

1950. Un accident aeri a la serra de l'Albera

Miquel Serrano^{a*}

^a *Llicenciat en Història de l'Art. Universitat de Girona*
Màster de Gestió de Patrimoni Cultural a l'àmbit local (IPAC-UdG)

RESUM

El 8 de desembre de 1950 va tenir lloc l'accident aeri més important amb nombre de víctimes a la serra de l'Albera, prop de Requesens (la Jonquera). A partir de la consulta d'hemeroteca, els testimonis orals i sobretot l'expedient del Fons del Govern Civil de l'Arxiu Històric de Girona (AHG), s'ofereix una reconstrucció d'aquest esdeveniment excepcional, tràgic i gairebé oblidat.

Paraules clau: Aviació, accident aeri, Albera, Requesens, Cantallops, la Jonquera, franquisme, rescat.

1950. An air plane crash in the Albera mountain range

ABSTRACT

On December 8, 1950, the most important air plane accident, as for the number of victims, occurred in the Albera range near Requesens (La Jonquera). Consulting newspaper archives, oral testimonies and especially the file of the Civil Government Fund of the Historical Archive of Girona (AHG), allows to reconstruct this exceptional, tragic and almost forgotten event.

Keywords: *Aviation, air plane crash, Albera, Requesens, Cantallops, La Jonquera, Franco regime, rescue.*

* Correspondència: Miquel Serrano
E-mail: reg1980@yahoo.es

Recepció: 23/06/2017 • Acceptació: 19/09/2017

DOI: 10.2436/20.8010.01.230

Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos (AIEE), Figueres, vol. 48 (2017), pàg. 211-226

INTRODUCCIÓ

El cel de l'Albera ha estat una zona de trànsit aeri des dels inicis mateixos de l'aviació comercial, principalment per la seva situació de pas entre França i Espanya i entre Europa i l'Àfrica. L'Albera representa l'únic accident orogràfic destacable d'aquest espai de pas, entre el Rosselló i l'Empordà.

A l'Albera hi ha hagut quatre accidents aeris. El primer és el de 1950, que va tenir lloc el divendres 8 de desembre de 1950 prop de Requesens, van morir cinc de les nou persones que hi volaven i és l'objecte d'anàlisi en aquest article.

El segon i menys important va tenir lloc el 1979 i va ser un petit accident amb una avioneta als voltants de la Font del Clot de la Tina (Cantallops),¹ que es va saldar sense ferides greus del seu únic ocupant.

El tercer és el més recordat, l'accident d'un avió DC-6 en tasques d'extinció d'incendis el 19 de juliol de 1986. Aquest accident va provocar la mort de tota la tripulació, formada per quatre persones, i va tenir lloc a la Muntanya de Cantallops, al lloc anomenat les Comes d'Infern, entre el coll de l'Auleda i el puig de les Canals.² Aquest accident aeri ha quedat vinculat al gran incendi forestal de 1986 que va cremar més de 26.000 hectàrees a tota la comarca.

El quart és el més recent, una avioneta suïssa particular que es va estavellar prop del Mas Gamarús, a Baussitges, sis quilòmetres al nord d'Espolla, el 12 d'octubre de 2003.³ En aquest accident també van morir quatre persones, tota la tripulació, de nacionalitat suïssa. L'avioneta, que va sortir d'Eivissa i anava fins a Basilea, va ser localitzada dos dies després de l'accident.

-
1. L'accident va tenir lloc a finals de setembre de 1979 i el passatger era un aviador amateur. Hi ha una nota informativa al diari *El Punt*, el dia 11 d'octubre de 1979, signada per "L'apuntador", un dels pseudònims del periodista, escriptor, i polític Just Manuel Casero Madrid (Abrantes, Portugal, 1946 – Girona, 1981).
 2. Lluís SERRANO JIMÉNEZ va publicar a la revista *L'Esquerda de la Bastida. Revista de la Jonquera i contrada* núm. 25 (juny de 2000), l'article "19 de juliol de 1986. El gran incendi i accident aeri a Cantallops", on explica amb més detall el context i les dades d'aquest accident. També hi ha moltes informacions d'hemeroteca entre el 20 i el 25 de juliol de 1986 a diaris com *El Punt*, *Diari de Girona-Los Sitios*, *La Vanguardia*, *Le Figaro* o *L'Indépendant*. Al Fons Narcís Sans de l'Arxiu Municipal de Girona també hi ha imatges audiovisuals de l'incendi i de les restes de l'accident preses pels serveis informatius de TV Espanyola (TVE). El 2007 Jordi Calvet i Montse Bursset, amb la col·laboració de l'Associació "Cantallops Acció Cultural" van produir un documental sobre l'incendi de 1986 *Memòria del foc. 19 de juliol de 1986*, que inclou molta informació sobre l'accident i el rescat de les víctimes. El 2016 la revista *Alberes* núm. 16, a la secció, «Una mirada en el paisatge», inclou un article de Cristina Massanés amb fotografies de Jordi Puig, "La Serra de les Canals a Cantallops", sobre les restes d'aquest accident (p. 104-107).
 3. Per a més informació es poden resseguir les notícies sobre l'accident aparegudes als diaris *El Punt*, *La Vanguardia* i *Diari de Girona* dels dies 15, 16 i 17 d'octubre de 2003 i al *Setmanari de l'Alt Empordà* de 14 i 21 d'octubre de 2003.

A partir de les informacions aparegudes a la premsa i dels testimonis que recorden l'accident de 1950 hem reconstruït les circumstàncies de l'accident d'ara fa 67 anys i el seu context històric.

Tot i que l'accident aeri que aquí ens ocupa és relativament poc important, a escala local té una rellevància històrica, ja que va significar un episodi excepcional ben gravat a la memòria col·lectiva de totes les persones que el van viure i que ens pot servir per a identificar alguns aspectes de la cultura i la història dins l'àmbit local (de Cantallops i la Jonquera) i a escala internacional de mitjan segle xx.

El 1950 feia poc més de deu anys que havia acabat la guerra civil i el control militar era intens als pobles fronterers, ja que només feia cinc anys del final de la Segona Guerra Mundial. Cantallops tenia al voltant dels cinc-cents habitants, nombre que va anar disminuint fins al voltant dels tres-cents actuals, i produïa sobretot blat, oli, vi, suro, carbó i llenya. La Jonquera tenia al voltant dels mil dos-cents habitants, nombre que ha augmentat fins al voltant dels més de tres mil actuals, i produïa oli, vi, suro, carbó i llenya, però sobretot era un important enclavament duaner i destinació de cossos de seguretat de l'Estat (Policia, Guàrdia Civil i Exèrcit).

Tot el Pirineu estava militaritzat i hi havia grans contingents de militars a la zona. El control social, militar i polític estava controlat per les forces de la Guàrdia Civil, amb caserna a la Jonquera, Cantallops i vigilància a Requesens, l'Exèrcit de Terra i els alcaldes, capellans i *Jefes locales del Movimiento*. Els anys 40, en el context de la Segona Guerra Mundial, la zona de l'Empordà, per la facilitat d'accessos i passos fronterers, tenia un important protagonisme pel que fa al pas d'evadits i refugiats de guerra de França que travessaven la frontera. També va ser aquesta zona un dels passos de trànsit de les diferents accions clandestines dels maquis, que eren considerades pel règim dictatorial com un problema d'ordre públic equiparat a la delinqüència comuna i del qual s'encarregava la Guàrdia Civil.

És en aquest context de postguerra, escassetat i control militar dictatorial i repressió social i política que un avió s'estavella un dia de mal temps a Requesens.

L'ACCIDENT SEGONS LA PREMSA I LES FONTS D'ARXIU

Segons els informes policials de l'accident, i també segons la premsa històrica espanyola i francesa on n'hem detectat referències, va tenir lloc al voltant de les sis de la tarda del divendres 8 de desembre de 1950. L'avió accidentat es tractava d'un DC-3⁴ amb matrícula F-BAXY que procedia d'Orà (Algèria), on havia fet escala

4. L'avió Douglas DC-3 (*Douglas Commercial 3*) és un avió de passatgers d'ala fixa i propulsió amb hèlixs la velocitat i l'àbast del qual van revolucionar el transport aeri de les dècades de 1930 i 1940. Va ser desenvolupat per un grup d'enginyers encapçalat per l'enginyer aeronàutic Arthur Emmon Raymond (EUA, 1899-1999) i fabricat per l'empresa Douglas Aircraft Company a partir de 1935. El nom exacte del tipus d'avió Douglas accidentat és la versió militar del DC-3, el C-47B-25-DK (DC-3), també

després de sortir de Casablanca (Marroc), i es dirigia a Perpinyà.⁵ El viatge estava operat per la companyia Air Atlas.⁶

El lloc de l'accident va ser a les proximitats de Requesens (la Jonquera), justament en un roquer del vessant sud-oest del puig Pinyer, sota el puig de l'Homenatge, a una alçada sobre el nivell del mar d'uns 780 metres.

A l'avió, hi viatjaven nou persones, tres tripulants i sis viatgers, a banda de diverses mercaderies entre les quals, segons els testimonis orals, hi havia, a part de correspondència, un carregament de taronges i de gots de cartró. De l'informe de



Indicació geogràfica de l'accident (vora puig Pinyer, Requesens), des de la plana de Cantallops.

anomenat *Dakota*. L'accident està registrat per l'*Aviation Safety Network* (ASN) –un lloc web que realitza un seguiment d'incidents d'aerolínies– a partir de la seva matrícula: F-BAXY. Va ser un tipus d'avió que les forces armades de molts països van utilitzar, durant la Segona Guerra Mundial, pel transport de tropes, de càrrega o com a avions infermeria. Se'n van produir unes 11.000 unitats als EUA i, sota llicència, una versió japonesa (500) i una russa (5000). Després de la guerra, milers d'aquests avions van ser reconvertits per al seu ús civil i el DC-3 va ser l'avió estàndard durant molts anys de totes les companyies d'aviació del món. Estava preparat per a 2 pilots de tripulació i tenia una longitud de 19,7 metres, una envergadura de 29 metres, una alçada de 5,16 m, una superfície d'ala de 91,7 m², un pes buit de 7.650 kg i un pes carregat d'11.430 kg que podia arribar a una velocitat màxima de 333 km/h i una autonomia de 2.540 km (amb combustible màxim i 1.590 kg de càrrega).

5. En aquell moment el Marroc era colònia de l'estat francès, anomenada Protectorat francès del Marroc, i Algèria estava sota el domini colonial i assimilada a França, situació que no canvià fins al 1956 per al Marroc i fins al 1962 per a Algèria.
6. Air Atlas Maroc (*Compagnie Cherifienne de l'Air*) va ser una aerolínia amb seu a Casablanca que operava des del Marroc a Algèria, França i Espanya amb 5 avions tipus Douglas DC-3S i 2 avions tipus *Languedocs* entre el 1946 i el 1953. Posteriorment, fruit de la fusió d'Air Atlas Maroc i Air Maroc, es va crear Royal Air Maroc. L'avió accidentat feia la línia Casablanca-Perpinyà.

la Direcció General de Seguridad d'11 de desembre de 1950⁷ se'n poden extreure les dades dels passatgers:

Supervivents	Víctimes mortals
Jean Hersant , de 23 anys, sergent de la Infanteria Colonial de l'Exèrcit Francès (Cos Marroquí) a Ausde, Marroc, resident a París	Magnin (o Magnien), pilot
Jean Galban , de 25 anys, membre de la Guàrdia Republicana de Marràqueix, resident a Marràqueix, natural de Lo Vigan (Departament del Gard, Regió del Llenguadoc-Rosselló)	Bergeon (o Berton), radiotelegrafista
Roland Davy , de 26 anys, agricultor, de Villefranche Rouergue (Departament de l'Avairon, Regió del Migdia-Pirineus)	Labonne , mecànic
René Delannoy , de 36 anys, capità de la Legió Estrangera a Oujda (Marroc), natural de Boillent (França)	Jacques Dompagnac Latour , capità de la Legió Estrangera procedent d'Indoxina
	Paul Lays , industrial, president de la Cambra de Comerç de la ciutat de Port Lyautey (Kenya, Marroc)

Les causes de l'accident s'atribueixen a la suma de la meteorologia (tramuntana i temporal de neu) i a possibles dificultats tècniques, és a dir, al mal temps que feia aquell dia i a problemes amb la conducció a causa, segons apunten el diari *Los Sitios -Diario de Gerona* i el setmanari *Ampurdán*, al mal funcionament de l'altímetre.

Van poder sobreviure quatre de les nou persones que hi viatjaven, tots ells passatgers, possiblement perquè no portaven el cinturó de seguretat i la seva posició prop de la part posterior de l'aeronau els va desplaçar amb força cap a l'exterior. Els supervivents van ser rescatats i ajudats per membres de la Guàrdia Civil de Cantallops (124^a Comandancia) y Requesens (131^a Comandancia), i per veïns de Requesens, que van pujar cap al lloc de l'accident, a una mitja hora de camí des del veïnat, amb un temps fred de pluja, tramuntana i neu, i en plena nit. També van acudir, després, diverses persones de pobles veïns.⁸ L'única referència

7. L'Informe de la Direcció General de Seguridad (Comissaria de Policia de la Frontera Zona Oriental, SPFPA, Figueres), signat pel Comissari de Policia de Figueres, Julio Escursell, està inclòs dins l'expedient sobre l'accident del Fons del Govern Civil de l'Arxiu Històric de Girona (AHG).

8. *Los Sitios-Diario de Gerona* del 10 de desembre de 1950 (pàgina 5) parla específicament de veïns de... "Cantallops, Pont de Molins y Recasens que, con exposició de sus propias vidas lograron salvar a los heridos, que indudablemente a no ser por la rapidez con que fueron atendidos hubieran muerto de frío, y por haber rescatado los restos de los cadáveres a pesar de la tormenta que reinaba en el abrupto lugar del accidente".

era l'incendi que va provocar la topada amb les roques. Primerament van trobar tres dels quatre ferits, que ja baixaven per la muntanya cap al camí que comunica Requesens amb Sant Martí de l'Albera passant pel coll Forcat. Van marxar del lloc dels fets després de l'inici de l'incendi. El quart ferit no el van trobar fins a unes hores més tard, un cop el foc va perdre intensitat, cap a les 22 h, al mateix temps que es recuperaven els primers cadàvers.

Sábado, 9 de diciembre de 1950

LOS SITIOS

En Col Forcat, cayó un avión francés

(Desde Figueras).—Ayer, a las seis de la tarde, un avión "DC-3" bimotor, de la Compañía francesa "Air Atlas", procedente de Orán y que se dirigía a Perpiñán, a consecuencia al parecer, según declaran los supervivientes, de fallos del motor, perdió altura y chocó violentamente con el "Col Forcat", uno de los picos más altos de los Pirineos, en las estribaciones de Cantallops y Recasens.

El accidente fue presenciado por unos vecinos de Recasens, los cuales dieron, acto seguido, parte a las fuerzas de la Guardia Civil, quienes tomaron las medidas necesarias para enviar

socorros y avisaron a las Autoridades gerundenses.

El "Col Forcat" dista unas tres horas de Recasens, y dándose la circunstancia de que está nevando copiosamente, se hizo muy difícil el servicio de urgencia. Sin embargo, pudo llegarse a tiempo para rescatar del avión tres pasajeros ligeramente heridos, los cuales en una ambulancia de la Sanidad, venida desde Gerona, han sido hospitalizados en una clínica figuerense.

En el momento de dar la noticia han sido encontrados cuatro cadáveres, completamente carbonizados.

Desde primeras horas de conocerse el accidente se personó en Recasens el Excmo. señor Gobernador civil de la provincia, don Luis Mazo Mendo, acompañado del Jefe de Sanidad, don Julio Orensanz; del jefe de Sanidad de Figueras y jefe de la Policía de la misma plaza. También se personó el jefe de la Comandancia de la Guardia Civil, don Pedro Fiol.

Dichas autoridades permanecieron largo rato inquiriendo detalles y recibiendo a los representantes de la Compañía francesa venidos expresos de Perpiñán, y a los de la Prensa. El señor Gobernador dispuso que los heridos fueren trasladados, sin pérdida de tiempo, a Figueras y que prosiguiesen los trabajos de búsqueda y socorro.

Gracias a esas previsiones, dos horas después de ocurrida la ca-

tástrofe se encontró a otro herido cerca del avión.

Aún no está bien definido el número de pasajeros; pero se asegura que no eran más de nueve. En este caso faltaría por hallar el último. Los trabajos de búsqueda prosiguen, pero son muy difíciles por la fuerte ventisca que sopla en aquellos picos, que priva toda visualidad.

Los nombres de los tres heridos hallados en primer lugar, son: Jean Gersanz, sargento del Departamento Colonial francés; Jean Calbau y David Roland. Uno de éstos venía de Casablanca en donde asistió al entierro de su padre.

Declararon que momentos antes de producirse la grave colisión el piloto advirtió a los pasajeros que se ataran los cinturones de seguridad. Ellos no tuvieron tiempo de cumplir la orden y fueron despedidos violentamente. Atribuyen su salvación a tal causa.

El avión ha quedado custodiado por fuerzas de la Guardia Civil y del Ejército.

J. SUREDA PRAT

Pàgina 5 de Los Sitios - Diario de Gerona (Girona) del 9 de desembre de 1950, un dia després de l'accident. L'article està signat pel periodista Jaume Sureda Prat (Santa Coloma de Farners, ?- Girona, 1990), que posteriorment va dirigir el rotatiu successor de Los Sitios, el Diari de Girona.



Pàgina 6 del diari L'Indépendant des Pyrénées-Orientales (Perpinyà) del dia 10 de desembre de 1950, dos dies després de l'accident.

Un cop extingit l'incendi provocat per l'explosió del combustible i recuperats els supervivents, van ser traslladats a la Clínica Santa Creu de Figueres amb una ambulància, en dos viatges diferents, després de les primeres cures *in situ* a Requesens.

Les víctimes mortals van ser els tres membres de la tripulació, que van quedar carbonitzats, i dos passatgers. Primerament es van trobar els cossos de quatre víctimes i el darrer dels cinc cadàvers no es va recuperar fins a l'endemà al matí.

A les proximitats del lloc de l'accident, hi van acudir a la mateixa tarda i nit, a més dels veïns dels pobles més propers, l'alcalde de la Jonquera, Josep Calabuig; l'alcalde de Cantallops, Miquel Gumbau Llonch; els metges locals d'aquests dos pobles, els

doctors Subirós⁹ i Farré,¹⁰ el jutge d'instrucció José Amorós, altres forces de la Guàrdia Civil i de l'Exèrcit de Terra (Cuarta División Mixta de Montaña, establerta a la Jonquera), que des de 1939 estava desplegat intensament a la zona fronterera del Pirineu fent tasques de control i seguretat militars (Capitán Comandante Militar Del Real), el Governador Civil de Girona, Luis Mazo Mendo;¹¹ el comandant en cap de la Regió Aèria de Barcelona, Ramón Escudé Gibert,¹² i el cap de Sanitat, Julio Orensanz.

L'endemà, a la visita dels supervivents, també van assistir el cap de Sanitat de Figueres, l'alcalde de Figueres, Joan Bonaterra;¹³ el tinent d'alcalde de Figueres, Cufí Serrat; el secretari municipal Elorduy, el cap dels Serveis Sanitaris de la frontera, Acosta; el cap de la comandància de la Guàrdia Civil, Pedro Fiol; el tinent coronel de la 124 Comandància de la Guàrdia Civil, Fernando Fernández de Liencres, i els comissaris de Policia de la Jonquera, Rubio, i Figueres, Julio Gómez. També van traslladar-se al lloc dels fets representants de la Companyia aèria Air Atlas des de Perpinyà (director general), Gustave Chabert, i el sotsprefecte de Ceret, Sr. Seine; el secretari de la Prefectura, el cap de Gabinet, Chanut; el Comissari del Departament, Sancelme, i el Comissari del Pertús, Castex.

-
9. Francesc Subirós Cardoner (la Jonquera, 1904-1989) és membre d'una nissaga de metges de tres generacions. Va ser metge de la Jonquera entre 1930 i 1974, amb un interval de suspensió a causa d'un expedient de depuració el 1939, resolt satisfactòriament amb la continuïtat com a metge local. El seu pare, Francesc Subirós Justafè (la Jonquera, 1862-1943), també va ser metge entre 1887 i 1926, i a la premsa francesa es destaca la participació de Subirós en rescat de les víctimes i de l'altruisme heretat del seu pare (*un grand altruiste bien connu de la population du Perthus*), a *L'Indépendant des Pyrénées-Orientales*, 11 de desembre de 1950, pàg. 8.
 10. Secundino Farré Solé (Torregrossa, Lleida, 1909 - Cantallops, 1958) va ser metge de Cantallops entre 1932 i 1958.
 11. Luis Mazo Mendo (Navalmoral de la Mata, Càceres, 1902 - Barcelona, 1987) va ser fiscal de l'Audiència de Barcelona, conegut sobretot per la seva tasca com a Fiscal de la Causa General de Barcelona, i polític, conegut sobretot pel seu càrrec de governador civil de Girona i cap provincial del partit únic del règim franquista (Falange Española Tradicionalista y de las JONS) entre 1945 i 1956. Pel que fa a aquest cas, en la premsa del Règim, com *Ampurdán*, que era l'òrgan de Falange a Figueres, es parla de com les autoritats franceses li agraeixen la seva important intervenció en el rescat com a responsable polític de les actuacions de salvament a banda dels veïns i voluntaris: *"renovándose por parte de las autoridades francesas, y de los heridos, su profundo reconocimiento a las autoridades y vecindario españoles por su abnegación en acudir en auxilio de los heridos y en particular a Su Excelencia por las rápidas y eficaces disposiciones encaminadas a llevar a cabo los trabajos de rescate que permitieron salvar la vida a los cuatro pasajeros antes citados"*.
 12. *Los Sitios-Diario de Gerona* del 10 de desembre de 1950 (p. 3) explica que el comandant en cap de la regió aèria *"el cual, por tratarse de un militar, se ha encargado personalmente del traslado de los restos del Capitán de la Legión Extranjera M. (Monsieur) Latour, ordenando, como primera providencia, que fuera envuelto con la bandera de su patria"*.
 13. Joan Bonaterra Matas (Figueres, 1913-1998) era comerciant i, a banda d'alcalde de Figueres entre 1946 i 1953, va ser delegat comarcal del Movimiento, membre del consell provincial del *Movimiento* i procurador a Corts en representació dels municipis de Girona.

Per part del Consolat General de França a Barcelona, les diligències van ser efectuades per l'agent consular de Figueres, Monneret. Les autoritats franceses van acudir a Figueres, com ara el Prefecte dels Pirineus Orientals, Pierre Dumont, i altres agents, comissaris i autoritats frontereres, on van ser rebuts per l'alcalde de Figueres, Joan Bonaterra, i el comissari Escursell, entre altres autoritats i van visitar els supervivents a la Clínica.

Segons la premsa, tres dels ferits eren de caràcter lleu i el supervivent David Roland tenia un braç trencat. Un dels ferits, René Delannoy, el supervivent ferit de més gravetat, va ser trobat dues hores després de l'accident, entre les restes calcinades de l'avió, gràcies a les tasques nocturnes de recerca, rescat i salvament. Segons els informes policials, el seu rescat va ser el més complex, ja que el van haver de portar a coll fins a Requesens, sobre unes fustes, molt mal ferit, per uns pendents bastant pronunciats, amb mal temps i amb un pes de més de 90 quilos. Un dels supervivents, possiblement l'agricultor Roland Davy, sembla que tornava a França de l'enterrament del seu pare a Casablanca.

Sembla que els equipatges van poder ser recuperats en gran mesura. La Guàrdia Civil va fer un inventari signat a Figueres el 10 de desembre amb els béns que incloïa pertinences personals, roba, diners, llibres, talonaris, estris i materials necessaris per la tripulació (vegeu Apèndix II).¹⁴ Un cop va passar tot, les restes de l'avió van quedar custodiades per la Guàrdia Civil i l'Exèrcit per un període de temps indeterminat, que segurament no va passar d'unes setmanes.

Al mateix temps que es van rescatar els supervivents, també es van anar buscant i baixant els cadàvers fins a Requesens, que van quedar dipositats al cementiri de Figueres. El dilluns 11 de desembre, els cadàvers van ser repatriats no sense abans que el rector de la parròquia de Sant Pere de Figueres hagués resat una oració funerària catòlica.¹⁵

A França, l'esdeveniment també va tenir bastant de ressò, sobretot entre el 9 i el 13 de desembre, és a dir, entre el dia després de l'accident i el dia de l'enterrament de les víctimes mortals. Hem pogut resseguir les notícies aparegudes als diaris *L'Indépendant des Pyrénées-Orientales* (Perpinyà), *Sud-Ouest* (Bordeus) i *Le Monde* (París).

14. El document d'inventari "Inventario de los objetos y utensilios recogido en el accidente de aviación ocurrido el día 8 de diciembre de 1950 en las inmediaciones de Recasens (Gerona)" està inclòs a l'expedient de l'Arxiu Històric de Girona.

15. Literalment, el setmanari *Ampurdán* ens diu, al seu apartat "Traslado de los cadáveres a Francia". "El pasado lunes, a las 10 de la mañana, después de haber rezado un responso en el depósito de cadáveres del Cementerio Municipal, el Rdo. Párroco Arcipreste don Pedro Xutglá, los cinco cadáveres fueron depositados en dos furgonetas de matrícula francesa, llegadas expreso para el traslado".

La capçalera que més tracta el cas és *L'Indépendant*, on apareix cada dia entre el 9 i el 13 de desembre. L'accident és referit com la "*catastrophe du Courier d'Oran*". El més remarcable d'aquestes notícies aparegudes al rotatiu de Perpinyà, a banda de petites errades de quantificació de les víctimes a les primeres informacions i confusions amb els noms dels protagonistes, són les imatges de la recepció dels cadàvers al Portús i de la cerimònia funerària a Perpinyà. Una de les cròniques esmenta els "*directeurs de la Clinique Santa Cruz à Figueras*", els metges Vila¹⁶ i Brusés,¹⁷ que van permetre a la premsa visitar i entrevistar els ferits. Una altra curiositat és la suposició periodística que els pilots van confondre el castell de Requesens pel de Bellaguarda. Com a la premsa espanyola, també es fa esment de l'heroisme dels rescatadors, sota "*un émouvant témoignage d'altruisme international*", esmentant les autoritats franceses i espanyoles i també la Guàrdia Civil i dels doctors Subirós, pare i fill.

Les últimes notícies de l'accident es refereixen al trasllat dels cossos del dia 11 de desembre i a les exèquies del 12 de desembre a Perpinyà (*Église de Saint-Joseph de la Gare*) on es detallen els assistents als dos actes. A la cerimònia funerària es van fer honors militars, hi van participar nombroses autoritats civils, militars, religioses, del món de l'aviació comercial i esportiva i fins i tot el director de *L'Indépendant*, René Brousse.

A l'Arxiu Històric de Girona es conserva l'expedient de l'accident. En ell, s'hi inclou la documentació generada per les diferents administracions que s'hi van veure afectades, el governador civil, la Direcció General de Sanitat, el Ministeri de Governació, la Direcció General de Seguretat (Policia) i la Guàrdia Civil de Fronteres (124a i 131a Comandàncies), la Companyia "Air Atlas", el Consolat d'Espanya al Protectorat Francès del Marroc (Rabat), el Ministeri d'Assumptes Exteriors Espanyol (*Dirección de África y Próximo Oriente*) i el cos diplomàtic francès a Rabat i els ajuntaments de la Jonquera i Figueres. Altres instàncies que hi apareixen són la Comandància d'Aviació, la Prefectura Policia de Perpinyà, la Sotsprefectura de Policia de Ceret, la Comissaria de Policia de Perpinyà. Els darrers informes i documents fan referència als agraïments rebuts per part de la diplomàcia francesa i la companyia aèria, els mesos següents a l'accident, per les accions de rescat de la Guàrdia Civil.

L'informe de l'Ajuntament de la Jonquera, datat el 15 de desembre i signat per Josep Calabuig, cita també la rellevància de la participació altruista dels veïns del Portús (*vecinos de Los Límites*) D. Joaquín Viarnés, D. Juan Genís, D. Juan Nucete, D. Enrique Pous i D. Juan Duran, que van posar a disposició de l'Alcaldia els seus vehicles particulars per al trasllat de ferits i autoritats.

16. Amb referència al metge i cirurgià Ernest Vila Moreno (Figueres, 1884-1960).

17. Amb referència al metge Antoni Brusés Majó (Figueres, 1898-1972).

MEMÒRIA ORAL DE L'ACCIDENT

Segons els testimonis, aquell dia hi havia temporal de vent i neu i feia molta fred. Sembla que l'avió va estar donant voltes per la zona abans d'intentar travessar l'Albera. Sembla que, des del mas de Can Picardia, de Requesens, els veïns van veure com queia l'avió, malgrat el mal temps. Els veïns recorden que aquell dia, com que era festiu, ja que era el dia de la Immaculada Concepció, la *Puríssima*, hi havia l'actuació musical del músic i intèrpret francès Simon Harmon, que tocava la guitarra i l'harmònica a la sala de la Societat "La Concòrdia". Quan es va saber que havia tingut lloc l'accident, la Guàrdia Civil va suspendre l'espectacle i es van demanar voluntaris per pujar a Requesens. La majoria dels veïns va tornar a les seves cases i alguns altres van pujar a Requesens per prestar la seva ajuda. L'endemà el camió d'un veí, conegut com a Morató, que treballava de transportista i tenia un camió amb caixa posterior marca Bedford, va baixar els cinc cadàvers víctimes de l'accident, alguns d'ells carbonitzats. Dies després de l'accident, diversos veïns van visitar l'escenari del sinistre, on eren ben visibles les restes de l'aeronau, la cua de la qual havia quedat prou intacta. Sembla que hi va haver una gran explosió i un incendi fruit de l'impacte i la deflagració del combustible. Una imatge que ha restat a la imaginació ha estat la macabra mort d'un dels viatgers que va quedar enforquillat en un bruc. Quan es va saber que hi havia hagut un accident aeri, molta gent de la comarca, sobretot de Cantallops i la Jonquera, va pujar a Requesens per donar un cop de mà.

Els testimonis de la Jonquera, com Francisco Puigsegur, recorden que a la Societat Unió Jonquerenca va arribar la Guàrdia Civil per avisar de l'accident i per cridar els comandants de l'Exèrcit que eren allà i per demanar voluntaris, que, juntament amb el metge, Dr. Subirós, van pujar cap a Requesens.

Una altra de les fonts, a cavall de les fonts escrites i orals, per conèixer l'accident és l'article "La Jonquera i l'aviació" de Lluís Vila Bretxa (la Jonquera, 1923-2011), ja que hi apareixen detalls molt interessants sobre l'accident. Aquest article, publicat per primera vegada al *Butlletí de l'ACEJ* (Associació Cultural i Esportiva Jonquerenca) Núm. 10 de 1982, inclou les dues úniques fotografies que es coneixen de l'avió sinistrat. Aquestes fotografies van ser preses a principis de 1951 per dos jonquerencs pioners de l'excursionisme i la dinamització cultural, en Francisco Laporta i en Lluís Vila.

El jonquerenc Ramon Boix Viarnés també va referir-se a aquest accident al seu recull d'història local de 2015, *Cronohistòria. Recull d'història i notícies de la Jonquera* (Edició digital).

Passat l'accident, les restes que no van ser recuperades per la Companyia aèria, com motors i altres elements reutilitzables, van quedar a la intempèrie i, a poc a poc, la vigilància inicial va desaparèixer. Temps després, les restes materials de l'avió també van anar desapareixent a mans de persones de Cantallops i rodalia que



Fotografies de la cua de l'avió feta durant una excursió al lloc de l'accident poques setmanes després per Francisco Laporta i Lluís Vila. En direcció nord, es veu parcialment el coll Forcat. Arxiu Particular de Josep Laporta (la Jonquera).

van vendre les peces d'alumini i tota la ferralla que es va poder aprofitar als ferrovellers de la comarca. Es van baixar molts fardells de ferralla. Sembla que diversos veïns de Cantallops van ser detinguts, denunciats i requisades les restes recollides precisament per a vendre's sense autorització les restes de l'avió accidentat.

Actualment, al lloc de l'accident, queden només algunes restes metàl·liques, el que no van voler (i van deixar) els drapaires. De mica en mica, el lloc de l'accident es va quedar sense massa traces dels fets, malgrat diferents elements que aparentment en facilitarien la conservació de restes, com ara l'incendi, el difícil accés i el repartiment de ferralla en un radi d'uns 200 m². Algunes parts del fusellatge de l'avió, parcialment verd, segons alguns testimonis, van restar durant

alguns anys “confiscades” al local dels jutjats de Cantallops, al carrer La Jonquera, 2, on hi havia en aquell moment les dependències i els serveis municipals.¹⁸

Els que millor coneixen el lloc on va estavellar-se l'avió són els caçadors de Cantallops, ja que tradicionalment han caçat a la zona de Requesens. L'avió es va accidentar entre dues grans zones de caça, el Bac de l'Aigua Roja i el Xalamí, vora el puig Pinyer, i ha estat gràcies a ells que hem pogut retrobar l'indret exacte de l'accident, sota el puig de l'Homenatge. La troballa del punt exacte de l'accident no va ser senzilla, ja que les fonts parlen del puig Pinyer i la recerca inicial pels voltants sud i sud-oest de les penyes del puig Pinyer no va donar fruits. La segona visita, acompanyat del meu pare i del meu germà, ens va portar encara massa amunt, sobre la font de la Verneda. No va ser fins a la tercera prospecció, després de parlar amb el caçador Josep Brugat, gran coneixedor de les muntanyes de Requesens i Cantallops, que vam aconseguir trobar el lloc exacte i veure les poques restes que en queden actualment.



Restes de l'accident (Foto: M. Serrano, 2017).

18. Com hem dit, alguns veïns de Cantallops van ser denunciats per agafar restes de l'avió per a vendre-les, cosa que permet suposar que generalment aquesta activitat es devia fer d'amagat i que el nombre més elevat de “viatges” no es van ni denunciar ni interceptar.



Lloc de l'accident, sota la penya de les Heures i el puig de l'Homenatge, a Requesens. (Foto: M. Serrano, 2017).

CONCLUSIONS

L'inici de la recerca és fruit de les històries dels avis, que ens parlaven dels fets extraordinaris que havien viscut, entre elles el record d'aquest episodi. Els testimonis orals han estat imprescindibles per a contrastar i completar els detalls de la història de l'accident. Hem pogut trobar qui ens expliqués detalls de l'accident que, sumats a la informació d'arxiu i d'hemeroteca, donen una imatge prou perfilada i detallada d'un accident que ha suposat l'accident aeri més important, en nombre de víctimes, que ha tingut lloc a l'Albera.

Tot i que la tasca d'aquest article s'ha aturat amb la recerca documental, arxivística i testimonial dels fets, una possible via de continuació de la investigació passaria per entrevistar els possibles supervivents i altres testimonis.

Cal concloure aquest text amb un reconeixement i un petit homenatge per les persones que hi van deixar la vida, pels que van sobreviure i per totes les persones que van participar en el rescat, ja sigui professionalment o voluntàriament.

BIBLIOGRAFIA

- BOIX VIARNÉS, Ramon, *Cronohistòria. Recull d'història i notícies de la Jonquera* (Edició digital). La Jonquera, 2015.
- CLARA RESPLANDIS, Josep, *Girona sota el franquisme, 1939-1976*, Girona, Ajuntament i Diputació, 1991.
- CLARA RESPLANDIS, Josep, "Els governadors civils de franquisme a Catalunya. Notes sociològiques", dins *L'època franquista*, Girona, Cercle d'Estudis Històrics i Socials, (1989), p. 33-54.
- CLARA RESPLANDIS, Josep, *El Partit Únic. La Falange i el Movimiento a Girona (1935-1977)*, Girona, Cercle d'Estudis Històrics i Socials, 1999.
- CLARA, RESPLANDIS, Josep, "Quan la frontera era abans de la frontera i calia un salconduit especial", dins *Temps de postguerra. Estudis sobre les comarques gironines (1939-1955)*, Girona, (2000).
- MASSANÉS, Cristina; PUIG, Jordi. "La Serra de les Canals a Cantallops", dins la secció «Una mirada en el paisatge», de la *Revista Alberes* núm. 16 (2016), p. 104-107.
- SERRANO JIMÉNEZ, Lluís, "19 de juliol de 1986. El gran incendi i accident aeri a Cantallops", article publicat a la *Revista L'Esquerda de la Bastida. Revista de la Jonquera i contrada* núm. 25 (juny de 2000), p. 14-16, i també a la monografia de COBOS, Antoni; SERRANO, Lluís; SERRANO, Miquel. *Cantallops*. «Quaderns de la Revista de Girona» núm. 133, Sèrie Monografies locals núm. 80. Girona, Diputació de Girona / Caixa de Girona, 2007, p. 86-87.
- VILA BRETXA, Lluís, "La Jonquera i l'aviació", article publicat al *Butlletí de l'ACEJ* (Associació Cultural i Esportiva Jonquerenca) Núm. 10, 1982. Aquest mateix article ha estat també publicat amb posterioritat a la *Revista L'Esquerda de la Bastida. Revista de la Jonquera i contrada* núm. 1, de 1994, i al núm. 148, de 2014.

Testimonis orals i informadors:

Joan Campsolinas (Cantallops, 1936)
Mònica Corsellas (Cantallops, 1943)
Àngel Gumbau (Cantallops, 1938)
Antoni Carbonell (Cantallops, 1937)
Josep Carbonell (Cantallops, 1933)
Antoni Brugat (Cantallops, 1922)
Antoni Freixanet (Cantallops, 1934)
Maria Payrot (Cantallops, 1934)
Joan Budó Bagués (la Jonquera, 1938)
Francisco Puigsegur (la Jonquera, 1940)
Ramon Boix Viarnés (la Jonquera, 1943)
Josep Laporta (la Jonquera, 1949)
Josefina Jiménez (Figueres, 1949)
Gregorio Serrano (Almedinilla, Còrdova, 1947)
Josep Brugat (Cantallops, 1956)
Lluís Serrano (Figueres, 1975)

Arxiu:

- AHG (Arxiu Històric de Girona). AHG170-231-T2-29122. Expedient sobre l'accident aeri de la companyia Air Atlas en el vol Casablanca-Perpinyà, al coll Forcat, prop de Requesens (terme municipal de la Jonquera), el dia 8 de desembre de 1950.

Hemeroteca:

- Diari *ABC* (Sevilla, 9.12.1950).
- Diari *ABC* (Madrid, 10.12.1950).
- Diari *La Vanguardia Española* (Barcelona, 9 i 10.12.1950).
- Diari *Los Sitios - Diario de Gerona* (Girona, 9 i 10.12.1950).
- Setmanari *Ampurdán. Semanario comarcal de F.E.T. y de las J.O.N.S.* (Figueres, 13.12.1950).
- Setmanari *Vida Parroquial. Órgano de Acción Católica Ampurdanesa*, núm. 642 (Figueres, 15.12.1950).
- Diari *L'Indépendant des Pyrénées-Orientales* (Perpinyà, 9-13.12.1950).
- Diari *Le Monde* (París, 10.12.1950).
- Diari *Sud Ouest* (Bordeus, 9.12.1950).