

Vinyes i flotadors entre la Badia i l'Albera Altres notícies aeronàutiques republicanes de l'Alt Empordà

David García Algilaga^{a*}

^a Llicenciat en Història (UdG)

RESUM

L'Alt Empordà va ser un espai estratègic a causa de la seva situació geogràfica i les seves comunicacions, per aquest motiu va ser objectiu dels rebels i zona a protegir pels republicans. Des d'un punt de vista aeronàutic, va acollir diverses instal·lacions (aeròdroms rellevants, petits tallers de muntatge, una base aeronaval...) la ubicació i construcció de les quals va dependre, en alguns casos, del conreu de la vinya. Alguns d'aquests emplaçaments són coneguts i han estat estudiats, com els aeròdroms de Cabanes/Vilabertran (Figueres Nord) i Garriguella/Vilajuïga, mentre que d'altres (possibles com el de Capmany, projectes com el de Mollet, o constatats com el de Roses) han passat força desapercebuts tot i que formen part d'aquella geografia històrica.

Paraules clau: Capmany, Mollet de Peralada, Roses, Retirada, Aeròdrom, Vinya, Hidroavió, Guerra Civil, Alt Empordà.

Vineyards and floats between the Bay and the Albera More Republican aeronautical news from the Alt Empordà

ABSTRACT

Alt Empordà was a strategic place due to its geographical location and its communications, which is why it was the target of the rebels and area to protect for the Republicans. From an aeronautical point of view, it hosted several facilities (relevant aerodromes, small assembly workshops, an air base...) whose location and construction depended, in some cases, on the cultivation of the vineyard. Some of these sites are known and have been studied, such as the Cabanes / Vilabertran (Figueres Nord) and Garriguella / Vilajuïga aerodromes, while others (possible such as Capmany's, projects like Mollet's, or found as the of Roses) have gone largely unnoticed, even though they are part of that historical geography.

Keywords: Capmany, Mollet de Peralada, Roses, retreat, aerodrome, vineyard, seaplane, Spanish Civil War, Alt Empordà.

* Correspondència: David García Algilaga
E-mail: algilaga78@hotmail.com

INTRODUCCIÓ I AGRAÏMENTS

A mesura que la guerra avançava, l'aviació republicana es va atomitzar i diversificar de tal manera que les seves ramificacions sobre el territori varen ser molt extenses i variades. La Retirada, a Catalunya, va potenciar, i agreujar, aquest fenomen en un moment de caos, improvisació i urgència.

L'Empordà, un país paradigmàtic pel que fa a la importància geogràfica estratègica durant la Guerra Civil espanyola, va acollir diverses instal·lacions aeronàutiques (aeròdroms rellevants, petits tallers de muntatge, una base aeronaval...) la ubicació i construcció de les quals va dependre, en alguns casos, del conreu de la vinya.

Alguns d'aquests emplaçaments són coneguts i han estat estudiats, com els aeròdroms de Cabanes/Vilabertran (Figueres Nord) i Garriguella/Vilajuïga, mentre que d'altres (possibles com el de Capmany, projectes com el de Mollet, o constatatats com el de Roses) han passat desapercebuts.

L'estudi d'aquests darrers requereix recursos, però fins que arribin, aquest modest article pretén ser una aproximació a la seva història i geografia tot fixant el que es coneix a través dels documents i testimonis orals, a l'espera d'una possible ampliació que confirmi, o no, els plantejaments aquí exposats, però que haurà de partir, esmentant-ho o citant-ho, dels arguments que a continuació es manifesten.

Agraeixo les gestions de les arxiveres i els arxivers consultats, l'amabilitat dels imprescindibles testimonis interrogats (gràcies Francesc, gràcies Florentina i gràcies Pere), la tasca dels que entrevistaren la Dora i a ella per haver explicat el seu testimoni, i l'ajuda del GRAG i, sobretot, la d'en David Gesalí, un historiador rigorós, objectiu i proper, i la d'en Roberto Plà, un aerotrastornat enciclopèdic. Els hi agraeixo perquè sense ells/es les línies que continuen no tindrien ni la mateixa profunditat ni solidesa.

POSSIBLE MATERIAL AERONÀUTIC A CAPMANY

Capmany, poble vitivinícola de l'Alt Empordà situat a peus de l'Albera i proper a la via de comunicació principal amb França, no apareix en cap notícia relacionada amb la Guerra Civil i l'aviació. Per aquest mateix motiu, quan, durant una entrevista a un testimoni de la Guerra Civil espanyola, en Pere Oliveras Girbal (1926-2019), van aparèixer uns avions a Capmany, la meua sorpresa, i cautela, va ser enorme. S'havia d'investigar. En Pere Oliveras, que va ser un testimoni rellevant dins la meua (sempre oberta) investigació al voltant dels bombardeigs i refugis durant la guerra civil a Figueres/Empordà,¹ va explicar-me que "a Capmany hi havia un taller a tocar el pont de Torrelles, de Capmany a Sant Climent, a uns 200 metres abans del pont i a uns 300 metres cap a la banda de Mollet, dins un bosc espès de suros, el Suro d'en Viu. Dins una barraca hi havia tres avions, avions d'una ala, d'una plaça, i quan va acabar la guerra, amb altres nens, entràvem i jugàvem".² Seguint aquella conversa, i relacionat

1. David GARCÍA ALGILAGA, «Pere Oliveras "Jo no torno més a Figueres"», *Empordà*, 03/03/2015, p. 10.

2. Testimoni oral de Pere Oliveras Girbal, recollit el febrer de 2015 a Figueres.

amb aquells possibles avions, també va contar-me que “després de la guerra, la Nit de Nadal, quan el jovent sortia, hi havia una grua molt gran, fixa, i van anar a buscar un avió amb un carro i el van penjar a la grua. S’hi va estar molt de temps allà, a la plaça Major de Capmany”.³ Vaig trobar-me amb en Pere en altres ocasions, normalment a la plaça del Gra, i vaig poder parlar amb ell i tornar a preguntar-li sobre aquells avions al Suro d’en Viu: el seu testimoni no va canviar i això situava uns possibles avions, o tallers d’avions, el 1939, en un antic bosc d’alzines entre Capmany i Sant Climent Sescebes, abans del pont de la Riera de Torrelles, aproximadament al voltant del quilòmetre 4 de la carretera Gi-602, un espai força planer dominat pel Puig Gros (134 m), on actualment el suro ha donat pas a l’olivera i la vinya.

La recerca d’alguna notícia que pogués verificar o, com a mínim, donar suport a la memòria oral, va dur-me als arxius. En la documentació conservada de Capmany a l’Arxiu Comarcal de l’Alt Empordà (ACAE) només apareixia una connexió toponímica i un contacte amb l’aviació republicana. Per una banda, el terme *Torrellas* s’esmenta en un ofici datat a Figueres el 13 de juny de 1938, en què la C.O.P.A. (*Centro de Operaciones Permanente de Artilleria*) de Figueres informava a l’alcalde de Capmany que “...mañana dia 14 se efectuaran ejercicios de tiro desde el cruce de la riera Torrellas y la carretera de Capmany a Clemente Sesebas sobre el Castellar, desde las 10 hasta las 18 horas...”.⁴ Res d’avions. Per una altra banda, existeix un ofici, amb data 12 de gener de 1939, de l’Ajuntament de Capmany adreçat al Sr. Comandante Comisario D. Higinio Domenech, del S.A.F. 21-23, en el qual sol·licita ajuda a l’Arma d’Aviació per alimentar el bestiar: “*Teniendo este Ayuntamiento planteado el problema de pienso para el ganado [...] me dirijo a V. por tener conocimiento de que por su mediación puede resolverse en parte toda vez que el Arma de Aviación tiene forma de recolectar de sus campos alguno de éstos piensos en especial alfalfa...*”⁵ Tampoc cap avió esmentat, però sí que crida l’atenció que un ajuntament no vinculat a cap activitat aeronàutica es posi en contacte amb Aviació, més concretament amb una S.A.F. (*Subsecretaría de Aviación – Fábrica*). Les SAF eren les indústries i tallers resultants de la disgregació, a partir de 1937, de la indústria aeronàutica.⁶ Fabricaven, muntaven o reparaven avions, motors, instruments, components diversos... Per exemple a Cabanes, a l’aeròdrom de Figueres Nord, es va establir la SAF 26 l’any 1938.⁷ Consistia en un taller, connectat a l’esmentat aeròdrom republicà, on muntaven

3. *Ibidem*.

4. ACAE (Arxiu Comarcal de l’Alt Empordà). Fons de l’Ajuntament de Capmany. Administració General. Correspondència. 45.

5. ACAE. Fons de l’Ajuntament de Capmany. Administració General. Correspondència. 45.

6. Dels quatre nuclis industrials importants relacionats amb l’aeronàutica existents el 1936 (Elizalde, Hispano-Suiza i Aeronaval de Barcelona, i CASA de Getafe), després de les evacuacions i trasllats, el seu pas per Indústries de la Generalitat i el retorn al control estatal, el 1938-1939 hi havia a Catalunya més de 20 centres industrials (tallers, fàbriques...) repartits pel territori: les SAF. Al CIARGA (Centre d’Interpretació de l’Aviació Republicana i Guerra Aèria) hi ha un organigrama al respecte, actualitzable però molt clar i entenedor.

7. David GARCÍA ALGILAGA, Roberto PLA ARAGONÉS, “Aeròdrom 312 Cabanes-Vilabertran (Figueres Nord)”. A: D. GESALÍ (coord.), *Aeròdroms republicans de Girona (1936-1939)*, GORBS Edicions, Viladamat, 2017, p. 82.



Suro del Viu, Capmany (2019).

les unitats del caça soviètic Polikarpov I-16 *Mosca* que superaven la frontera francesa aprofitant-se d'alguna finestra d'oportunitat donada per la *no-intervenció relaxada* practicada per l'estat francès durant la guerra. El gener de 1939 es va instal·lar a Cabanes una segona SAF, la número 10, provinent de Rubí i dedicada a la construcció especialitzada dels instruments dels taulells de caces soviètics.⁸ La localització de la SAF 10 a Cabanes, amb material i personal, és rellevant per dos motius, el primer perquè és un exemple més que existia una voluntat i una fe en la resistència en terres gironines,⁹ i, segon, perquè és una prova de la capacitat d'adaptació davant l'adversitat que recorda, salvant totes les distàncies, el trasllat/evacuació de les indústries davant l'avenç enemic durant la Segona Guerra Mundial. Aquesta infraestructura, juntament amb el petit estoc que s'havia abandonat a Rubí,¹⁰ una vegada finalitzada la guerra, els nacionals varen traslladar-la a Logroño.¹¹ Tornant a l'ofici que ens ocupa, cal acabar esmentant que Higinio Doménech Escoda era un comissari polític de la Subsecretaria de Aviación que va estar destinat a les SAF 21 (Banyoles), 23 (Celrà) i 24 (Vic),¹² i que la SAF 21-23 era la denominació del complex industrial Banyoles – Celrà (reparació dels Tupolev SB-2 *Katiuska* i Polikarpov I-15 *Chato*, i taller experimental de Polikarpov I-16 *Mosca*). Capmany no consta per enlloc.

8. David GARCÍA ALGILAGA, Roberto PLÀ ARAGONÉS, *Op. Cit.*, p. 86.

9. Un altre exemple d'aquesta voluntat de resistència, o com a mínim de no derrota anunciada, el trobem en el fet que la JLDP de Figueres, el mateix gener de 1939, ampliés el lloguer d'una camioneta del consistori i contractés peons de la Brigada Municipal per reciclar la runa dels edificis danyats pels bombardeigs per a la construcció de refugis antiaeris (David GARCÍA ALGILAGA, *Ales Negres i Xampinyons*, GORBS Edicions, Viladamat, 2015, p. 78).

10. AHEA (Archivo Histórico del Ejército del Aire), Sig. A196.

11. AHEA, Sig. M8348-18.

12. AHEA, Sig. C6231.

Sí que apareix esmentat Capmany en la documentació generada per l'Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA) en referència amb la recuperació de material per part de les tropes franquistes. El març de 1939 el Parque Región Norte (León) informava a la 5ª Sección del EM del Aire (Zaragoza) que tenia coneixement que hi havia "*Material existente en Capmany (Gerona), en un Taller de Chapistería que interesaría a este Parque. 1 máquina de curvar chapa / 1 máquina de rebordear, con perfiles / 2 taladros de mesa*".¹³ Aquesta sol·licitud va arribar al Servicio de Recuperación de Aviación de Barcelona i es van iniciar les gestions necessàries per aconseguir aquest material.¹⁴ Aquesta nota ens esmenta Capmany, ens ho relaciona amb aviació però res de res d'avions.

Tornant a la memòria oral, als testimonis, va ser on van tornar a aparèixer aquests avions que no he trobat (de moment) en cap document. Trepitjant el terreny, observant el que un dia va ser el Suro d'en Viu i preguntant als veïns del poble en temporada de recollida d'olives, vaig tenir la sort de conèixer en Francesc de Can Rajoler (1931) i poder parlar amb ell en un dels olivars de la seva família. Ell i la seva dona Florentina (1936) són de Capmany, ambdós varen viure la guerra (i postguerra) al poble. En Francesc recorda perfectament que Capmany, els darrers dies de la guerra, es va anar omplint de gent, de militars, de tota classe de material. El 4 de febrer de 1939 la família el va enviar amb un mosso a un olivar, com un dia qualsevol, però una hora després el van venir a buscar i el van portar a casa on ja l'esperaven la seva mare, la seva germana, una tia... Van marxar per camins de muntanya fins a la Jonquera, on van trobar molta i molta gent pertot arreu. Finalment van passar a França per Morelles, però uns senegalesos (Legió Estrangera) els van conduir i internar a Perpinyà i després a Montpeller. Veient la precària situació, la seva mare va decidir tornar a Espanya. Van prendre un tren fins Irún. Des del País Basc, després de viure un altre internament, varen viatjar en camions fins a Figueres, passant per Tarragona i Barcelona. De Figueres a Capmany, la darrera etapa, varen fer-ho a peu per arribar un mes després de la seva partida, els primers dies de març de 1939. Al poble, al principi, no hi havia col·legi, fins que un mossèn els va començar a donar classes a l'espera d'algun mestre, així que la mainada tenia molt de temps lliure. Ell (en *Rajoler*), en *Canana* i en *Caga-Calces* van trobar un espai d'esbarjo al Suro d'en Viu, abans del pont sobre la riera Torrelles: tres avions a mig muntar enmig del suro, amagats. Ell no recorda cap barraca, recorda que estaven enmig dels suros, a l'aire lliure. No sabien què fer i anaven allà, entraven als avions, jugaven, els desmuntaven... Fins i tot havien donat nom als avions a partir dels seus sobrenoms. Eren avions sense seients, sense motor, ni cabina, sense tela...

13. AHEA, Sig. M8348-18.

14. En referència amb la recuperació de material de l'aviació republicana per part de les tropes franquistes, cal esmentar que el gener de 1939, abans de la caiguda de Catalunya, es va crear el SRIA (Servicio de Recuperación Industrial Aeronáutica) "*Con objeto de facilitar la reorganización de la Industria Aeronáutica con los medios que la ocupación de las Regiones Industriales de la zona roja, nos faciliten,...*". El formaven 3 seccions (Nord, Centre i Sud) que acompanyaven les tropes que avançaven pels tres fronts sobre Catalunya, i que estaven al càrrec d'un Jefe de Aviación que depenia de la 5ª Sección del EM del Aire i de la Región de Levante (AHEA, Sig. M8348-18).



Francisco Serra Guardiola en un dels olivets de Can Rajoler, Capmany (2019).

ho recorda com si fossin tubs. Destrossaven els avions, els desmuntaven i a vegades treien algun objecte amb el qual jugar pel poble com el cas de la goma del patí posterior, una goma que tenia dos o tres forats. Altra gent també degué fer-ho perquè recorda veure pel poble alguna mena de tub d'escapament d'algun avió. Preguntat per si durant la guerra hi havia un taller d'aviació a Capmany, en Francesc em va respondre: "(...) que jo sàpiga no, segurament els avions els degueren portar per acabar de muntar i es van quedar allà." També recorda que "(...) per Nadal van anar a buscar un d'aquests avions i el van portar fins a la plaça i allà va acabar cremat. Dels altres dos no sé dir què se'n va fer, potser els nacionals els van acabar recollint. No és una cosa de la qual s'hagi parlat al poble [...] durant els darrers dies va arribar molt de material al poble i molta gent es va fer amb aquest material. Ferros, teles d'avió (blanques, molt bones, les dones es van fer faldilles),¹⁵ sabates, sacs d'arròs, de sucre... Van passar unes setmanes fins que els nacionals van passar a recollir-ho tot però algunes peces es van quedar [al poble]. També hi havia molt d'armament, com bombes de mà, fusells... i els nens hi jugaven [...] la mainada es divertia així, llavors."¹⁶

El testimoni d'en Francesc encaixa, a grans trets, amb el d'en Pere. No tenim cap prova evidencial ni documental de l'existència dels avions, però tenim dos testimonis amb dues mirades sobre un mateix fet que situa uns avions a Capmany l'hivern del 1939. Eren restes de la Retirada, com el *Mosca* avariament que el mecànic

15. En conversa amb en Roberto Plà Aragonés, em comenta que podria tractar-se de tela de lli o cotó –utilitzada per entelar els avions formant la superfície exterior després d'envernissar-la i pintar-la-. Dit això, també podrien ser paraigudes, tot i que la seva seda potser era molt fina/transparent per fer faldilles (En R. Plà també em recorda que d'alguns paraigudes recuperats del B-26 nord-americà que es va estavellar al Pení el 1942, algun veí de Cadaqués en va fer bruses/camises). Aquest cas també ens connecta amb relats de la SGM, com Normandia el juny del 1944, quan "*...las esposas de los agricultores salieran corriendo a los campos para coger el mayor número posible de paraídas con el fin de aprovechar su seda.*" (A. BEEVOR, *El Día D La Batalla de Normandia*, Crítica, Barcelona, 2009, p. 91).

16. Testimoni oral de Francisco Serra Guardiola, recollit el 28 de novembre de 2019 a Capmany.



*Pere Oliveras Girbal
(2015).*

Joan Berenguer va abandonar a prop de la Jonquera, el gener o febrer de 1939, lligant la cua del caça a una gran olivera i fent avançar el camió que el transportava, abans de marxar a l'exili,¹⁷ o era material d'algun taller/indústria evacuada amb voluntat de continuar la seva tasca en aquell indret? De moment no ho sabem, però podem fixar una hipòtesi, podem concloure que al Suro d'en Viu, el febrer-març de 1939, hi havia uns possibles caces en procés de muntatge.

AERÒDROM REPUBLICÀ A MOLLET DE PERALADA?

A l'Alt Empordà varen existir durant la Guerra Civil espanyola diversos aeròdroms i, fins i tot, com ja veurem, una base aeronaval a Roses. Es va començar a utilitzar, per part de la Generalitat de Catalunya, l'aeròdrom del Manol, camp esportiu reconvertit en militar durant els primers compassos del conflicte.¹⁸ Durant la primera meitat de 1937 es va construir un a Cabanes – Vilabertran (Figueres Nord),¹⁹ i, durant la segona meitat d'aquell mateix any, un altre a Garriguella – Vilajuïga.²⁰ Però, com a mínim, nominalment, per als nacionals encara en va existir un altre, el de Mollet de Peralada. En el RESUMEN DE INFORMACIÓN SOBRE GERONA – AVIACIÓN que els serveis d'informació franquistes varen redactar el setembre de 1937 a Salamanca, apareixen dues anotacions que ens indicarien la possible construcció d'aquest aeròdrom: "24-6-37. -142- Se està construyendo un

17. David GARCÍA ALGILAGA, "Un dels últims mecànics de la República", *Empordà*, 21/02/2017, p. 24-25.

18. David GARCÍA ALGILAGA, Roberto PLÀ ARAGONÉS, "Aeròdrom 319 Figueres Sud". A: D. GESALÍ (coord.), *Aeròdroms republicans de Girona (1936-1939)*, GORBS Edicions, Viladamat, 2017, p. 245-250.

19. David GARCÍA ALGILAGA, Roberto PLÀ ARAGONÉS, "Aeròdrom 312 Cabanes-Vilabertran (Figueres Nord)". A: D. GESALÍ (coord.), *Aeròdroms republicans de Girona (1936-1939)*, GORBS Edicions, Viladamat, 2017, p. 73-97.

20. David GARCÍA ALGILAGA, Roberto PLÀ ARAGONÉS, "Aeròdrom 314 Garriguella-Vilajuïga". A: D. GESALÍ (coord.), *Aeròdroms republicans de Girona (1936-1939)*, GORBS Edicions, Viladamat, 2017, p. 121-160.

aerodromo en un lugar situado entre los pueblos de Espoya, San Clemente y Villajuiga, en las proximidades del pueblo de Mollet de Perelada. Se halla próximo y a la derecha de la carretera que desde Perelada se dirige a Mollet y es la única extensión de terreno llano de aquellos alrededores. [...] 10-8-37. 171. El aerodromo que se construye en Mollet de Perelada, próximo a Figueras, está casi terminado, faltando solamente dar fin a la construcción de los hangares. En el mismo se construyen unos pozos de hormigón para depósito de bombes y municiones.”²¹

En la següent actualització de la informació de què disposaven els nacionals dels aeròdroms republicans (RESUMEN DE INFORMACIÓN SOBRE LOS AERODROMOS ENEMIGOS COMPRENDIDOS EN LA COSTA MEDITERRANEA Y UNA ZONA DE 15 KMS. EN PROFUNDIDAD A PARTIR DEL LITORAL), confeccionada per la 2ª Sección - Información del Estado Mayor del Aire a Salamanca el 1938, tornem a trobar aquest aeròdrom: “2201.- SAN JUAN DE MOLLET. ó MOLLET DE PERELADA. (Gerona) Un km. Al S. de San Juan de Mollet y encuadrado al E. por el río Orlina, y al W. por la carretera Figueras-Esponellá. Se encharca, y desde que se construyó el de Vilajuiga, no presta servicio permanente. Situación: Longitud: 6º 22’ E. Latitud: 42º 21’. Dimensiones: (aproximadas). 1.000 x 600.”²² Entenent, i deixant de banda, les confusions i els errors toponímics evidents, com dubtar entre Sant Joan de Mollet i Mollet de Peralada (el primer és un poble del Gironès, entre Bordils i Flaçà, a la dreta del riu Ter, que durant la guerra va prendre el nom de Mollet de Ter, que va formar part del complex de la SAF 21-23),²³ o confondre Esponellà (poble del Pla de l’Estany que va aportar terrenys, juntament amb Porqueres, Serinyà i Fontcoberta, per a l’aeròdrom de Banyoles)²⁴ amb Espolla, és clar que l’aeròdrom de Mollet de Peralada, per als nacionals, tot i que el catalogaven com a no permanent (sense activitat), sí que existia i el tenien ubicat, curiosament en el mateix pla on fa pocs anys, durant la febre del totxo, es va projectar un aeròdrom privat per a una urbanització de luxe, el projecte Perelada-Airport, aeròdrom, amb pista nord-sud d’uns 1300 metres, amb urbanització annexa, a l’espai conegut com a Garrigal de Peralada, terreny pla dedicat majoritàriament a la vinya entre Mollet de Peralada i el veïnat de Morassac, entre l’actual GIP 6021 (ctra. de Peralada a Mollet de Peralada) i el curs de l’Orlina.²⁵

Per altra banda, trobem documentació generada directament des de territori republicà que ens indica que, tot i que sí que es va projectar un aeròdrom a Mollet de Peralada, aquest no es va arribar a construir.

21. AHEA, A123.

22. Ibídem.

23. Artemi ROSSELL FERRER, “Aeròdrom 311 Celrà”. A: D. GESALÍ (coord.), *Aeròdroms republicans de Girona (1936-1939)*, GORBS Edicions, Viladamat, 2017, p. 33-72.

24. Joaquim EJARQUE MONTESANO, Miquel RUSTULLET NOGUER, “Aeròdrom 315 Banyoles”. A: D. GESALÍ (coord.), *Aeròdroms republicans de Girona (1936-1939)*, GORBS Edicions, Viladamat, 2017, p. 161-189.

25. Gerard BAGUE, “Medio Ambiente acepta un aeródromo-urbanización de 41 hectáreas en la planicie del Alt Empordà”, *El País*, 19/01/1999.

En el llibre d'actes de l'Ajuntament de Mollet de Peralada trobem la següent anotació referent a la sessió del 02/07/1937: "S'acordarà pagar els gastos diversos ocasionats per tal de gestionar la no construcció del camp d'aviació en aquesta localitat, gestió feta per diversos consellers d'aquest Ajuntament a diversos llocs oficials, els quals ascendeixen a 551,15 ptes".²⁶ Confirma el projecte d'aeròdrom i la voluntat d'oposar-s'hi, una oposició molt lligada al conreu de la vinya, una resistència que s'emmarca en les reclamacions formulades per pagesos que es varen veure afectats per la construcció de camps d'aviació i que varen elevar la seva queixa al Departament d'Agricultura de la Generalitat de Catalunya. L'estiu de 1937, un seguit d'instàncies, sol·licituds, oficis, resolucions... varen recórrer un trajecte vertical que avui en dia ens resultaria molt familiar, de l'administració local a la de la Generalitat, aquesta a la de l'Estat i tornant al poble passant per Barcelona. El 23 de juny de 1937 el Sindicat Agrícola de Mollet d'Empordà va remetre una instància al Conseller d'Agricultura "(...) suplicant no es porti a cap la projectada construcció del camp d'aviació en aquest terme (...) pel perjudici que comportaria. Perjudici que Baudilio Riera Oliveda, president de l'esmentat Sindicat, l'exposava en els termes següents: *"(...) habiendo llegado en conocimiento del Sindicato [...] la construcción en terrenos de este termino municipal de un campo de aviación para aterrizaje [...] se permite [...] entrever a la superioridad los inconvenientes tan enormes que ello representaria para la población en masa de esta localidad. [...] La construcción del campo de aviación referida en la forma que actualmente se halla señalado por la superioridad representa arrancar una extensión de uns seiscientas vesanas de terreno (medida del país) aproximadamente con plantío de viña a punto de recoger el fruto que ello representa de todo un año de intenso y rudo trabajo donde los agricultores han puesto todos sus recursos tanto personales como materiales para lograr que llegue a feliz termino una cosecha de tan fructífera recolección como la de este año pues ello representa en la forma que actualmente se encuentra un perjuicio de unas CIENTO VEINTICINCO MIL PESSETES (125.000) además de la miseria continuada año tras año por el arranque de la viña toda vez que la nueva plantación tardaria en su caso a producir fruto pasados los seis años y para eso precisaria disponer de terrenos en donde poder sembrar ésta para evitar la ruina [...]. No obstante según indicaciones del propio Comandante de Aviación Sr. Larrañete²⁷ de construir la pista referida y que comprende los puntós de Oeste a Este, de hacerse más hacia el Sur, perjudicaria mucho menos y en este caso tan solo afectaria a un 25 por ciento de los habitantes del termino ya que de construirse o llevarse a cabo el campo referido en la forma indicada al principio sería total la ruina de este pueblo."*²⁸ El 29 de juny l'intermediari, el conseller d'Agricultura, elevava la súplica al ministre de Defensa Nacional via Coronel de la 3^a Región Aérea "solicitando el cambio de emplazamiento

26. ACAE, Fons Municipal de Mollet de Peralada.

27. Segurament es tractava de Jose Luís López Larrañeta, Enginyer / Ajudant d'Obres, Comandant de l'Aviació republicana.

28. Documentació conservada a l'Arxiu de Montmeló (via David Gesalí).



Planícia entre Morassac, l'Orlina, la carretera de Peralada i Mollet. Vinyes en primer terme, l'Albera al fons.

del campo de aviación...". El prec va tenir resposta des de València el 3 d'agost, el Ministeri de Defensa Nacional traslladava al conseller d'Agricultura que *"me complazco en participarle que ya ha sido resuelta esa cuestión, situando el mencionado campo en otro lugar..."*. El Sindicat Agrícola de Mollet d'Empordà va ser informat per la Generalitat de Catalunya el 17 d'agost de 1937 i l'aeròdrom projectat no es va construir –o acabar de construir– i la seva vinya es va salvar, això sí, tot condemnant la d'un poble veí, Garriguella, el nou emplaçament d'aquest aeròdrom.

Al terme municipal de Garriguella es va construir un aeròdrom amb una superfície d'unes 50 hectàrees²⁹ que va comportar l'eliminació de murs, l'enderrocament de barraques, la destrucció d'aljubs, el cegament de pous, el cobriment de rases, l'anivellament de camps... Va significar l'expropiació de més de 200 vessanes³⁰ i el desmantellament d'unes 30 parcel·les dedicades a farratges, cereals i, sobretot, vinya.³¹ Es calcula que es van arribar a arrancar de l'ordre de 100.000 ceps.³² És el record més comú present a la memòria dels testimonis escoltats, aquell fet els va impactar. Actualment els terrenys de Garriguella que varen servir d'aeròdrom, majoritàriament, estan dedicats a la vinya. El cep va tornar i ho va fer a un terreny més planer amb un substrat fèrtil diferent segons el lloc concret, derivat d'aquell

29. 1 hectàrea equival a 100 àrees o a 10.000 m².

30. 1 vessana equival a 2.187 m².

31. David GARCÍA ALGILAGA, Roberto PLA ARAGONÉS, "Aeròdrom 314 Garriguella-Vilajuïga", A: D. GESALÍ (coord.), *Op. Cit.*, p. 126.

32. Ens pot indicar la densitat de ceps a la vinya de fa 80 anys, uns 5.000 per hectàrea aproximadament, quan actualment és de l'ordre dels 3.000.

moviment de terres de la segona meitat de 1937, circumstància que provoca que els fruits d'alguns ceps siguin més ufanosos que d'altres.³³

Tornant al cas de Mollet de Peralada, i per concloure, podem aventurar-nos a dir que els serveis d'informació nacionals varen rebre notícies del projectat aeròdrom de Mollet de Peralada, el varen classificar i detallar amb tota la informació de què disposaven, la qual era molt precisa, i després varen interpretar que no s'utilitzava perquè, basant-nos en el que diu la fitxa franquista de l'aeròdrom de Vilajuïga (Garriguella), s'enfangava: *"Debe ser bueno [Vilajuïga], pues se habilitó para evitar los inconvenientes de los de Vilabertrán y Mollet, que se encharcan..."*.³⁴

L'aeròdrom republicà de Mollet de Peralada només va ser un projecte, i només va ser això no pel terreny fangós, sinó per un Sindicat Agrícola que va protegir la seva vinya i una administració que se'l va escoltar.

ROSES, BASE AERONAVAL?

A Roses, durant la Guerra Civil espanyola, va haver-hi, com a mínim, un hidroavió que formava part de la Defensa de Costes davant les possibles ràtzies aèries o marítimes franquistes o dels seus aliats alemanys i italians.

Girona, i l'Alt Empordà com a exemple paradigmàtic, va ser un territori estratègic per a la II República en guerra que havia de ser defensat. Artillat de la costa, distribució de defenses antiaèries, elements navals, aeròdroms / avions... Molt imponent sobre paper, amb una implantació molt lloable i significativa tenint en compte el temps i els recursos, però molt precari en realitat.

En una proposta per a la Defensa de Roses, de la Comisión para el Estudio de Regiones Fortificadas, d'inici de 1937, s'indicava: *"Respecto a elementos de aviación debería contarse con 3 hidros de alta mar con poder ofensivo y defensivo y otra patrulla de 3 hidros rápidos (terrestres con flotadores) para exploración, vigilancia y auxiliar a los cazas. De aparatos de caza habrán los 3 que cita el Ministerio de Marina y Aire, utilizando los aerodromos de Celrà (Gerona), Figueras y Gerona, y aunque en Rosas hay llanuras para habilitar en 15 días campos de aviación, no es necesario este recurso por contarse con los tres indicados más arriba, ni conveniente porque los que pudiesen crearse en las inmediaciones de Rosas resultarían muy cerca de la costa y expuestos a bombardeos marítimos y aéreos por sorpresa."*³⁵

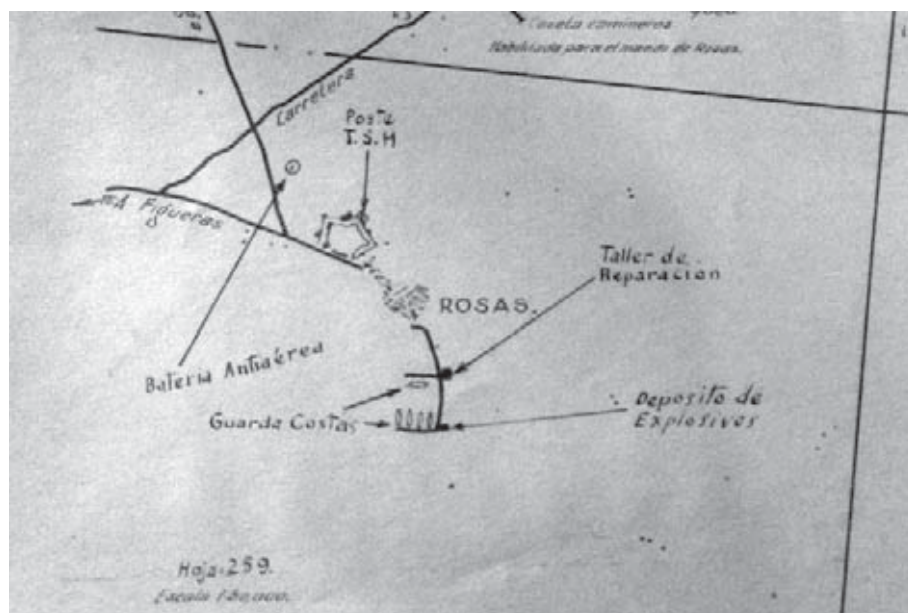
Tot i l'inconvenient esmentat, evident sense cap mena de dubte, els nacionals, en un dels llistats d'aeròdroms ja esmentat més a dalt, indicaven: *"2591.-ROSAS.- (Gerona) Situación: 6° 50' 30'' Latitud: 42° 1' 45'' Dimensiones: En construcción. A 2 kms. W. del Puerto de Rosas, entre el carretera Figueras y el mar, pegando a este. Se dice que será también base de hidros."*³⁶

33. Testimoni del Cellar Mas Llunes de Garriguella.

34. AHEA, A123.

35. Document conservat a l'Arxiu de la Fundación Indalecio Prieto (via David Gesali).

36. AHEA, A123.



Detall d'un plànol de Roses dibuixat pels serveis d'informació franquistes durant la GCE. (AHEA).

Potser sí que es varen iniciar els treballs per a la construcció d'un aeròdrom a l'oest de Roses, a tocar el mar, segurament en la zona on avui trobem la urbanització de Santa Margarida, com podria desprendre's de la nota dels serveis d'informació franquista o de l'anotació del 23 d'agost. "Dos cotxes al Camp d'Aviació Rosas i parada 120"³⁷ que consta a la factura que la Cooperativa Taxis U.G.T. Figueras va estendre al Consell Municipal de Figueras el 1r de setembre de 1937, però la realitat és que no va existir cap aeròdrom de Roses, com a mínim no es va acabar de construir.

Per contra, sí que va tenir destacat un hidroavió, un d'aquells aparells que descrivien com a ràpids, amb flotadors, un Vickers.Vildebeest, un biplà de l'Aviació Naval.³⁸ Al llibre d'operacions diàries de la 30 Bateria de Costas de la Agrupación Norte de Defensa de Costas (Port de la Selva),³⁹ consta activament a les anotacions referents als mesos maig – juliol de 1938 (aquest període marca un mínim, ja que són les úniques que es conserven). En aquestes es pot llegir, per exemple: "02/05/38 17:18 C. de R. Sale el hidro "Vikers" en v. Recon.", "05/05/38 12:37 C. V14 que sale

37. ACAE, Correspondència 1936-1937, Slg. 989, Carpeta I.II.37.

38. Especificacions: Monomotor (600 CV) biplà de tren fix, amb possibilitat de flotadors, amb una tripulació de fins a tres persones, amb una velocitat màxima de 220 km/h, un radi d'acció màxim de 2.000 km, i amb armament compost per dos metralladores i bombes (500 kg) o un torpede.

39. ACAE, 110-109-T2-59.

el hidro de Rosas 12:50 Procedente del S.E. rumbo N.W. pasa internado por el mar un hidro leal tipo Vikers", "08/05/38 15:25 Sale el hidro de Rosas 18:21 C. Rosas sale el hidro Vikkers de su bahia 19:04 C Deca Gerona que el hidro de Rosas y 2 cazas ? r. N. 19:04 Proc de S.E. rumbo N.W avist hidro recon. Vikkers 100 m 19:12 C Deca Gerona que sale el hidro de Rosas 19:16 rumbo S.E. perd Ob el hidro recone Vikkers", "10/05/38 09:50 C de Rosas, ha salido con r. N, el hidro de su base 10:00 Proc del SE, r NW pasa el hidro "Vickers", alt. 200 m", "15/05/38 14:58 C la salida del hidro de la bahia Rosas 18:14 C. De Rosas la salida del hidro 18:30 C que hidro Rosas ha amerizado", "04/06/38 06:20 C sale hidro de Rosas", "15/06/38 10:45 C. Que sale el hidro de Rosas", "03/07/38 12:55 C de Rosas sale el hidro r N", ...

Aquest hidroavió, el Vickers de la base de Roses, juntament amb els tres destinats a Barcelona, durant 1938, tenia com a missió la vigilància i protecció de les costes catalanes.⁴⁰ Era el Vickers 216 Vildebeest que, per exemple, tot escortant el petrolier *Zorroza* el 4 de maig de 1938, va sobrevolar Cervera de la Marenda i va provocar que la DCA de Banyuls de la Marenda disparés alguns trets d'avís.⁴¹ A l'esmentat llibre d'operacions consta, aquell dia, un petrolier i l'hidroavió de Roses, "04/05/38 18:00 Proc. del S.E. a rumbo N.W. avist hidro de reconocimiento tipo Vikkers que pasa internado al mar. altura 200 m. 19:25 a 6240 mils avist. buque petrolero rumbo S.E. dist 11 K. CV 14 20:15 a 1520 mils perd. Ob. El buque petrolero avist 19:25 rumbo S.E. dist 5 K". L'hidroavió va sortir de Roses i va posar rumb nord per localitzar el petrolier i escortar-lo en la seva navegació per aigües espanyoles. També era el mateix que, per exemple, l'1 de juny de 1938 va patir una avaria davant del cap de Creus, va ser rescatat pel buc de guerra britànic H.M.S. *Hostile* i remolcat fins a Ile du Frioul, prop de Marsella.⁴² Aquella baixa va ser reemplaçada per un altre Vickers i l'activitat des de Roses va continuar. A l'esmentat llibre d'operacions no consta detallat l'accident, però sí que cal destacar que l'activitat des de Roses el 31 de maig de 1938 és molt rellevant ("31/05/38 06:05 Procedente SE rumbo NW avistamos hidro leal altura 100 mts 11:05 C salida de Barcelona hidro tipo "Vickers" 13:40 C que por parte izquierda de Barcelona pasa hidro r N 13:52 C salida de Rosas de un hidro 18:55 C que sale un hidro de Rosas,..."), però després no hi ha cap notícia de l'hidroavió fins al 4 de juny ("04/06/38 06:20 C sale hidro de Rosas"). Com s'ha dit, no hi ha cap anotació relativa a l'avaría/accident, ni a l'arribada d'un altre hidroavió per continuar la missió, però aquesta finestra d'inactivitat podria ser indicativa d'aquells fets.

Pel que fa als possibles documents que va generar aquella base aeronaval, no s'han conservat o, de moment, no s'han localitzat o no han sortit a la llum.

40. Justo MIRANDA, Paula MERCADO, *Aviones en la Guerra Civil Española 1936/1939*, Aldaba Ed., 1989, p. 178.

41. Jean MASSÉ, *DES AVIONS POUR L'ESPAGNE! La Guerre Civile Aérienne en Espagne vue de France*, éditions Les Presses Littéraires, Saint-Estève (Fr), 2006, p. 105.

42. Jean MASSÉ, *Op. Cit.*, p. 107.

En relació amb els testimonis trobem la Dora Brunet Pol, que sí que esmenta un hidroavió, però relacionat amb un altre fet que la va impactar com va ser trobar un home mort: "La Dora, que en té molta, de memòria, recorda moltes coses. Confessa, per exemple, que a la nit somia molt i que li vénen a la memòria moltes de les coses que van passar durant aquells dies, com quan van trobar un home mort al costat d'un hidroavió, a l'anomenada Roca de Guarda, on anaven les parelles a passejar. Anys més tard, van dir que era un espia nazi."⁴³ La Dora, amb el seu testimoni, va situar un hidroavió a Roses durant la Guerra Civil espanyola, i el va situar aproximadament a la Roca de Guarda. Aquestes roques estaven arran de mar, entre el moll i el dic sentit el Far. Avui en dia estan integrades en el passeig paral·lel a la carretera del Far.

No sabem, altra vegada hem de dir *de moment*, quines vicissituds va viure l'hidro de Roses els darrers mesos de guerra. Recercant als arxius una possible recuperació de material relacionat per part de les tropes franquistes, només trobem que un document de la Comandancia Principal Aerea de Barcelona del Ejército del Aire, del 12 de març de 1939, esmenta dos flotadors d'hidro recuperats a Oix i dos més a Barcelona.⁴⁴ Dubto molt que fos material de Roses, però, en tot cas, de l'hidro, el substitut –el de l'avaria del 1r de juny es pressuposa que va quedar internat a França–, cap notícia.

En definitiva, i a l'espera de treballs més profunds i extensos, podem confirmar l'existència d'un hidroavió a Roses durant la Guerra Civil espanyola, que formaria part, des de la seva modesta base aeronaval, d'una àmplia xarxa de vigilància i protecció de costes, i que va tenir rellevant activitat el 1938.

CONCLUSIÓ

A Capmany, el febrer de 1939, van anar a parar uns caces, potser per acabar de muntar-los, potser com a restes de la Retirada, que van estar uns mesos al Suro d'en Viu i van formar part de l'entreteniment de la canalla.

A Mollet de Peralada, el 1938, s'anava a construir un aeròdrom militar republicà, però les pressions del Sindicat Agrícola, relacionades amb la pèrdua de vinya, varen aconseguir aturar el projecte.

A Roses, durant la Guerra Civil espanyola, segur durant el 1938, va tenir base un hidroavió que formava part de la Defensa de Costes juntament amb altres destinats a Barcelona.

Tots tres formen part de la geografia històrica de la Guerra Civil a l'Alt Empordà vinculada a l'aviació, juntament amb els SAF de Cabanes i els aeròdroms de Figueres Sud (el del Manol), Figueres Nord (el de Cabanes/Vilabertran) i Garriguella/Vilajuïga. La seva història es pot aprofundir i ampliar, amb recursos i temps, però aquest article fixa la seva existència i dibuixa el perfil de la seva història.

43. Testimoni de Dora Brunet Pol recollit a *La gent gran de Roses II (1918/1923)*, Ajuntament de Roses, 2008. p. 84.

44. AHEA, Sig. A196.