Ferriol, va nacionalitzar-se i va arribar a ser mecànic d'aviació a l'exèrcit regular francès fins al final del conflicte. Ferriol Palé, segons Solé i Pla, com hem dit, seria mecànic d'aviació. Però segons altres fonts seria mecànic i metraller de bombarder, o fins i tot aviador que hauria guanyat la Creu de Guerra per haver abatut un aparell alemany.⁽⁵⁰⁾ Aquestes petites confusions són fruit d'un garbuix d'informació diversa. El que és cert és el que ja s'ha dit: que va ser un mecànic militar, que tot acompanyant el seu amic Tixier emprava la metralladora de l'avió, i li va ser concedida la Creu de Guerra per haver volat més de 200 hores sobre l'enemic i haver fet presoner un avió alemany, matant el pilot i ferint el metraller.⁽⁵¹⁾

Doncs bé, l'empordanès Ferriol Palé, arran d'haver-se publicat que havia guanyat l'esmentada condecoració, va esdevenir una mena d'heroi, després en vindrien altres, de la causa aliada al Principat. La defensa dels seus ideals venia

46. *Empordà Federal*, (16/10/1915), pàg. 5.

47. GAY, J. Víctor, “Els gironins de la Gran Guerra (1914-1918)”, *Revista de Girona*, núm. 222, Diputació Girona, Girona, pàg. 28-35.

48. Joan Solé i Pla (Barcelona 1874 – Colòmbia 1950), metge i polític català.

49. Segons les dades del Comitè de Germanor amb els Voluntaris Catalans, els Palé eren figuerencs, però segons l'*Empordà Federal* eren de Sant Climent Sescebes. En tot cas, empordanesos.

50. CORTADE, Eugène, *Catalunya i la Gran Guerra*, Rafael Dalmau, BCN, 1969, pàg. 66.

51. *Empordà Federal*, (27/11/1915), pàg. 2.

de sectors catalanistes i republicans que van creure que tot nacionalisme havia de tenir la seva política exterior. Dins aquest corrent, l'abril de 1915, es va crear la revista *Iberia*. Des de les seves pàgines, escrites en castellà menys els articles de Rovira i Virgili que ho estaven en català, es volia irradiar el pensament catalanista que en aquells moments era majoritàriament francòfil. *Iberia* i el Comitè de Germanor per als Voluntaris Catalans van engegar una campanya per a donar suport als catalans que estaven lluitant a la guerra. Tot va ser força simbòlic però el primer gest, impulsat per l'esmentat setmanari barceloní, va ser dirigit a un soldat empordanès, nacionalitzat francès, que es deia Ferriol Palé. Enmig d'aquesta dinàmica, Palé va ser convertit en un heroi de la premsa catalana, i la revista *Iberia* i l'*Empordà Federal* varen promocionar la seva persona amb articles com el titulat "Por un héroe Catalán".⁽⁵²⁾ Fins i tot l'Ateneu Barcelonès el va homenatjar i va promoure una subscripció econòmica.⁽⁵³⁾

L'*Empordà Federal* es feia ressò de l'article aparegut a *Iberia* el 23 d'octubre de 1915, que a la seva vegada esmentava l'edició del 6 d'octubre del setmanari empordanès, i informava que el setmanari barceloní advocava per l'obertura d'una subscripció per comprar una condecoració a Palé, i amb aquesta finalitat l'obria amb 25 pessetes.⁽⁵⁴⁾ Part de l'article d'*Iberia*, que reaccionava així a la primícia anunciada per l'*Empordà Federal*, deia així:

"...y junto a los muertos esa brava juventud ampurdanesa que acaba de recibir el agradecimiento de Francia, colgando de su pecho la cruz de guerra. El aviador Tixier, se llevó de Figueras, después de unos vuelos de fiesta mayor, a un muchacho que lleno de coraje y de ansias aventureras, quería también volar, recogiendo gloria por el cielo. [...] Ya que no podemos poner cruces en las fosas de nuestros muertos, pongámoslas en los pechos de nuestros vivos, Iberia, ruega a sus amigos de Empordà Federal, propongan el envío a Ferriol Palé de una cruz de honor..."⁽⁵⁵⁾

El setmanari figuerenc va saber agafar el testimoni de la iniciativa promoguda per *Iberia*, i va obrir la sol·licitada subscripció perquè tots els seus lectors poguessin correspondre amb un donatiu.

La campanya aliadòfila o francòfila, canalitzada a Catalunya amb l'exaltació fins a la mitificació dels catalans que lluitaven per la seva causa, va continuar i es va anar consolidant, alhora que l'*Empordà Federal* hi contribuïa amb articles sobre Palé i notícies de Tixier. En ple enfervoriment per Palé, Francesc Guillamet va acompanyar la família del mecànic empordanès fins a

52. Revista *Iberia*, (6/11/1915), pàg. 11.

53. MARTÍNEZ FIOL, D., *Els "Voluntaris catalans" a la Gran Guerra (1914-1918)*, Abadía de Montserrat, 1991, pàg. 53 i 136; CORTADE, Eugène, *Catalunya i la Gran Guerra*, Rafael Dalmau, BCN, 1969, pàg. 66.

54. *Empordà Federal*, (30/10/1915), pàg. 5.

55. L'article d'*Iberia* del dia (23/10/1915), el reproduïa l'*Empordà Federal* del (06/11/15), pàg. 1, 2.

Cervera de la Marenda (França), on s'havien de retrobar. Guillamet es va assabentar d'aquesta trobada i després de recollir la documentació necessària a l'Ajuntament per tal de passar a França, va viatjar en tren per tal d'entrevistar l'heroi. A l'estació francesa es van retrobar amb en Ferriol, que anava vestit amb l'uniforme de mecànic militar amb el braçallet d'aviador, amb la seva mare i la seva germana, i en Guillamet es trobava allà per veure-ho i després explicar-ho. Palé, tot lluint la famosa Creu de Guerra, que penjava del seu pit amb una cinta verda ratllada de vermell, va delectar-los amb les seves històries i amb la seva companyia. Els explicà, en un català molt afrancesat, que no havia volat mai abans d'entrar en el cos d'aviació francès, i que ho féu per primer cop en un biplà que fou atacat amb granades enemigues, creient que allò era la seva fi. També els va explicar com va poder retornar amb Tixier, i de l'accident que patiren tots dos quan el seu avió va haver de realitzar un aterratge d'emergència, i de com, després de treure Tixier inconscient de l'avió, no va poder entendre's amb els soldats francesos que els trobaren i va acabar tancat en un castell fins que Tixier va recuperar la consciència i els ho va poder explicar tot,... i enmig de totes aquestes aventures, projectes de futur amb en Tixier i paraules esperançadores. Palé va ser més escoltat que entrevistat, però va servir per escriure l'article sobre l'heroi del moment.⁽⁵⁶⁾

Però la fama és sempre efímera i, tot i que causa certa confusió que a partir de llavors no se'n parlés més, entre 1916 i 1918 hi ha una gran llacuna informativa pel que fa als nostres protagonistes. No apareixen articles sobre Palé o notícies de Tixier, i la crònica de l'esmentada unitat de bombardeig a través dels seus diaris té un buit temporal perquè els corresponents a l'any 1916 no són consultables o s'han extraviat, i quan reapareixen l'any 1917 ja no trobem ni el nom d'Henri Tixier ni el de Ferriol Palé a les seves pàgines. Què havia passat? Sabem que Palé es va llicenciar en finalitzar el conflicte bèl·lic l'any 1918, per tant va sobreviure, però de les seves vicissituds entre 1916 i la fi de la guerra, de moment, silenci. Segurament va ser víctima de la recerca, per part dels grups aliadòfils, de la mitificació d'algun altre *poilu*⁽⁵⁷⁾ català. El catalanisme filofrancès, interessat en exagerar tant la xifra de “voluntaris” catalans, com les seves qualitats humanes i intel·lectuals, va buscar incansablement el prototip de la personificació del soldat català noucentista ideal, una mena de soldat que aplegués tradició i modernitat, i que servís de figura carismàtica per a aquest moviment de connotacions més aviat polítiques.⁽⁵⁸⁾ Actes diversos serviren a aquesta causa, en la qual l'*Empordà Federal* també va participar amb articles com el “Els dotze mil de la legió”.⁽⁵⁹⁾

56. *Empordà Federal*, (27/11/1915), pàg. 2.

57. *Poilu* (pelut) va ser el nom popular amb què es varen conèixer els soldats pels seus bigotis i barbes.

58. MARTÍNEZ FIOL, David, “Els intel·lectuals poilus i el mite dels ‘voluntaris catalans’”, *L'Avenç*, núm. 294, Barcelona, 2004, pàg. 29-33.

59. *Empordà Federal*, (09/11/1918), pàg. 1.

Pel que fa a Tixier, tot i que no apareix⁽⁶⁰⁾ a la base de dades que el Ministeri de Defensa francès disposa dels “Morts pour la France” durant la Primera Guerra Mundial, segons un article titulat “En Tixier es mort”, l’*Empordà Federal* va informar que Palé els havia comunicat que en Tixier, encarregat llavors de provar aparells reparats de l’exèrcit francès, havia mort el setembre de 1917, sense especificar el com.⁽⁶¹⁾ Tanmateix, segons un article de *La Veu de l’Empordà* de 1931, en el qual s’esmenta l’aviador francès, aquest hauria mort en el camp de batalla.⁽⁶²⁾ I encara trobaríem altres fonts no documentades que ens conduirien a un tràgic final, a un desenllaç ocorregut el setembre de 1917, quan Tixier hauria mort durant un vol de plaer acompanyat pel seu pare, el qual, per a més sorna del destí, estaria gaudint per primera vegada del plaer de volar.

El que és segur és que la mort d’en Tixier va tenir lloc durant la Primera Guerra Mundial, concretament durant el setembre de 1917.

D’aquesta manera finalitzava la primera etapa de la curta però intensa història aeronàutica empordanesa. L’aviació, després de la Gran Guerra, tot i mantenir aquell aire romàntic dels pioners, ja no era la mateixa, però no deixaria de visitar l’Empordà i durant els anys 20 es continuà amb la tradició aeronàutica fomentada per Tixier i companyia. Una tradició que finalment es consolidà durant la II República amb en Francesc Guillamet, l’Aero Club Empordanès, el camp del Manol i Joaquín Collar.

FONTS I BIBLIOGRAFIA

Diaris i butlletins

Empordà Federal, Figueres

Diario de Gerona, Girona

La Veu de l’Empordà, Figueres

Revista de Girona, Girona

Revista Iberia, Barcelona

Revista de Locomoción Aérea, Barcelona

Arxius, museus, biblioteques, i col·leccions particulars

Arxiu Històric Comarcal de l’Alt Empordà, Figueres.

Biblioteca Pública de Figueres, Figueres.

Biblioteca Pública de Girona, Girona.

Col·lecció Particular Oliveres-Guillamet, Figueres.

Col·lecció Particular J. Fajol, Figueres.

Col·lecció Particular Juli Pérez, Figueres.

Ministère de la Défense/SGA/Mémoire des Hommes/PGM, França.

60. Sí apareix un Henri Tixier, però aquest nascut el 14 d’abril de 1889 a Cher (França), i mort en combat el 29 d’agost de 1916. Curiosament nascut el mateix any i lloc que el nostre Tixier aviador.

61. *Empordà Federal*, (29/09/1915), pàg. 3.

62. *La Veu de l’Empordà*, (02/05/1931), pàg. 5.

Llibres i revistes

- BRIGGS, Asa; CLAVIN, P., *Historia Contemporánea de Europa 1789-1989*, Crítica, Barcelona, 1997.
- CORTADE, Eugène, *Catalunya i la Gran Guerra*, Rafael Dalmau, BCN, 1969.
- GAY, J. Víctor, “Els gironis de la Gran Guerra (1914-1918)”, *Revista de Girona*, núm. 222, Diputació Girona, Girona, 2004.
- GIBSON, Ian, *La vida excessiva de Salvador Dalí*; Empúries, Barcelona, 1998.
- HOBBSAWM, Eric, *Historia del Siglo XX*, Crítica, Barcelona, 1995.
- MARTÍNEZ FIOL, D., *Els “Voluntaris catalans” a la Gran Guerra (1914-1918)*, Abadia de Montserrat, 1991.
- MARTÍNEZ FIOL, David, “Els intel·lectuals poilus i el mite dels ‘voluntaris catalans’”, *L’Avenç*, número 294, Barcelona, 2004.
- SIMONS, D.; WITHINGTON, T., *Historia de la Aviación*, Parragon Books Ltd., Bath (UK), 2007.

