

---

# **Joaquín Collar Serra: militar, aviador, republicà i figuerenc**

---

Per DAVID GARCÍA ALGILAGA





**J**oaquín Collar Serra, nascut a Figueres a inicis del segle XX, personatge oblidat avui en dia a casa seva, va esdevenir un aviador militar de gran prestigi que va protagonitzar, juntament amb Barberán, el vol del *Cuatro Vientos*, mundialment famós per haver estat el primer salt sense escales de la història entre la península Ibèrica i l'illa de Cuba, salvant d'aquesta manera el tram més ample de l'Oceà Atlàntic. Aquest raid, realitzat el 1933, va catapultar a l'èxit mundial els seus protagonistes, però també els va fer entrar a la llegenda, ja que durant la segona etapa, que els havia de dur fins a la capital de Mèxic, varen desaparèixer sense deixar rastre.

Collar, amb només 26 anys, posava fi d'una manera pròpia d'heroi a una curta però intensa vida que l'havia dut a defensar els seus ideals republicans i a participar activament, a través de l'ACE, en el programa politicocultural que va potenciar la Federació Republicana Socialista de l'Empordà a Figueres durant els primers anys trenta.

## **JOAQUÍN COLLAR SERRA, NAT A FIGUERES**

Joaquín Collar Serra va néixer a Figueres, Alt Empordà, el 25 de novembre de 1906 en el domicili familiar. Fill de Luís Collar Moraza, llavors sergent de cavalleria de trenta-quatre anys, destinat a la guarnició de la Fortalesa de Sant Ferran de Figueres, i natural de Vitòria, Àlaba; i de Margarita Serra Capalleras, mestra de trenta-cinc anys, nascuda a Darnius, Alt Empordà.<sup>(1)</sup> El seu pare es trobava a Figueres per motius laborals, ja que estava destacat al Regiment que servia a l'esmentat castell, però la seva mare, que moriria el 1913, era empordanesa i els seus pares provenien de la Vajol, Alt Empordà, i d'Agullana, Alt Empordà.

Va créixer a l'Empordà però ben aviat, amb catorze anys, va decidir dedicar-se a la vida militar, per la qual cosa va haver de marxar de Figueres. L'1 de febrer de 1921, va ingressar com a soldat voluntari de cavalleria en el Regiment de Dragons Numància núm. 11 amb seu a Barcelona.

1. Llibre 52, pàgina 153, secció 1a, Registre Civil de Figueres (Girona).

## JOAQUÍN COLLAR SERRA, MILITAR

Com a fill d'oficial, i després de demostrar tenir caràcter i aptituds per als estudis, esdevé, només sis mesos després, alumne de l'Acadèmia de Cavalleria. D'aquesta manera, el 27 d'agost de 1921 inicia els seus estudis militars oficials a Valladolid on estarà tres cursos realitzant el Pla d'Estudis Reglamentats.

Transcorreguts aquests tres anys, amb el cop d'estat del general Miguel Primo de Rivera, com a protagonista polític del moment, i dels que només caldria esmentar el viatge a Madrid realitzat formant part d'un Esquadró d'alumnes per desfilars amb motiu de la visita dels reis d'Itàlia,<sup>(2)</sup> Collar esdevé el 10 de setembre de 1924, quan tenia 17 anys, alferes de cavalleria per promoció.<sup>(3)</sup>

L'1 d'octubre de 1924, s'incorpora al seu nou destí, el Regiment de Caçadors d'Alfons XIII amb seu a Vitòria, Àlaba. Mesos més tard, el febrer de 1925, amb divuit anys, marxa amb un Esquadró expedicionari del seu Regiment, a Larache, Marroc. Una vegada a l'Àfrica, Collar participarà escortant combois, protegint carreteres i campaments, i intervenint en operacions de guerra experimentant així el seu bateig de foc, tot destacant pel seu valor i decisió.

Després d'algunes setmanes excitants per un jove militar de carrera, el 2 de maig de 1925 arribà l'ordre de repatriació del seu Regiment, que via marítima i ferrocarril va arribar a Vitòria, Àlaba, el 10 de l'esmentat mes.

Però abans que finalitzés aquell mes de maig, Collar va ser destinat de nou, aquest cop al Regiment de Caçadors de Taxdir núm. 29, i se'n va tornar al Marroc on continuà amb les seves tasques de protecció i aprovisionament. Durant aquesta estada, va estar hospitalitzat per malaltia, a l'Hospital Central de Larache quasi tot el mes de novembre de 1925.

Una vegada recuperat, es reincorporà al seu esquadró amb el qual va continuar realitzant accions defensives i també serveis de campanya, pels quals se li va lliurar la Medalla de Marroc amb passador de Larache.<sup>(4)</sup> Un mes més tard, el 14 de setembre de 1926, amb dinou anys, va ser nomenat tinent de cavalleria per antiguitat,<sup>(5)</sup> càrrec amb el que va continuar al Marroc fins a principis de 1927, moment en què inicià una nova etapa en la seva vida agitada i vibrant.

## JOAQUÍN COLLAR SERRA, AVIADOR

Sembla ser que durant la seva estada al Marroc va descobrir la que seria la seva afició de per vida: l'aviació.<sup>(6)</sup> Després de consultar-ho amb el seu

2. A.H.E.A.; Sig. P105; Hoja de servicios del Arma de Caballeria del Tte. J. Collar Serra, anotació referent al 05/06/1924.

3. Amb antiguitat del 30/06/1924.

4. Concedida el 17/08/1926.

5. Amb antiguitat del 30/06/1926.

6. DOMINGO, A.; FERNÁNDEZ-COPPEL, J.: *El vuelo del "Cuatro Vientos"*, Oberon, Madrid, 2003, pàg. 55.

pare, el febrer de 1927 va traslladar-se a l'Aeròdrom de Cuatro Vientos, Madrid, per tal de realitzar els exàmens del curs d'aviadors de l'Exèrcit espanyol.

Dies més tard va ser destinat al Regiment de Caçadors d'Alcántara núm. 14 de cavalleria, unitat que havia intervingut activament a *Annual* el 1921,<sup>(7)</sup> però ja no es va incorporar perquè havia superat les proves per esdevenir aviador militar. El 5 de març de 1927 va ser nomenat alumne d'aviació, i el 14 s'incorporava al Servei d'Aviació a l'Aeròdrom de Cuatro Vientos, Madrid, per realitzar el curs d'Oficial Aviador. Temporalment s'allunyava de l'Àfrica i tornava a les aules.

La seva formació continuà a Los Alcázeres, Múrcia, realitzant el curs d'Observador, i finalitzant-lo amb èxit el 15 de juliol de 1927. Amb la titulació d'Observador d'Aeroplà, tornà al Protectorat, aquesta vegada al Grup Potez de l'Esquadra del Marroc amb seu a Nador. Amb el conflicte finalitzat, Collar realitzà tasques de reconeixement i de fotografia aèria.<sup>(8)</sup>

L'any 1928 va ser destinat amb l'Esquadrilla Napier al Sàhara espanyol, a l'aeròdrom de Cap Juby, des d'on va continuar realitzant vols fotogràfics i de reconeixement del territori (Villa Cisneros, Río de Oro,...), alhora que realitzava la vigilància aèria d'aquest territori saharià. En aquesta posició degué coincidir amb Antonie de Saint-Exupéry,<sup>(9)</sup> autor, entre d'altres èxits, de *Le Petit Prince*. L'aviador i escriptor francès va ser nomenat cap de l'aeroplça de la companyia aèria aerpostal francesa Latecoere l'any 1927, i va estar instal·lat en un habitacle adossat al mur de l'enclavament espanyol fins a principis de 1929, temps que va dedicar a les seves passions com eren l'aviació i l'escriptura. De l'activitat de Collar a Cap Juby destaca l'incident que patí en el transcurs d'un d'aquests vols de reconeixement, quan una avaria del seu aeroplà l'obligà a realitzar un aterratge forçós a 30 km de Cap Juby, on va arribar el dia següent. Aquest ensurt el va citar en una entrevista que, anys més tard, li va fer l'*Empordà Federal*.<sup>(10)</sup>

L'abril de 1928, havent conegut el desert en primera persona, s'incorporà a l'Aeròdrom de Burgos, on va restar realitzant diversos vols fins que l'1 de setembre d'aquell mateix any inicià el curs de pilot a l'Escola Elemental d'Alcalá de Henares, Madrid. Després de perfeccionar els seus coneixements i aptituds a l'Esquadra de Transformació de Guadalajara, va obtenir la següent titulació aeronàutica, el títol de Pilot d'Aeroplà de Guerra.<sup>(11)</sup>

Ja com a pilot d'aeroplà va ser destinat a l'Esquadra de Lleó, concretament al Grup 33 amb seu a l'Aeròdrom de Burgos. Des d'aquest punt

7. BALFOUR, Sebastián, *Abrazo Mortal: De la guerra colonial a la guerra civil en España y Marruecos (1909-1939)*; Ediciones Península, Barcelona, 2002, pàgina 152.

8. AHEA; Sig. P105; Hoja de Servicios del Arma de Caballería, Servicio de Aviación Militar, del Tte. Joaquín Collar Serra; anotacions referents a l'any 1927.

9. DE SAINT-EXUPÉRY, Antonie (1900-1944), pilot i escriptor francès que va desaparèixer davant de la costa de Provença el 21 de juliol de 1944 quan pilotava un avió com a militar aliat.

10. BPFi; *Empordà Federal*; 16/01/1932; pàgina 4.

11. Amb antiguitat del 22/03/1929.

geogràfic, Collar va volar a diverses ciutats peninsulars (Pamplona, Getafe, Madrid, Valladolid, Albacete,...) i va participar en cursos pràctics de metrallament i bombardeig a Los Alcázares, Múrcia.

Després de mesos volant per quasi tota la geografia peninsular, coneixent diversos aeròdroms, practicant i millorant les seves tècniques i els seus coneixements aeronàutics, l'octubre de 1929 va ser destinat de nou a l'Esquadrilla del Sàhara, aquest cop a l'Aeròdrom de Villa-Cisneros, on es va incorporar el 28 d'aquell mateix mes. En aquest destí africà, a banda de participar en una recerca aèria d'un presoner alemany,<sup>(12)</sup> realitzar nombrosos exercicis nocturns, i de ser nomenat Oficial aviador amb antiguitat de 31 de desembre de 1929, va destacar sobretot per una actuació on demostrà altra vegada el seu valor i la seva sang freda. La tarda del 18 de gener de 1930, enmig d'un fort temporal, un hidroavió italià, *Savoia S55R*, va haver d'amarar, per una avaria, a unes milles de la costa de Río de Oro, a prop de Villa-Cisneros, Sàhara espanyol. Els tripulants de l'hidroavió, tement per la seva vida, varen emetre uns senyals de socors que varen ser vistes des de l'aeròdrom espanyol. Collar, juntament amb l'alferes Fernando Primo de Rivera,<sup>(13)</sup> va sortir en la seva ajuda en dues llanxes tripulades per indígenes. Amb una mar furiosa, la llanxa on anava l'alferes Fernando va naufragar, i Collar, amb els de la seva llanxa, varen poder socórrer els pilots italians i els tripulants de l'altra llanxa. Aquests fets no varen passar desapercebuts pel seu superior, qui conseqüentment va redactar un informe on es pot llegir:

*"...Siendo altamente elogioso el proceder de los oficiales citados, es de mi deber hacerle destacar su entusiasmo, voluntad y eficacia en el desempeño de sus cometidos..."*<sup>(14)</sup>

Mesos més tard d'aquest episodi, Collar va ser destinat altra vegada a la península, incorporant-se l'abril de 1930 a l'Aeròdrom de Cuatro Vientos, Madrid, concretament a l'Esquadrilla d'experimentació de l'Esquadra d'Instrucció del Servei d'aviació militar espanyol. En aquest aeròdrom, el nom del qual sempre l'acompanyà, va pronunciar-se el Collar polític, el Collar compromès, el Collar republicà.

## **JOAQUÍN COLLAR SERRA, REPUBLICÀ**

A l'aeròdrom madrileny, Collar va combinar la instrucció dels nous reclutes d'aviació, amb múltiples vols peninsulars, en un any políticament mogut i complicat sobretot per al monarca Alfons XIII, que retirà la seva

12. AHEA.; Sig. P105; Hoja de Servicios del Arma de Caballería, Servicio de Aviación Militar, del Tte. Joaquín Collar Serra; anotacions referents a l'any 1929, concretament l'octubre d'aquell any.

13. Fernando Primo de Rivera y Saenz de Heredia (1908-1936), militar de cavalleria, aviador, metge i fill del dictador Primo de Rivera (1870-1930).

14. AHEA.; Sig. P105; Ofici de l'Esquadrilla del Sàhara espanyol amb data de 24 de gener de 1930.

confiança al dictador Primo de Rivera i se la donà al Govern Berenguer,<sup>(15)</sup> enmig d'una atmosfera prerepublicana que es va materialitzar el desembre, en dos aixecaments militars en contra de la moribunda monarquia que es varen forjar junts però que la precipitació dels esdeveniments va fer que tinguessin lloc en dies diferents. El dia 12 de desembre de 1930, un destacament militar de Jaca, Osca, al capdavant del qual es varen posar els oficials Galán i García Hernández, va pronunciar-se militarment a favor d'una República. Aquest aixecament no va tenir èxit i els implicats principals, Galán i García Hernández varen ser detinguts i afusellats, donant així els màrtirs que necessitava la causa republicana.

L'altre focus de la conxorxa era l'Aeròdrom militar de Cuatro Vientos, on Ramón Franco<sup>(16)</sup> i el general Queipo de Llano, com a caps visibles de l'aixecament, pensaven bombardejar el Palau Reial de Madrid. Tot i els successos negatius per a la seva causa ocorreguts a Jaca, es va mantenir el pronunciament pel dia 15 de desembre. Collar, ferm republicà i protagonista d'aquesta trama, va prendre part activament en els fets que es varen succeir, assaltant un polvorí per així apoderar-se de bombes d'aviació, i volant sobre la capital espanyola tot llançant proclames revolucionàries. Aquest pronunciament tampoc no va tenir èxit, ja que ni la vaga general que s'esperava, ni l'adhesió d'altres destacaments militars de la capital, es varen produir. Collar, juntament amb els altres implicats principals, va tornar a Cuatro Vientos, i quan ja estaven esclatant les primeres granades disparades pels que havien de reduir-los, va marxar amb un avió militar direcció Portugal, direcció l'exili. Varen aterrar, hores després, a l'aeròdrom militar d'Amadora, Lisboa, Portugal, on varen ser ben rebuts i instal·lats a l'Escola militar de Mafra (Portugal). Tot i la bona acollida varen planejar exiliar-se a França via marítima a través del Regne Unit.

Collar i el seu company Rexach varen seguir aquest trajecte separats dels altres per qüestions econòmiques, ja que un simpatitzant de la seva causa es va oferir a pagar el viatge a dos d'ells.<sup>(17)</sup> Quan varen reunir els diners necessaris, els dos exiliats varen partir de Portugal direcció Liverpool, Regne Unit, a bord del vaixell britànic *Hildebrand*, el 29 de desembre de 1930. La seva idea inicial era que una vegada a les illes britàniques podrien desplaçar-se fins a Londres, i des d'aquí embarcar en una altra embarcació que els dugués a França, per reunir-se amb els seus companys a París, però la política i les relacions internacionals els varen fer una mala passada. El 2 de gener de 1931 varen arribar al port de Liverpool, però allà les autoritats britàniques els varen impedir l'entrada al país argumentant problemes amb els seus passaports. Després d'unes jornades plenes d'incertesa i d'imptència, Collar i el seu

15. Dámaso Berenguer y Fusté (Cuba, 1873 - Madrid, 1953) militar i polític espanyol.

16. Ramón Franco y Bahomonde (1896-1938), militar, aviador i polític espanyol, germà del dictador Franco, i heroi del vol del *Plus Ultra* (Huelva, Espanya – Buenos Aires, Argentina) a bord d'un hidroavió l'any 1926.

17. AHEA; Sig. P105; carta escrita per Collar al seu pare, a bord del *R.M.S. Hildebrand*, el 31/12/1930.

company varen ser obligats a embarcar de nou al *Hildebrand* perquè aquest els dugués fins al port francès de l'Havre. Davant la manca d'altres possibilitats, varen acceptar la proposta britànica, però el que es varen trobar va ser un nou entrebanc. A bord del vaixell, en ple Canal de la Mànega, les autoritats del vaixell britànic els varen tractar com a detinguts i els varen anunciar que els pensaven retornar a Portugal. Davant d'aquest nou repte, Collar i el seu company varen decidir declarar-se en vaga de fam alhora que se les enginyaven per posar en coneixement de Ramón Franco, el qual ja es trobava a França, la situació en què es trobaven. Gràcies a les diligències practicades per aquest últim, varen poder desembarcar en el port atlàntic francès de l'Havre, i des d'allà, després d'abraçar-se amb Ramón Franco, marxar a París per augmentar el número d'exiliats espanyols a la capital gal·la. Collar tenia 24 anys i aquesta experiència el va marcar políticament per sempre.

El seu atreviment li costà que se'l donés de baixa en el Servei Aeronàutic espanyol, i que aquests fets constessin en el seu expedient. En el seu expedient es pot llegir:

*"...habiendo tomado parte en los sucesos acaecidos en dicho aeródromo, en el mencionado día marchó en vuelo sin estar autorizado para ello con dirección a Portugal (...) Causa baja en el Servicio aeronáutico, queda disponible gubernativo en la 1a región como procesado con derecho al uso permanente del emblema..."*<sup>(18)</sup>

Aquesta actuació compromesa amb els seus ideals, la forma en què arriba a França, i l'atractiu del personatge, va fer que Collar es convertís en reclam d'una certa premsa liberal, prerepublicana, com ara el diari *La Calle*,<sup>(19)</sup> que va publicar una entrevista titulada "Entreviu en París Collar, me cuenta su odisea", amb fotografia de l'aviador de pàgina sencera, i que reproduceix parcialment a continuació ja que ens dóna la seva impressió de l'aixecament de desembre:

*"(...)...Collar es un muchacho animoso, del mismo temperamento y dinamismo de Franco. En la conversación periodística ciega el torrente impetuoso de su verbo... (...)*

*– ¿Qué aparato se elevó primeramente?*

*– El de Ramón Franco. Inmediatamente los demás (...) Yo empecé a arrojar proclamas sobre campamentos y cuarteles, a pesar del enorme viento que hacía. Prescindimos del lanzamiento de bombas, observando que la población hacía su vida normal. Mujeres, niños. Hubiera sido un asesinato.*

*– ¿Su impresión durante el vuelo?*

*El ex teniente Collar, con un gesto de tristeza, responde:*

*Impresión de fracaso. Más que nada –continúa en un tono enérgico–. Aquello los produjo indignación. Falta de orden en no producirse la huelga general como se tenía convenido. Volvimos al aeródromo cambiando impresiones. Reunidos, dimos por fracasado el movimiento (...) Llegó un grupo de mecánicos y soldados que nos instaron a que nos marchásemos. A*

18. A.H.E.A.; Sig. P105; Fulla de servei de J. Collar Serra; anotacions referents a l'any 1930.

19. Diari d'esquerres publicat a Barcelona.



*ellos no les podía pasar nada, mientras que a nosotros, sí. (...) Se puso por fin en marcha y a las doce y cuarto, sin calentar el motor, despegué procurando no ser visto por la Artillería. Creo que en aquel momento entraban las fuerzas monárquicas. (...)*

*Después de un viaje muy penoso –continúa– aterrizamos en Amadora, aerodromo militar de Lisboa... (...)*

*– ¿A qué causas atribuye usted el fracaso del movimiento?*

*– Una de ellas, por no haber adelantado nuestra sublevación al tener conocimiento de lo ocurrido en Jaca, y otra por no haberse dado la orden de huelga general para el 15 de diciembre.*

*– ¿Tiene usted confianza en que el pueblo secunde?...*

*El pueblo es quien deberá actuar. El Ejército es suyo, y no solamente no debe oponerse sino ayudarle con todo su poder. Por eso yo he tomado parte. (...)*

*Entra un reportero gráfico, prepara la batería y queda sellada la entrevista con el ex teniente Collar.*

*¡Águilas humanas con corazón revolucionario!... ”.*<sup>(20)</sup>

Des de París els exiliats varen mantenir el contacte amb Espanya, tot i la corresponent censura, a través de correspondència epistolar. El cas de Ramón Franco, amb les seves cartes al seu germà, són potser més famoses, com aquella en què el futur dictador va enviar al seu germà, amb l'encapçalament “...*Mi querido y desgraciado hermano:...*”.<sup>(21)</sup>

Collar, que sempre va mantenir una relació molt propera amb el seu pare, que continuava residint a Figueres i que feia anys que s'havia casat amb la seva cunyada, a la qual Collar anomenava “tia”, també va escriure-li, des de l'exili, sempre que va a poder per explicar-li la seva situació, les seves necessitats, les seves cabòries... De totes elles es desprèn l'actitud juvenil, moderna, i optimista de Collar. En la carta escrita al seu pare el 2 de març de 1931, a banda de l'excel·lent missatge que dirigeix al presumpte censor, es pot extreure una idea general de la seva vida a París durant aquells mesos. Aquesta carta mecanografiada i signada per Collar, diu entre altres coses el següent:

*“...Censor que abres lo que no va a tu nombre y te metes en lo que no te importa: No encontrarás en esta nada que pueda servirte en tu bajo oficio, tan necio como vil (...) Querido papá (...) a mi por ahora no me hace falta nada ya que el Comité de socorros nos pasa, a los solteros 1.500 francos (...) mandame entonces dos o tres camisas viejas con el cuello pegado, un par de calzoncillos, media docena de calcetines que esten en buen estado, los zapatos de color con hormas, zapatillas, maquina de afeitar conhojas (lo demas de afeitar no), tres o cuatro corbatas (las mejores), petaca, carnets, (...) por mi parte ya estoy bien y ya he recuperado dos kilos de seis que habia perdido; hago la vida ordinaria esperando la proxima (...) Muchos besos a todos y para ti un fuerte abrazo de tu hijo...”.*<sup>(22)</sup>

20. *La Calle*: edició del 17 d'abril de 1931, pàgines 29 i 30.

21. ABC: *La vida de Franco*, número 12, pàgina 188.

22. A.H.E.A.:Sig. P105; Text extret d'una carta escrita a París amb data de 2 de març de 1931.

De la correspondència amb el seu pare també podem extreure, a part de les seves vicissituds a París com a exiliat, la seva relació amb el seu pare i els seus sentiments en un moment com aquell. Una altra carta escrita per Collar el 18 de gener de 1931, des de l'exili, diu així:

*“...Queridó papá (...) Dices al final de la carta que te habías propuesto no contrariarte ni martirizarme y ves que tu voluntad es inferior a tu pensamiento ¿De verás crees que en tus cartas pueden martirizarme? Podemos no estar conformes en algunos puntos, pero de ahí a que tus opiniones puedan martirizarme hay un trecho. Viniendo la oposición de ti es imposible.(...) No sé cuál es el calificativo que debes aplicarte. Yo creo que el de padre te basta. No creo seas reaccionario y si me recriminas, aunque muy levemente por lo ocurrido creo que es sinceramente por la amargura que te proporciona el verme desamparado y abatido. Los hombres, papá, se conocen en los momentos difíciles y te aseguro que con los que me rodearon jamás podrás verme en tales estado.(...) P.D. Esto es JAMÓN ¡¡Papá, si yo tuviera DINERO!! ¡¡Era el amo!”.*<sup>(23)</sup>

Collar aviat va poder tornar a veure el seu estimat pare, ja que només va estar uns mesos a l'exili, atès que aquell 1931 se li va acabar el crèdit polític al monarca espanyol Alfons XIII. Després de les eleccions municipals del 12 d'abril, que significaven un plebiscit popular al voltant de la institució monàrquica, i d'un triomf republicà a les principals ciutats, el monarca va decidir marxar d'Espanya camí de l'exili, per deixar pas a un nou règim. El 14 d'abril, el monarca iniciava la seva marxa, alhora que s'anava proclamant la II República espanyola en els principals nuclis de població.

L'adveniment del nou règim va significar que Collar, després de prometre servir bé i fidelment a la República, obeir les seves lleis i defensar-les amb les armes, pogués retornar a Espanya tot reincorporant-se al seu estimat Servei d'Aviació. Collar, amb referència a la seva actuació en els fets de desembre de 1930, pel qual se l'acusava d'un delictes de rebel·lió, va poder aprofitar l'amnistia concedida pel Govern provisional republicà,<sup>(24)</sup> i una vegada a Cuatro Vientos, Madrid, va ser destinat com a instructor/professor de l'Escola de pilotatge d'Alcalá - Guadalajara. Collar tornava a Espanya com un heroi, fet que no va passar desapercebut pels seus conciutadans figuerencs que, quan aquell encara es trobava a França, varen veure publicat a l'*Empordà Federal* el següent article titulat “L'heroic figuerenc Joaquim Collar”:

*“...Allí fou adreçat el tefonema de salutació que interpretant la ovació que va merèixer el nom del nostre germà Collar, li dirigí la Federació Republicana Socialista de l'Empordà i al qual correspongué en els següents*

23. DOMINGO, A.; FERNÁNDEZ-COPPEL, J.: *El vuelo del “Cuatro Vientos”*, Oberon, Madrid, 2003; pàg. 61 i 62.

24. A.H.E.A; Sig. P105; Hoja de Servicios del Tte. Collar; anotacions corresponents a l'any 1931: (...la autoridad regional correspondiente en decreto de 28 de abril dispone el sobresimiento definitivo de las causas conforme al nº 5 del art. 536 del Código de Justicia Militar por serle de aplicación la amnistia concedida por decreto del gobierno provisional de la república de 14 de abril...).

*termes: Emigrados políticos Francia agradecemos emocionados saludo querida Figueras y hacemos fervientes votos revolución española –Joaquim Collar. I dilluns, ja coneixedor el nostre compatrici de l'esclatant victòria dels ideals republicans arreu d'Espanya i també en la ciutat el veié néixer, la Federació Republicana Socialista de l'Empordà rebé el següent telegrama. Molt bé pel meu poble. Visca la República! Joaquim Collar. Figueres sabrà correspondre amb aquest seu il·lustre fill que s'ha sabut sacrificar per les nobles idealitats republicanes....”*<sup>(25)</sup>

## JOAQUÍN COLLAR SERRA, FIGUERENC

A Figueres l'aviació feia anys que havia arrelat. Ja l'any 1912, per les Fires i Festes de la Santa Creu, es va celebrar un festival aeri a càrrec de l'aviador francès Henri Tixier,<sup>(26)</sup> contractat pel Comitè Permanent de Festes presidit per Gregori Santaló, que constituí el tercer esdeveniment d'aquest tipus celebrat a l'Estat espanyol. Fruit d'aquell descobriment aeronàutic per a molts empordanesos, va sorgir un interès per l'aviació que per a uns quants es va convertir en afició i dedicació. El cas més notable fou el del figuerenc Francesc Guillamet i Nasplesa (1875-1943), que es convertí en l'home de l'aviació a Figueres. Al voltant de Guillamet s'anà configurant un conjunt de persones interessades en l'esport aeri, i que reberen l'ajuda i empenya del pioner de l'aviació a Catalunya, Josep Canudas (1894-1975),<sup>(27)</sup> que des del seu aeròdrom barceloní va promoure l'aviació arreu del Principat al llarg dels anys 20 i 30.

Aquesta vocació aeronàutica d'alguns figuerencs i empordanesos es materialitzà amb la constitució de l'ACE, l'Aeronàutic Club Empordanès, entitat esportiva amb seu a Figueres, el 20 de març de 1931,<sup>(28)</sup> tot aprofitant la imminent creació d'un camp d'aterratge a la ciutat gràcies a l'ajuda de Canudas. Francesc Guillamet esdevingué el president de la nova associació, i el potenciador de l'aviació a l'Empordà gràcies a la seva amistat amb Josep Canudas i amb Joaquín Collar, qui, segurament sense saber-ho, va quedar emmarcat, com a figura mediàtica, en un projecte d'àmbit local, però de futur, liderat per un sector concret de la població figuerenca. Collar, per a aquesta elit politicsocial, era un personatge important, com també és cert que ho eren altres, que podia aportar quelcom en un bloc del seu projecte.

25. BPFi; *Empordà Federal* (setmanari de la F.R.S. de l'Empordà), 18/04/1931, pàg. 3.

26. Aquest pilot francès, enlairant-se des dels Camps dels Enginyers, va evolucionar sobre l'Empordà els dies 4 i 5 de maig de 1912, davant una munió de gent captivada per aquest nou avenç.

27. Aviator català, que dirigí els Serveis Aeronàutics de la Generalitat catalana els anys 30, que s'hagué d'exiliar després de la Guerra Civil, i que acabà treballant per l'OACI al Canadà, i autor d'*Història de l'aviació catalana: 1898-1936*, Barcelona, La Magrana, 1983, amb l'ajuda de la família Oliveres-Guillamet.

28. AHG; Fons Govern Civil; Sign. 2509; foli 170.



*Collar amb  
Francesc Guillemet  
al camp d'aterratge  
de Figueres.  
(Col·lecció particular  
Oliveres-Guillemet).*

En aquest context, de consolidació d'un projecte social, polític i cultural, trobem la potenciació i utilització de la figura de Collar a través dels mitjans existents: Ajuntament, *Empordà Federal* i de l'Aero Club Empordanès.

En l'acte de constitució d'aquesta entitat esportiva, que va tenir lloc el març de 1931, Josep Puig i Pujades,<sup>(29)</sup> va pronunciar un parlament, amb el títol "L'esperit immortal de la ciutat", que proclamava els avenços urbans que s'havien aconseguit en els últims decennis com la Rambla, el cinema el Jardí o la Sala Edison i enumerava les necessitat que havia de cobrir la casa comunal per augmentar el potencial econòmic de Figueres a través de l'aviació. Aquest parlament exemplifica clarament l'encaix del món de

29. Periodista, delegat de la Generalitat a Girona, i 1r tinent d'alcalde del primer Ajuntament democràtic de la II República a Figueres.

l'aviació, amb l'ACE, el camp d'aterratge del Manol, i amb Collar, en l'ampli espectre de l'esmentat projecte. Part d'aquell discurs deia així:

*“...En aquesta hora en que la Ciutat va a reemprendre la seva caminada, un fet impensat es manifesta, que a la meua imaginació m'apar ésser una estrella d'orient que deu orientar la nostra futura actuació humana: aquest fet es la instal·lació a Figueres d'un camp d'aterratge (...) Però el què, al meu entendre, representa una nova orientació per a la vida econòmica de Figueres es la instal·lació d'un camp d'aterratge que (...) pot esdevenir la llavor fecondant i iniciadora d'una vida nova forta i pletòrica per a la nostra ciutat. Deixeu-me somiar breus instants. Pensèu en el que serà l'aviació dintre cinquanta anys (...) En tramontar la carena, els ulls dels pilots cercaran la beta platejada dels rius car ja sabran –ho sabrà el món enter– que a la vora d'un d'ells hi trobaran la creu blanca colosal, que marcarà l'existència del nostre camp d'aterratge limitat d'un costat per el Manol i de l'altre pels hangars (...) que en interminable filera, senyalarant les rutes rescentent creades, els nous carrers de la ciutat flanquejats per dipòsits de gasolina, dipòsits de peces de recanvi, cases de cambia, (...) Durant els instants de parades, (...) una multitud cosmopolita pujada de les terres floreixents de l'Àfrica, baixada de les terres gebrades del Nord deambularà pels nostres carrers admirant aquell munt de botigues i magatzems que des de el rovell de l'ou de la vella urbs ompliran les noves avingudes que ens juntaran amb els pobles veïns de l'Empordà. Aquella Figueres dels nostres somnis haurà nascut per la voluntat d'uns homes que en una vetlla de març de 1931 varen reunir-se en el Casino Menestral...”*<sup>(30)</sup>

El següent pas en aquesta construcció aeronàutica local, dins l'esmentat projecte, va ser la inauguració de l'estri que necessitava l'ACE, el camp d'aterratge Canudas, en honor al seu principal patrocinador. Aquest aeròdrom, també conegut com a camp del Manol, per estar situat a la finca de Sant Pau, a la riba esquerra del Manol, al sud de la ciutat, va ser inaugurat oficialment amb un Festival aeri celebrat durant les Fires i Festes de la Santa Creu de 1931, i que va finalitzar amb un sopar a l'Hotel París de Figueres, i un ball a l'Sport Figuerenc,<sup>(31)</sup> al que acudiren els participants del Festival, autoritats, convidats, i socis de l'ACE. Collar ja tenia el terreny preparat per poder esdevenir un figuerenc actiu que pogués arrossegar joves i no tan joves, cap a un ideal.

Amb l'ajuda de l'Ajuntament de Figueres, de l'Aeròdrom Canudas de Barcelona, del Ministeri de Guerra, de la Generalitat de Catalunya, i de Collar, l'ACE va organitzar festivals aeris sempre que va poder, va programar xerrades i exposicions al voltant de l'aviació, va involucrar-se amb els altres aeroclubs existents alhora que va integrar-se en totes les federacions aeronàutiques possibles i fins i tot inscriure's en la Federació Aeronàutica Catalana.<sup>(32)</sup>

30. BPFi; *Empordà Federal*, 28/03/1931, pàg. 2.

31. BPFi; *Empordà Federal*, 09/05/1931, pàg. 5.

32. Col·lecció particular Oliveres-Guillamet; *Llibre d'actes de l'ACE*, pàg. 10-12.

Mentre que Canudas i les diferents institucions i òrgans implicats aportaven suport material i econòmic, aquest últim molt escàs, Collar va convertir-se en la figura d'enllaç entre el món de l'aviació i la població empordanesa, i la connexió perfecta entre les esmentades institucions, sobretot les militars, i l'ACE, per fer arribar material amb què dotar el nou aeròdrom i il·lusionar els socis del recent aeroclub.

Collar va poder gaudir del nou aeròdrom figuerenc el juny de 1931, quan hi va aterrar amb un avió, per poder visitar la seva família després de mesos d'exili.<sup>(33)</sup>

Collar de seguida va posar-se a treballar en pro de la nova entitat figuerenca, i en aquest sentit va facilitar l'adquisició, per part de l'entitat figuerenca, d'un planejador tipus Zoeling, construït als tallers de l'Escola de Mecànics de Madrid, juntament amb els metres de tirant elàstic necessari pel seu llançament, i va oferir-se a realitzar bateigs de l'aire i vols turístics com a mitjà per a recaptar els diners necessaris per l'abonament de les despeses de construcció.<sup>(34)</sup> Collar va complir amb el seu compromís, i després que el planejador arribés a Figueres per ferrocarril, l'aviador figuerenc va ser el protagonista d'unes festes d'aviació organitzades el gener de 1932, durant les quals molts figuerencs i figuerenques varen volar per primer cop. L'*Empordà Federal* anunciava aquesta festa aeronàutica d'aquesta manera:

*"...Mercès a l'amabilitat de l'esforçat aviador coterrani nostre en Joaquim Collar, van a celebrar-se unes interessants festes d'aviació en ocasió de l'estrena del planejador facilitat per l'aviació militar espanyola.(...) Aquest aparell indispensable per a aprendre a volar en un magnífic Planejador Zooluig (...) Després dels baptismes de l'aire dedicats a senyoretetes, el brau aviador Collar farà una exhibició d'acrobàcies aèries amb l'aparell que té aquí..."*<sup>(35)</sup>

Per culminar aquelles festes, i agrair les gestions realitzades a l'aviador figuerenc, l'ACE va organitzar un sopar a l'Hotel Comerç, on el president de l'ACE, el Sr. Guillamet, i el Sr. Puig i Pujades, varen pronunciar uns parlaments plens de reconeixement a la figura de Collar. L'article publicat al respecte deia així:

*"...Amb una exactitud impròpia de les terres ibèriques s'han anat desenrotllant les festes que la nostra entitat aeronàutica ha organitzat en ocasió de l'adquisició del planejador que li feu ofert per l'Aviació Militar Espanyola, mercès a la bona voluntat del tinent Joaquim Collar (...) el passat dijous tingué lloc a l'Hotel Comerç l'àpat organitzat per l'Aeronàutic Club, (...) a l'hora del brindis s'aixecà el president de l'Aeronàutic Club senyor Guillamet el qual amb aquella seva reconeguda gentilesa oferí l'àpat a l'esforçat heroi senyor Collar (...) Agrai els desvetllament del Sr Collar en pro del Club..."*<sup>(36)</sup>

33. BPFi; *Empordà Federal*, 06/06/1931, pàg. 7.

34. Col·lecció particular Oliveres-Guillamet; *Llibre d'actes de l'ACE*, 20/12/1931, pàgina 6.

35. BPFi; *Empordà Federal*; 02/01/1932; pàg. 2.

36. BPFi; *Empordà Federal*; 09/01/1932; pàg. 4.

El discurs de Puig i Pujades, pronunciat durant l'esmentat àpat, continuava exaltant l'aviador d'aquesta manera:

*"...Però avui, amics meus, és l'hora de dir més o menys bellament, tota la nostra veneració i tot el nostre agraïment envers el nostre germà Joaquim Collar que no dubtà un instant a jugar-se el cap per la dignificació i l'alliberament de la pàtria (...) un home del tremp de Collar, farcit de vocació que és fervor, devoció, religió, foc inexhaurible, podem dir que l'èxit no li serà escatimat, l'èxit pur per l'esforç amb menyspreu de recompensa (...) Gràcies als vostres esforços amic Collar, l'aeròdrom Canudes (...) adquirirà aquella transcendència internacional que li pertoca, i el vostre predicar amb l'exemple, serà llavor de braus minyons que sabran propagar el bon nom de l'Empordà, com ho ve fent l'esforçat tinent Collar (...) Jo us faig fermaça amic i germà Collar que Figueres sabrà acollir les vostres iniciatives que seran la prosperitat de la Ciutat i la glòria vostra,..."*<sup>(37)</sup>

També en el marc d'aquelles festes d'aviació de gener de 1932, Collar ens va brindar un document que aporta molt sobre la seva persona. Es tracta d'una entrevista concedida al periodista "nyapus" de l'*Empordà Federal*, i publicada en aquest mateix diari amb el títol "Parlant amb l'aviador Collar". Aquella entrevista deia entre d'altres coses el següent:

- "...- Una entrevista de comiat!*
- Per què no?!*
- Vol prendre una copeta?*
- Gràcies, sóc abstemi. Solament un dia de gran farra prenc wiscky. (...)*
- Les seves aficions per l'aviació com se li desvetllaren?*
- Ni jo ho sé. Vaig fer el primer vol a Madrid ja havent ingressat a l'aviació. Vaig fer un curs com observador i cap a l'Àfrica: 4 mesos al Marroc i un any al desert.*
- I accidents.*
- No me'n parreu. Tants com volgueu però sense víctimes...ni una esgarrinxada. Ara d'aparells a la peluqueria tot un munt.*
- Alguna aventura?*
- Dintre el ram d'accidents, la que recordo amb més intensitat, em costà passar dos dies al desert sense menjar ni beure i amb una calor tan horrible que vaig haver d'anar desprenent-me de tot el meu abillament arribant nu i extenuat al primer lloc fortificat. El meu company d'avió restà un mes presoner dels moros. La meua correguda pel desert, trescant peu nu damunt dels còdols i sorram ardent és quelcom que no s'oblida. L'aparell alleugerit de les peces de més valor degué ésser abandonat i recollit més tard per una esquadreta d'avions. (...)*
- Quin és el seu ideal?*
- Entre els aviadors diem que l'ideal de tot aviador és casar-se amb una dona guapa que posseixi un camp d'aviació on el pugui baixar amb el motor parat des de 3.000 metres i sense sortir del perímetre dels camps.*

37. BPFi; *Empordà Federal*; 09/01/1932; pàg. 4.

– *Certament que seria una magnífica propietat...I els seus projectes?*  
– *Treballar en l'aviació militar per a difondre l'afició a l'aviació. Procurar formar pilots aptes i organitzar arreu camps amb les degudes condicions. Es necessari crear l'ambient, interessar a les nostres juventuts i al públic en aquest esport que serà la força del demà. L'aviació militar està disposada a coadjuvar totes les iniciatives i a cooperar a tots els esforços. Així senti una fonda satisfacció en oferir el planejador per a l'entrenament de pilots. Igualment a tots els camps degudament aparellats, l'aviació militar oferirà un avió amb motor per a fer pràctiques i assolir el títol corresponent. (...)*

– *Ha trobat entre la nostra joventut una bona acollida.*

– *Sí. Hi ha un nucli de joves entusiastes i esforçats que han demostrat les seves ànsies de volar i els seus desitjos de dominar el planejador, pel qual han començat a sentir-hi una saludable afició. Jo espero i confio que durant les meves vingudes properes aquesta afició al noble esport de l'aire haurà augmentat.*

– *Podria citar noms?*

– *Naturalment, però passaria pel risc d'oblidar-ne algun i ho lamentaria. No es descuidi de recomanar a la joventut figuerenca que mantingui viva l'afició a l'esport aeronàutic, font de veres i altes delectances. (...)*"<sup>(38)</sup>

Collar, aquell mateix gener de 1932, va participar en una xerrada al local de l'ACE<sup>(39)</sup> sobre el món de l'aviació i de les seves vivències personals, convertint-se així en una eina més de l'aeroclub figuerenc per difondre l'aviació.<sup>(40)</sup>

L'aviador Collar va continuar amb els seus deures i obligacions militars, servint com a professor de l'Escola de pilotatge, realitzant cursos com el de vol sense visibilitat realitzat a Cuatro Vientos, Madrid, o fins i tot sent arrestat durant vuit dies a l'Aeròdrom de Cuatro Vientos per una presumpte falta lleu per no haver saludat a un superior,<sup>(41)</sup> però sempre va trobar el moment per poder tornar a la seva ciutat com va ser l'ocasió de les Festes de Maig<sup>(42)</sup> de 1932, quan, tot col·laborant amb l'ACE i gestionant els recursos que va aportar l'Escola Militar de Madrid,<sup>(43)</sup> va voler participar en aquelles festes populars i democràtiques. Però tot i ser, o intentar ser, un projecte integrador, hi havia qui no estava d'acord amb aquests adjectius per referir-se a aquests festivals. En el diari *Avant* es podia llegir el següent:

*"...¿Quantes Pst costaran al poble les festes d'aviació d'enguany?...¿No li rodarà el cap al senyor Alcalde en prendre el bateig de l'aviació?..."*

*¿Resultarà cert que una de les primeres figures del consistori no va poder volar degut a les reduïdes dimensions de la cabina dels aparells?..."*

38. BPFi; *Empordà Federal*; 16/01/1932; pàg. 4.

39. El local de l'ACE es trobava al c/ Monturiol número 4 de Figueres, i era la seu de la Unió Sportiva, amb qui compartia local.

40. BPFi; *Empordà Federal*; 09/01/1932; pàg. 4.

41. AHEA.; Sig. P105; Hoja de servicios de Tte. Collar; anotacions referents al setembre de 1931.

42. Nom que reberen les Fires i Festes de la Santa Creu, en treure la càrrega religiosa.

43. Col·lecció particular Oliveres-Guillamet; *Llibre d'actes de l'ACE* 08/03/1931, pàgina 9.



*¿No creieu convenient que els organitzadors de les populars (?) festes d'aviació, s'haurien d'interessar per fer venir aparells a la mida dels regidors municipals?...".<sup>(44)</sup>*

Amb detractors o sense, aquells festivals aeris varen continuar perquè hi havia molts i moltes entusiastes del nou esport aeri. Per aquelles Festes de Maig, tot i les pluges que són freqüents en aquesta època, diversos avions militars, vinguts de Madrid i Barcelona, efectuaren més bateigs de l'aire i Collar pogué evolucionar el dia 8 de maig, sobre el Parc Bosc durant l'acte que allà s'hi celebrà amb motiu dels impulsors d'aquesta obra.<sup>(45)</sup>

A finals d'aquell 1932, Collar va tornar a la capital gal·la, però aquesta vegada amb la tranquil·litat de no ser un fugitiu. El novembre d'aquell any, va volar fins a París en un avió militar Breguet XIX per comprovar l'adaptació dels nous aparells de navegació en els aparells de què disposava l'aviació espanyola.<sup>(46)</sup> Aquell viatge d'una setmana va mostrar la confiança que se li tenia des dels alts càrrecs militars. Una confiança que es demostraria una vegada més en la seva elecció per realitzar un vol històric.

## **L'AVIADOR FIGUERENC I EL VOL DEL CUATRO VIENTOS**

Si Collar era un heroi per a molts figuerencs i figuerenques, l'any 1933 es convertí en un mite a l'endinsar-se, desgraciadament, en el misteri, en la llegenda. Aquell any, durant les Festes de Maig de Figueres, en què no hi hagué Festival aeri per falta de mitjans econòmics,<sup>(47)</sup> Collar, juntament amb el capità Mariano Barberán y Tros de Ilarduya, varen preparar un vol nou, un vol que no s'havia fet mai, un vol sense escales a través de l'Atlàntic central, el tram atlàntic més ample, que havia de culminar l'edat d'or dels grans raids de l'aviació espanyola.<sup>(48)</sup> L'ànima d'aquest salt colossal va ser Barberán, que ja havia preparat el del *Plus Ultra* de Ramón Franco,<sup>(49)</sup> i havia estat assessor de molts altres vols importants. Aquesta vegada, amb 37 anys, era la seva oportunitat, la de ser el preparador i el protagonista alhora. Barberán, aviador militar amant de les ciències i de les noves tecnologies, havia ideat un vol que obriria una nova ruta aèria, una ruta que hauria de salvar el tram més ample de l'Oceà Atlàntic. Per realitzar aquest va necessitar un avió adequat als requisits d'aquell vol, un bon equip de terra, i un bon pilot.

L'avió construït per a l'ocasió va ser un sesquiplà Breguet XIX versió *Grand Raid Superbidón*, un aparell construït íntegrament a Espanya, a la

44. BPFi; *AVANT* (Diari figuerenc d'esquerres amb redacció a la Rambla, 29); 01/06/1932; pàg. 6.

45. BPFi; *Empordà Federal*; 14/05/1932; pàg. 4.

46. AHEA.; Sig. P105; Hoja de servicios de Tte. Collar; anotacions referents al novembre de 1932.

47. Col·lecció particular Oliveres-Guillamet; *Llibre d'actes de l'ACE*; 25/04/1933; pàg. 18.

48. S'havien realitzat els següents vols: *Plus Ultra* (Huelva-Buenos Aires; 1926); Elcano (Madrid-Manila; 1926); *Patrulla Atlàntida*, (Melilla-Guinea; 1926); *Jesús del Gran Poder* (Sevilla-Brasil; 1929).

49. Barberán no va participar en aquell vol perquè va sol·licitar temporalment la baixa del Servei Aeronàutic justament en aquelles dates, 1926, per diferències amb els seus superiors jeràrquics.

factoria C.A.S.A. de Getafe, Madrid, amb la llicència de l'empresa francesa Breguet, en només 9 mesos. Un enginy aeri dotat d'un motor Hispano-Suiza de 630 CV de potència, amb vuit dipòsits per encabir-hi 5.300 litres de benzina, mancat de qualsevol equip de radiotelegrafia per així poder carregar més combustible, i propulsat amb una magnífica hèlix de fusta.<sup>(50)</sup> Era un aeroplà modern, dotat de doble cabina tancada, amb un sostre per al navegant que s'obria perquè aquest pogués realitzar els càlculs corresponents a partir de les observacions astronòmiques, i amb un quadre d'instruments molt complet.

De l'equip humà auxiliar caldria esmentar el sergent mecànic Madariaga, veterà de les grans travessies, ja que havia participat en el raid de la *Patrulla Atlàntida* l'any 1927, i en el frustrat vol del *Dornier Wal número 16* al voltant del món l'any següent; i el jesuïta Gutiérrez Lanza de l'Observatori de Belén, l'Havana, Cuba, que els va oferir una ajuda meteorològica de gran valor.

I per la plaça de pilot, de company de viatge, i de representant de la República espanyola, qui millor que Joaquín Collar Serra. Barberán i els comandaments superiors varen veure, en el pilot figuerenc, la persona idònia per realitzar aquesta tasca per ser un dels millors pilots del moment i pel seu republicanisme demostrat. Una tria que encara pren més valor si es té en compte que, durant els fets de desembre de 1930 a Cuatro Vientos, Madrid, Collar va participar en la reducció i el confinament als pavellons dels que no estaven implicats, com era el cas del seu actual company de viatge.

Després dels corresponents vols de prova, estudis meteorològics, preparacions logístiques,<sup>(51)</sup> i comiats oficials entre els que va destacar el del cap del Govern republicà, Manuel Azaña, Collar i Barberán, a bord del flamant *Cuatro Vientos*, varen iniciar l'històric viatge la matinada del 10 de juny de 1933 des de l'aeròdrom sevillà de Tablada.

Trenta-nou hores i cinquanta-cinc minuts més tard, a les 15.39 hores (UT) de l'11 de juny de 1933 varen aterrar a Camagüey, Cuba. Ho havien aconseguit, havien obert una nova ruta aèria transoceànica després de realitzar un vol de més de 6.300 km sense escales.

El dia 12 es varen traslladar amb el *Cuatro Vientos* fins a l'Havana, Cuba, on foren rebuts com herois per més de 10.000 persones. Eren l'atracció de tot Cuba, una República dirigida per Gerardo Machado (1871-1939), un personatge que va acabar derivant en dictador pels seus mètodes repressors i que no va voler rebre els aviadors argumentant problemes de salut.<sup>(52)</sup> Els cubans i espanyols, ja que Cuba estava plena d'immigrants espanyols, sobretot gallecs, varen homenatjar els pilots espanyols allà on varen anar, fessin l'acte que fessin,

50. GONZÁLEZ BETES, A., *Gloria y Tragedia del vuelo Sevilla – Cuba*, Aeroplano, 1983.; pàg. 35-63.

51. DOMINGO, A.; FERNÁNDEZ-COPPEL, J., *El vuelo del "Cuatro Vientos"*, Oberon, Madrid, 2003, pàg. 32 (El sergent Madariaga va marxar el 28 de maig de 1933 des de Vigo, Espanya, a bord del vapor "Habana", amb peces de recanvi per a l'avió, i roba per als pilots).

52. DOMINGO, A.; FERNÁNDEZ-COPPEL, J., *El vuelo del "Cuatro Vientos"*, Oberon, Madrid, 2003, pàg. 118.



*Postal del Cuatro Vientos, amb Barberán i Collar. (Col·lecció particular García-Algilaga).*

perquè entenien que aquella visita, tot i no ser punt final del periple del *Cuatro Vientos*, significava molt entre les relacions d'Espanya i Cuba, de les relacions entre espanyols i cubans.

A Figueres, l'èxit del vol va ser celebrat amb molta il·lusió i orgull, ja que el seu heroi acabava d'entrar a la Història. Un article de l'*Empordà Federal*, titulat "La gloriosa gesta de l'aviador figuerenc En Joaquim Collar Serra", deia així:

*"...Figueres, avui, sent una joia immensa al veure que un fill seu, pilotant una nau aèrea, ha creuat en la seva part més ample, l'Oceà, cobrint l'espai que hi ha entre la Península i la Illa de Cuba (7.500 kms), amb el curt temps de 39 hores i 50 minuts..."*<sup>(53)</sup>

Des de Cuba, Collar i Barberán, a banda de parlar per telèfon amb els seus familiars i rebre les felicitacions del llavors president de la República espanyola, Niceto Alcalá Zamora, també varen enviar i rebre diversos telegrams entre els quals n'hi havia que provenien de l'Empordà. Alguns deien així:

*"...13-6-1933 Habana Aviator Collar Figueres os felicita Pujulà-Alcalde; 13-6-1933 Habana Aviator Collar Federació Republicana Socialista de l'Empordà us envia la més fervent felicitació per la gesta realitzada, honorant*

53. BPFi; *Empordà Federal*, 17/06/1933; pàg. 3.

*així, com a fill d'ella, la nostra terra empordanesa President-Soler; 13-6-1933 Havana Aviador Collar Joventut d'Esquerra Republicana de Figueres, es sent orgullosa de que sigui un figuerenc i un fervent republicà, el que hagi realitzat el raid del Cuatro Vientos. La nostra felicitació. President-Deulofeu; Habana Aviador Collar Felicitámosles Sport Figuerense; Habana Aviador Collar Felicitamos cordialmente Aeronàutic Club Empordanès... ”.*<sup>(54)</sup>

Amb l'Havana totalment entregada als dos militars espanyols, els actes, les rebudes, els banquets, les inauguracions, les visites... es varen anar succeint al llarg d'aquella setmana de juny de 1933, fins esgotar Collar i Barberán. Finalment, aquest últim va decidir de manera sobtada que havia arribat el moment de continuar el seu viatge rumb a Mèxic. El dia 20 de juny els aviadors varen enlairar-se de l'aeròdrom cubà de Colúmbia direcció el país asteca tot i no ser les condicions meteorològiques del moment les més favorables per a realitzar la travessia del golf de Mèxic. Hores després, alguns testimonis varen veure passar el *Cuatro Vientos* sobre la península del



*Collar i Barberán a l'Havana, Cuba, el juny de 1933, en un acte oficial.  
(Col·lecció particular Oliveres-Guillamet).*

54. BPFi; *Empordà Federal*, 17/06/1933, pàg. 4 i 5.

Yucatán però mai varen arribar a la Ciutat de Mèxic, Mèxic, on milers de persones els esperaven sota una intensa pluja.

L'alarma va saltar i es varen activar tots els actius capaços de cooperar en la recerca del *Cuatro Vientos* i dels seus tripulants, però tot va ser inútil perquè no es va trobar res. Encara avui en dia no se sap del cert què va ocórrer amb aquell avió i els dos pilots. Dues teories han sorgit al voltant del tràgic final del *Cuatro Vientos*: una que argumenta que haurien caigut al mar basant-se en l'albirament d'uns llums al mar la nit del 20/21 de juny de 1933, i en la trobada d'un pneumàtic a la costa, que va aparèixer quatre dies després de la desaparició; i una segona teoria que defensaria que haurien arribat a Mèxic continental i s'haurien estavellat prop del Cerro de la Huacamaya, Mèxic, on després de l'accident, haurien estat assassinats per uns indígenes per robar-los i després haurien amagat les restes de l'avió i dels seus tripulants en una de les moltes coves de la zona. En un article del *Diari de Girona* d'aquell mateix juny de 1933, que tenia per encapçalament "Continuen essent confuses sobre els aviadors Barberán i Collar", ja s'anunciaven les dues principals línies d'investigació a seguir: caiguda al mar o en una regió deshabitada.<sup>(55)</sup>

Cap de les dues teories ha aconseguit proves irrefutables, per la qual cosa, avui en dia, el misteri continua sense resoldre's,<sup>(56)</sup> la qual cosa afavoreix que, a banda de les dues hipòtesis principals, existeixin altres rumors al voltant de la desaparició dels pilots espanyols, com la que argumenta que el responsable de la tragèdia fou el dictador Machado, quan suposadament es va assabentar de l'aventura amorosa d'una de les seves amants amb el figuerenc Collar durant la seva estada a l'Havana, Cuba.<sup>(57)</sup>

## COMITÈ DE GLORIFICACIÓ DE LA GESTA DEL CUATRO VIENTOS

Aquest final tràgic va envoltar el *Cuatro Vientos* d'una aurèola de misteri, de llegenda. Aquest component heroic va ser interpretat ràpidament per la ciutadania de la Figueres de 1933, que va reaccionar d'una manera clara i contundent després de sentir la desaparició dels aviadors amb mostres de condol com les expressades per l'ACE que va posar gases negres que cobrien la seva ensenya del carrer Monturiol.<sup>(58)</sup> El trasbals inicial va ser seguit per una iniciativa que aglutinava particulars i entitats diverses, que tenia com objectiu principal el d'homenatjar com es mereixia el seu aviador tot construint un

55. BPGi; *Diari de Girona*, 23/06/1933; pàgina 3.

56. La hipòtesis de l'assassinat a la Huacamaya és defensat pel periodista Jesús Salcedo, i per l'historiador aeronàutic Juan Manuel Riesgo; la de la possible caiguda al golf de Mèxic, és defensada pels autors del llibre *El vuelo del "Cuatro Vientos"*, Alfonso Domingo i Jorge Fernández-Coppel, entre altres.

57. DOMINGO, A.; FERNÁNDEZ-COPPEL, J.: *El vuelo del "Cuatro Vientos"*, Oberon, Madrid, 2003, pàg. 187. Els rumors que es varen estendre per Mèxic l'any 1933 parlaven de la possible col·locació d'un artefacte explosiu dins l'avió, o bé l'adulteració del combustible de l'aparell.

58. Col·lecció particular Oliveres-Guillamet; *Llibre d'actes de l'ACE*; 12/07/1933; pàg. 20.



*Mata-segell del Comitè  
Glorificació Gesta  
"Cuatro Vientos", creat a  
Figueres l'any 1934.  
(Col·lecció particular Oliveres-  
Guillamet).*

monument a Figueres per a perpetuar la seva memòria entre la ciutadania. Aquest òrgan, constituït el 15 de març de 1934 a Figueres tot prenent el nom de *Comitè de Glorificació de la Gesta del "Cuatro Vientos"*, va aglutinar personatges de la vida militar, de l'aviació civil, de l'Ajuntament, i de diverses entitats entre les que destacava l'Aeronàutic Club Empordanès. Es va oferir, i la va acceptar, la Presidència del Comitè d'Honor al president de la República Niceto Alcalá Zamora, mentre que el Comitè Executiu va ser format pel comandant Sandino, en representació de l'aviació militar; X. Soler, en representació de l'Ateneu Empordanès de Barcelona, i pel cap dels Serveis Aeronàutics de la Generalitat de Catalunya, Josep Canudas.<sup>(59)</sup> Per aconseguir ingressos per assolir el seu objectiu es varen organitzar una sèrie d'actes i festivals a Figueres que reclamaven la col·laboració de tothom.

El primer acte va tenir lloc a mitjan març de 1934, un mes després que li fou concedida a Collar la "Medalla Aerea"<sup>(60)</sup> per part de les autoritats militars. L'acció amb què es va estrenar el Comitè va consistir en la celebració d'un festival aeri i d'una vetllada cinematogràfica a la Sala Edison amb la projecció del reportatge *Vol Sevilla-La Havana i la tràgica sortida per Mèxic*.<sup>(61)</sup> En el marc d'aquest projecte, l'Ajuntament es va sumar homenatjant Collar tot posant el seu nom a l'antic carrer de la Muralla de Figueres. El dia de la col·locació, 16 de març de 1934, unes avionetes de l'Escola Canudas de Barcelona varen evolucionar sobre Figueres llançant uns rams de flors que varen ser dipositats davant les noves plaques de l'esmentat carrer.<sup>(62)</sup>

Aquella era una obra lloable i l'èxit d'aquell festival prometia que l'objectiu s'assoliria amb la col·laboració de tothom, com esmentava l'*Empordà Federal* en el seu corresponent article al respecte:

*"... El primer acte organitzat per aquest Comitè s'ha vist coronat per l'èxit més falaguer i podem avançar que el primer ingrès obtingut és digne de l'obra que es va a portar a cap..."*<sup>(63)</sup>

59. BPFi; *Empordà Federal*; 17/03/1934; pàg. 2.

60. A.H.E.A; Sig. P105; Hoja de Servicios del Tte. Collar; anotacions corresponents a l'any 1934.

61. BPFi; *Empordà Federal*; 03/03/1934; pàg. 6.

62. BPFi; *Empordà Federal*; 10/03/1934; pàg. 2.

63. BPFi; *Empordà Federal*; 17/03/1934; pàg. 2.

*“...plens d’entusiasme alcem el crit de gratitud d’un poble que no oblida els seus fills i demanem la cooperació de tothom per fer ofrena a les generacions que vindran d’un monument estímulo de joventuts...”*<sup>(64)</sup>

Aquest entusiasme primerenc va donar lloc a una obligada relaxació deguda principalment als recursos econòmics de què disposava el Comitè per realitzar la seva obra. L’Ajuntament no va poder finançar tots els projectes que s’havien engegat aquells anys vertiginosos, entre els que hi havia la construcció de l’esmentat monument, i l’ACE, principal valedor del Comitè, estava massa ocupat per poder aconseguir els diners necessaris perquè la consagració del camp d’aterratge del Manol fos una realitat. D’aquesta manera l’objectiu del Comitè s’anava allunyant cada cop més, al contrari que a Cuba o a Mèxic on de seguida varen alçar un monument en memòria dels pilots espanyols. Els mesos varen anar passant, i tot i que el projecte continuava en peu, el Comitè va perdre empena a la vegada que expirava qualsevol possibilitat de trobar els aviadors.

El 30 de juny de 1934, i després que el cap d’aviació Antonio Camacho manifestés per escrit que no s’havia pogut esbrinar el parador de Collar, desaparegut el 20 de juny de 1933 en el vol l’Havana – Ciutat de Mèxic, l’aviador figuerenc va causar baixa a l’Exèrcit.<sup>(65)</sup>



*Monument que existia a l’Havana, Cuba, a la casa de Salut la Puríssima Concepció, en honor al vol del Cuatro Vientos. (Fotografia cedida per Ciro Bianchi Ross).*

64. BPFi; *Empordà Federal*; 17/03/1934; pàg. 5.

65. A.H.E.A.; Sig. P105; Hoja de Servicios del Tte. Collar; anotacions corresponents a l’any 1934.

L'any 1936 Collar va rebre un darrer homenatge en temps de la República. Aquest cop va arribar de Madrid i caminant.<sup>(66)</sup> El caporal Juan Planas i els soldats Esteban Pujol, Antonio González i Pedro Morales, tots ells destinats a l'Aeròdrom Barberán y Collar, Alcalà de Henares, es van proposar fer el trajecte a peu entre aquest aeròdrom i Figueres. La marxa fins a la ciutat natal de Collar va anar al llarg de la Nacional II. Es tractava de fer unes 19 etapes successives, d'uns 40 km cadascuna, dormint als pobles del camí. Varen sortir el dia 11 de maig de 1936 per lliurar un pergami commemoratiu de la gesta a l'alcalde de Figueres. El dia 29 a les 17.25 varen arribar a Figueres escortats per multitud de figuerencs que havien sortit a rebre'ls i sobrevolats per una avioneta de l'ACE. *L'Empordà Federal* ho va explicar així:

“...LA GESTA DE BARBERÁN I COLLAR.- Ahir a les sis de la tarda arribaren a la nostra ciutat l'equip d'Aviació Militar compost d'un caporal i tres soldats portadors d'un pergami en el qual el Cap, Oficials, Cos de Suboficials, Clases de tropa i Tropa de l'Aeròdrom “Barberán i Collar” d'Alcalà de Henares fan avinent la seva felicitació a la nostra població per ésser la ciutat nadiua de Joaquim Collar, un dels gloriosos tripulants del “Cuatro Vientos” (...) Els marxadors foren rebuts a l'Ajuntament per l'Alcalde i varis consellers éssent obsequiats després amb un lonx. A les vuit i en honor seu la xaranga del Batalló de Muntanya va donar un concert a la Rambla...”<sup>(67)</sup>

Aquests militars d'aviació també varen ser rebuts pel pare de Collar, soci de referència de l'ACE<sup>(68)</sup> que ostentava el grau de capità de cavalleria jubilat, i que vivia al segon pis del número 1 del carrer Pi i Margall de Figueres. Luís Collar va mantenir vives les esperances de trobar el seu fill, viu o mort, per així tancar un episodi tan tràgic. Va estar en contacte amb les autoritats civils i militars durant molt de temps per resoldre tots els assumptes pendents, administratius i econòmics, perquè es complissin tots els drets que pogués tenir el seu estimat fill.

Tot i la tragèdia, aquells anys, en global, varen ser temps prometedors que s'acabaren de cop amb l'esclat d'una guerra fratricida que no finalitzà amb la fi de les hostilitats. Si durant la República, en pau, no es varen aconseguir els recursos suficients per finalitzar l'obra, la guerra no va donar ni una oportunitat més.

## JOAQUÍN COLLAR SERRA ENMIG DELS PREJUDICIS

El dictador que va sorgir de la Guerra Civil (1936-1939), germà d'aquell aviador heroi del *Plus Ultra* que s'hagué d'exiliar a París juntament amb Collar després del pronunciament de desembre de 1930, no va creure oportú

66. CARRERA, F.: *El “Raid” de la aviación española... por tierra*, Aeroplano núm. 6; pàg. 124-131.

67. BPFi; *Empordà Federal*; 30/05/36; pàg. 2

68. Col·lecció particular Oliveres-Guillamet; *Llibre de Socis de l'ACE*.



ni convenien haver de recordar un aviador republicà i va suprimir el seu nom del nomenclàtor de la ciutat. Amb posterioritat, l'any 1963, va aparèixer un altre carrer amb el nom del pilot figuerenc, el carrer Aviador Collar de la Colònia de l'Exèrcit de l'Aire que es va instal·lar a Figueres. Aquest fet donà peu al dèbil record d'un aviador militar de nom Collar, però repudiat pel règim del moment per prejudicis polítics.

Amb la recuperació de la democràcia es va creure, encara s'està treballant en aquest sentit, que havia arribat el moment de recordar i homenatjar aquells que per diversos motius havien estat oblidats, apartats durant els anys del franquisme com era el cas de Collar. Però aquest personatge, en virtut d'altres prejudicis oposats als utilitzats pel franquisme, no va ser una figura agradable pel pes d'allò militar que tant s'associava amb la Dictadura, per la qual cosa no s'ha recordat ni homenatjat com es mereix.

No és raonable que un figuerenc d'aquesta alçada, a qui li va ser lliurat el trofeu Harmon Trophy en la seva categoria *National Trophy* l'any 1933, no sigui ni conegut, ni recordat, ni homenatjat simplement per uns prejudicis anacrònics fàcilment superables amb una mica de cultura i seny.

