



Maria Antònia Simó i Andreu i Mari Pepa Colomer i Luque: dues amigues pioneres en l'alpinisme i l'aviació catalans

Pere Ribalta i Puig

D'entre les dones catalanes que en el passat segle XX varen destacar per llurs iniciatives, n'hi ha dues que, atesa la singularitat del seu protagonisme, arribaren a emfasitzar la imatge del món femení.

Des de l'inici, tant l'alpinisme com l'aviació catalanes foren senyeres a tot l'estat, circumstància que va propiciar que algunes dones, esvaint fronteres, arribessin a ocupar un lloc preminent dins d'un context social refractari per l'accentuat masclisme que imperava. Aquest article s'endinsa en la trajectòria de dues dones intrèpides, Maria Antònia Simó Andreu i Mari Pepa Colomer Luque, les quals durant una determinada època caminaren juntes i deixaren empremta en la història, tant de l'alpinisme com de l'aviació.

De vegades, la sinuosa trajectòria de la vida ens condueix per direccions inusitades, que, donats els canvis radicals als quals ens pot sotmetre, resulta un veritable enigma saber de manera anticipada el destí final que ens reservarà.

Aquest és el cas, ben singular i transcendent, de la trajectòria de la Maria Antònia Simó i Andreu, que durant uns anys de la seva joventut més tendra va ser ciutadana sabadellenca, i que posteriorment, ja de retorn a la seva Barcelona natal, on va néixer el dissabte dia 22 de maig de 1915, viuria una experiència aeronàutica poc corrent, gràcies a l'afició per l'aviació que tenia el seu germà Carles, tres anys llargs més jove que ella, al qual, durant la seva estada a Sabadell, li va germinar la llavor de l'aviació i que posteriorment, com a pilot, el portaria a una intensa vida aeronàutica.

Va ser així com, acompanyant el seu germà Carles al Prat, i sense proposar-s'ho, la Maria Antònia va iniciar la seva etapa aeronàutica, participant en l'activitat dels pioners de la nostra aviació catalana, trajectòria durant la qual va establir vertaders llaços d'amistat amb la que va ser la primera pilot catalana, la famosa Mari Pepa Colomer.

Quan l'etapa aeronàutica de la Maria Antònia va esvair-se en el temps per causa de la guerra civil, una vegada acabada la conflagració, i en plena postguerra, l'any 1942 iniciava una singladura muntanyenca de resultats transcendents, de la qual, en l'arriscada especialitat de l'escalada, esdevindria un personatge imprescindible per a la història de l'alpinisme a Catalunya.

Com una altra manera de veure el món des de les altures, la Maria Antònia va ser la primera dona que va coronar la gran majoria dels cims més alts de les muntanyes catalanes, on algunes de les vies d'atac a determinats cims, obertes per primera vegada per la Maria Antònia, han estat distingides amb el nom d'aquesta escaladora incomparable.

Juntament amb el seu marit, Agustí Jolis, publicaren llibres, articles i guies de l'especialitat muntanyenca pirenaica de l'escalada i de l'excursionisme.

Francesc Comas, un muntanyenc aficionat al cinema amateur, pertanyent al grup de cinema del Centre Excursionista de Catalunya (CEC), entre els anys 1942 i 1943 va filmar en pel·lícula de 8 mm un



Fotografia 1. Maria Antònia Simó i Andreu al seu domicili particular, 15 de febrer de 2005. Autor: Pere Ribalta.

film mut, en blanc i negre, d'uns trenta minuts de durada, que va ser presentat en públic per primera vegada la tardor de l'any 1945. Aquesta pel·lícula, en què la Maria Antònia és una de les protagonistes, està rodada íntegrament en un monòlit de Montserrat anomenat *Trenca Barrals*. L'autor va titular la pel·lícula *El trono del Diablo*, que en el guió representa que es tracta d'un indret inexpugnable, en el qual uns escaladors agosarats intenten vèncer-lo fent el cim. En una de les escenes apareix la Maria Antònia prestant auxili a un atrevit escalador «accidentat»; se'l carrega a l'esquena i, amb ell al damunt, fent escalada, l'allibera d'aquell *feréstec* indret.

Aquesta obra fílmica, per l'interès que té gràcies als elements tècnics d'escalada que mostra, és presentada actualment en fòrums muntanyencs de casa nostra, i també de l'Estat espanyol, on la Maria Antònia personalment, i havent complert noranta

anys, encara avui hi fa la presentació en forma d'audiovisual.

La Maria Antònia ha participat en diverses expedicions com, per exemple, a l'Himàlaia i a l'Atlas septentrional, al Marroc, i també a Suïssa i els Alps italians, i ha fet excursions en la modalitat de *trekking* (també s'escriu *trekking*) pels pendents de volcans famosos.

De la faceta muntanyenca de la Maria Antònia Simó i Andreu, se n'ofereix una ressenya completa a continuació del seu cicle aeronàutic, pel qual comença aquest article.

Els anys de la Maria Antònia a Sabadell

96

La Maria Antònia Simó i Andreu va residir a Sabadell des de l'any 1928 fins a l'estiu del 1933, amb els seus germans, en Carles i la llavors recent nascuda Maria Eugènia. Aquí, la seva mare hi tenia la seva pròpia escola.

La mare, de nom Maria Andreu i Baiget (Tarragona, 24 d'abril de 1881 - Barcelona, 25 de gener de

1941), aleshores vídua d'Ismael Simó Blanch (Barcelona, 1881 - 13 de desembre de 1933).

La Maria Andreu va ser una dona de moltes inquietuds i prou iniciativa, amb una filosofia avantgardista del que devia de ser l'ensenyament escolar.

L'acadèmia que, com a llicenciada en magisteri, va dirigir a Sabadell la Maria Andreu va ser un centre apreciat per la qualitat de l'ensenyament que s'hi ofería. L'escola es trobava situada al carrer de Corominas, número 109, i s'anomenava *Colegio para señoritas* -pàrvuls i primera ensenyança, on també s'acceptaven nens.

Una exposició dels treballs d'escolaritat que feien les alumnes a l'escola va ser oberta els dies 28 i 29 de setembre, dissabte i diumenge, de l'any 1930.

En aquells dies, el *Diari de Sabadell* va publicar un parell de ben ponderades referències d'aquesta exposició.

De la seva estada entre els sabadellencs, la Maria Antònia en conserva un record modest.

Menciona, per exemple, que els diumenges i altres festes, amb unes amigues s'arribaven a ballar



Fotografia 2. "Colegio para señoritas" al carrer de Corominas, 109 de Sabadell. Hi apareixen el nen Carles Simó i la seva germana Maria Antònia, asseguda. Dretes al seu voltant les germanes Trullàs, alumnes de l'escola. Any 1929. (Arxiu Maria Antònia Simó i Andreu).



Fotografia 3. Primer aterratge que es va fer a l'aeròdrom de Ca n'Oriac. El primer per l'esquerra és en Ferran Llacer i Carreras, i el pilot, en Josep Canudas i Busquets, amb el vestit de vol, repenjat a l'hèlix del seu aviò Aviatik, 5 d'abril de 1935. Autor: Fermí Abad Ribera. (Arxiu Rafel Abad).

sardanes a la tradicional pista *Els Campos*. També recorda quan assistien a sessions de cine a l'*Euterge*, i en ocasions també hi anaven quan es representaven obres de teatre adients a la joventut.

Explica la Maria Antònia que, durant aquells anys a Sabadell, va fer amistat amb tres germanes, de cognom Arguedas, alumnes de l'escola de la seva mare. Eren, per ordre d'edat: la Rafaela, la Júlia i la Concepció. Recorda que vivien al carrer de Garcilaso, número 50, quasi fent cantonada amb el de Corominas, on hi havia l'acadèmia, en la qual la mare de les tres amigues pagava l'import de l'escolaritat de les seves filles fent les feines de la neteja de l'escola. Una manera digna de fer les coses per part de la directora.

La Maria Antònia acaba aquesta descripció dient que, molt sovint, juntament amb el seu germà Carles, amb la línia del que després seria la RENFE s'arribaven a Barcelona a veure la família, on vivia també una tieta. El seu pare, l'Ismael, per qüestions professionals, es quedava els dies feiners a Barcelona, i els caps de setmana s'arribava a Sabadell si la família no baixava a la ciutat comtal. En algunes ocasions, i depenent de l'època, la tieta se'ls quedava una setmana a casa, durant la qual aprofitaven per contactar amb amigues i amics a Barcelona, que enyoraven.

Durant l'estada a Sabadell, tant la Maria Antònia com el seu germà Carles sovint quedaven bocabadats veient les avionetes que sobrevolaven la nostra ciutat, experiència que anava despertant en Carles un viu interès per l'aviació.

L'*Hanriot Clerget* de Joan Bonamusa, un transportista barceloní que residia a Castellar del Vallès, era una de les avionetes que sobrevolaven Sabadell, i era l'única aeronau que s'hostatjava a l'aeròdrom de Ca n'Oriac, que fou el primer camp d'aviació de què va disposar Sabadell. En aquells anys les altres avionetes procedien del Prat.

Amb el seu germà Carles, s'arribaven sovint a l'aeròdrom de Ca n'Oriac per veure evolucionar de prop les avionetes. Heus ací com a en Carles Simó se li va arrelar l'afició a l'aeronàutica.

L'activitat aèria a Sabadell fou endegada pel sabadellenc Ferran Llàcer i Carreras (1 de gener de 1889 - 5 de novembre de 1930).

Gràcies a aquest il·lustre ciutadà nostre, a primera hora de la tarda del dissabte dia 4 d'abril de 1925, juntament amb el famós pilot Josep Canudas i Busquets (Barcelona, 28 de desembre de 1894 - Friburg, Suïssa, juny de 1975), cap i casal de la nostra aviació catalana, ambdós s'arribaren des del Prat a Sabadell amb un biplà *Aviatik* per estrenar el primer camp d'aviació declarat que hi va haver a la nostra ciutat.

Aquest aeròdrom es trobava situat al costat esquerre d'on s'inicia actualment la carretera de Matadepera. Un camp d'aterratge que pel seu extrem sud quasi tocava la via del tren i, pel del nord, arribava fins a un parell de centenars de metres més amunt de la masia de Ca n'Oriac. Un hangar que amb els anys s'hi va construir es trobava adjacent al mur del costat est d'aquesta masia.

L'estada a Sabadell de la Maria Antònia es va acabar quan raons de salut de la seva mare, la Maria Andreu, aconsellaren el traspass de l'escola durant l'estiu del 1933, i el retorn al domicili familiar del carrer d'Aragó a Barcelona.

El periple aeronàutic dels germans Simó

En preguntar-li sobre la seva etapa aeronàutica, la Maria Antònia ens respon:

«A l'activitat aeronàutica, m'hi vaig veure vinculada perquè el meu germà Carles, encara que llavors era un nen de només quinze anys, ja sentia un gran entusiasme per fer-se pilot. Per aquest motiu, i amb permís de la mare —el pare feia molt poc que havia mort—, vaig començar a acompanyar-lo a l'aeròdrom *Canudas*, situat al Prat de Llobregat. Hi anàvem quasi tots els diumenges i festius, quan el bon temps ho permetia, i també molts dies durant les vacances.

»Aquell aeròdrom prenia el nom del seu promotor, Josep Canudas i Busquets, un gran home i, alhora, gran pilot. De fet era periodista, i molt amic del poeta, escriptor i, a la vegada, també periodista Josep Vicenç Foix (1893-1987), el qual era ben aficionat a volar, i venia molt sovint al camp d'aviació.

»Parlant de gent important, vull fer menció del mecenes senyor Miquel Mateu, president de la *Lliga Aeronàutica de Catalunya*, institució que al mateix temps era escola d'aviació i que es trobava situada al

mateix aeròdrom *Canudas*. Ell era el propietari del castell de *Perelada*, i amb la seva bonhomia féu grans favors a la nostra aeronàutica; fins i tot va regalar un biplà *Hanriot Clerget* a aquella escola d'aviació, escola que més tard va passar a ser propietat del senyor Canudas, i es va anomenar *Escola d'Aviació Barcelona*.

»En una ocasió, en Josep Canudas es va arribar volant fins a *Perelada* on, havent aterrat a un camp al costat del castell, s'hi va quedar un parell o tres de dies per fer volar la gent d'allà, que, ben aficionats a l'aviació, volien tenir el seu propi club.

»Entre d'altres reconeguts pilots pioners de la nostra aviació, vàrem tenir l'oportunitat de relacionar-nos amb la famosa primera pilot catalana, la Mari Pepa Colomer, amb la qual personalment vaig establir estrets llaços d'amistat. Aquesta relació es va estroncar en iniciar-se la guerra, el 18 de juliol de 1936.»

98

Peculiaritats del trajecte des de Barcelona fins al Prat

Comenta la Maria Antònia que, matinant, amb el seu germà Carles, el camí des de casa seva al carrer d'Aragó fins al Prat, el feien arribant-se amb tramvia fins a la plaça d'Espanya, i allà agafaven el tren anomenat de *Magòria*, fins a l'estació del Prat. Durant els primers temps s'arribaven a l'aeròdrom *Canudas* caminant des l'estació, «eren uns quatre o cinc quilòmetres. Hi havia una bona tirada!»

«Normalment hi anàvem acompanyats d'altres aficionats a l'aviació que es dirigien a un dels tres aeròdroms situats a la zona del Prat. Hi havia el d'en *Canudas*, que era l'aeròdrom civil i el primer camp d'aviació que es trobava anant des del poble vers on es trobaven els aeròdroms; estava situat just a partir del primer revolt que hi havia a mà dreta, però a la banda esquerra del camí, on aquest deixava la direcció vers el mar i es posava en sentit paral·lel a la costa.

»A continuació, a un quilòmetre i mig, a mà esquerra, es trobava un trencant que es dirigia vers la platja, i a un parell de quilòmetres es trobava el camp d'aviació de la *Volateria*, que era l'aeròdrom de l'*Aeronàutica Naval Militar*, anomenat tradicionalment com l'*Aeronaval*, que es trobava tocant la platja.

»Finalment, a menys d'un quilòmetre més enllà del trencant esmentat, i continuant recte pel camí que

venia del camp *Canudas* paral·lel a la costa, al costat dret es trobava el del pilot Pierre-Georges Latécoère, aeròdrom anomenat de l'*Aeropostal*, al qual més tard, ja en els anys trenta, li varen canviar el nom pel d'*Air France*, perquè Latécoère li va vendre tot el que tenia a aquesta companyia francesa. Aquest aeròdrom es trobava situat en uns terrenys llogats, propietat de la *Granja Casanovas*. Però popularment li va quedar el nom de l'*Aeropostal* o de *Latécoère*.

»En els primers temps, eren els anys deu, Latécoère operava des de la *Volateria* amb el nom de *Lignes Aériennes Latécoère*; posteriorment va traslladar-se al seu propi aeròdrom situat als terrenys d'aquella granja.»

La convivència

Ambdós germans Simó varen anar fent noves amistats a l'aeròdrom *Canudas*, i diu la Maria Antònia que, gràcies a aquestes relacions, de vegades s'estalviaven d'anar-hi amb tren.

Va ser quan altres barcelonins aficionats a l'aviació els convidaven a anar-hi amb el seus cotxes particulars, que segons la descripció que fa la Maria Antònia d'una de les oportunitats, es devia tractar d'un vehicle avui pertanyent a les velles glòries de l'automobilisme, com el famós model Citroën, àlies «setrill», de cinc cavalls de potència, de dues places més un habitacle, tipus maletè, situat a l'exterior, al darrere del cotxe, on es podien encaixonar fins a dos esforçats convidats. A aquest habitacle, per la seva incomoditat, i segons expressa la Maria Antònia en forma col·loquial, se l'anomenava un «*ahí te pudras*», ja que durant el trajecte els dos aventurats passatgers del darrere havien de suportar les inclemències de la meteorologia i, en aquest cas en concret, el copejar constant del vaivé del cotxe causat pel mal estat del camí que duia cap al Prat.

Explica la Maria Antònia que aquest cotxe en concret era propietat d'un tal Orovitg, que tenia una botiga d'estampes i postals tocant l'església del Pi de Barcelona. Del qual, a pesar de la incomoditat que oferia aquell transport, els dos germans Simó li estaven prou agraïts.

Una vegada establerta l'amistat entre la Maria Antònia i la Mari Pepa Colomer, ambdues miraven de coincidir en el tren, ja que, per arribar-se fins al

camp *Canudas*, la Mari Pepa tenia guardades unes bicicletes a casa d'uns coneguts del Prat que tenien una botiga, i amb elles anaven a l'aeròdrom.

En altres ocasions, feien el trajecte des de Barcelona fins al camp *Canudas* amb bicicleta, acompanyant un grup d'aficionats que igualment s'hi traslladaven amb aquest ecològic mitjà de locomoció. Recorda la Maria Antònia que, en alguna ocasió, amb el seu germà Carles, fins i tot s'havien traslladat a l'aeròdrom amb moto, convidats per amics que compartien la mateixa afició.

Els mitjans de locomoció varen ser tan diversos que la Maria Antònia recorda que en algunes ocasions, fins i tot, tornaven del Prat a Barcelona a peu. I és que, per a alguns aficionats, els dos aeròdroms públics del Prat eren com santuaris, i ells uns autèntics pelegrins. D'aquesta manera també hi havia un estalvi, el del bitllet del tren!

Com a exemple de les dificultats que oferia recórrer el camí de Barcelona fins al Prat amb cotxe, hi afegim un paràgraf d'una crònica que fou publicada en una revista d'aquella època titulada *IMATGES*, que, signada pel periodista Josep Maria Planes, expressa amb humor i d'una manera prou explícita el penós trajecte que significava en aquella època traslladar-se des de Barcelona fins a l'aeròdrom *Canudas*. Aquesta crònica va ser reproduïda en el llibre de Josep Canudas *Història de l'aviació catalana*, obra que fou publicada per Edicions de la Magrana l'any 1983, i es va escriure així:

«... Més lluny que del Prat a Perpinyà»

«Mentre el cotxe ens transportava per la infame carretera del Prat, camí de l'aeròdrom *Canudas*, l'amic Gaspar (reconegut fotògraf aeronàutic) i un servidor teníem motiu de lliurar-nos a amargues reflexions. Encara que tots els enemics de l'Atracció de Forasters s'haguessin posat d'acord per realitzar una *performance* genial no els hauria estat possible idear un projecte més diabòlic que el que representa l'escandalosa ruta que cal seguir per anar dels aeròdroms del Prat a Barcelona.

»Un petit exemple bastarà: de la plaça de Catalunya a l'aeròdrom civil del Prat hi ha uns dotze quilòmetres. Doncs bé: amb el temps que un cotxe ha de menester per anar al centre de Barcelona al Prat, un avió se'n va tranquil·lament del Prat a Perpinyà.»

La Mari Pepa Colomer

(Barcelona, 31 de març de 1913 -
Anglaterra, 24 de maig de 2004)

A la pregunta de com es va produir la trobada entre ella i la famosa primera pilot catalana, Mari Pepa Colomer, la Maria Antònia respon:

«La trobada entre nosaltres es va produir vers la primavera de 1934. Sé, però, que la Mari Pepa Colomer i Luque, doncs així s'anomenava, a principis del mes de maig de l'any 1930 aparegué per l'aeròdrom *Canudas* amb un amic aficionat a volar i que tenia una moto, un noi que estiuejava a Calafell, poble mariner on també s'estava els estius la Mari Pepa amb la seva família.

»Al cap de pocs dies, la Mari Pepa i el seu pare, en Josep Colomer i Girbau, que era fill de Sabadell però vivia a Barcelona, varen anar a l'aeròdrom i conversaren amb en Josep Canudas una bona estona, però no va ser fins l'endemà d'aquella trobada quan la Mari Pepa va tornar a l'aeròdrom per fer el seu primer vol.»

«Al cap de pocs dies, la Mari Pepa ja havia iniciat el curs de pilotatge ajudada econòmicament pel seu pare. No és, però, fins al mes d'octubre següent que, havent rebut una quantitat de diners de l'herència de la seva àvia materna, emprèn les pràctiques de vol amb més assiduitat.

»També el personal col·laborador d'en Canudas –mecànics, etc.– li facilitaven que pogués dur a terme les seixanta hores de vol que necessitava per completar el curs. La feien volar quan una avioneta devia fer algun vol de prova; si no, també s'inventaven el motiu a fi que la Mari Pepa pogués volar sense haver de pagar, ja que, a pesar de l'herència i les aportacions del seu pare, la seva economia era escassa i tot-hom l'ajudava.

»Va passar l'examen de pilot el dilluns dia 19 de gener de l'any 1931 quan tenia 17 anys. Els diaris en van anar plens, d'aquest esdeveniment singular, ja que es tractava de la primera dona que obtenia una llicència de pilot aviador. El diari *La Vanguardia* li va publicar una gran foto en la portada del número del dijous següent, dia 22. Nosaltres encara residíem a Sabadell.»



Fotografia 4. A l'aeròdrom Canudas, la Mari Pepa Colomer va fer una paròdia del salt que va fer agafada del mànec d'un paraigua obert quan tenia set anys, saltant al buit des del balcó del darrere del segon pis del carrer de Príncep d'Astúries, on vivia. [s.d.]. Autor desconegut. (Arxiu Carreras-Colomer. Anglaterra)



Fotografia 6. Mari Pepa Colomer i Maria Antònia Simó a l'hangar de l'aeròdrom Canudas entre 1934 i 1935. (Arxius Maria Antònia Simó - Josep Maria Carreras - Mari Pepa Colomer. Anglaterra).

Fotografia 7. Josep Maria Carreras i Dexeus al camp Canudas, on va obtenir el títol de pilot el 29 de juny de l'any 1927, a punt de fer els 21 anys. Aquí a la foto, mentre feia el curs d'aviador, posant al costat de la cua del biplà Hanriot-Clerget 130 de l'escola de la Lliga Aeronàutica de Catalunya, aparell amb el qual va fer el curs i es va examinar com a primer alumne que sortia d'aquella escola de vol. Autor: Josep Gaspar. (Arxiu Carreras-Colomer. Anglaterra).

LA VANGUARDIA

BARCELONA

NOTAS GRÁFICAS

Jueves 22 de Enero de 1931

CUATRO PÁGINAS

LA PRIMERA AVIADORA CATALANA



La aviadora Mari Pepa Colomer que ha obtingut brillantment el títol de pilotadora en la Escuela de Aviación Barcelona, del Aeròdrom Canudas.

Fotografia 5. Portada de La Vanguardia del dia 22 de gener de 1931 en la qual apareixia l'atorgament del primer títol de pilot a una dona de l'estat espanyol.



La primera anècdota «aèria» de la Mari Pepa Colomer

Es pot considerar que la primera experiència «aèria» de la Mari Pepa Colomer es va produir quan tot just ella tenia uns set anys.

Va ser des d'un balcó del darrere d'un segon pis en el qual residia de petiteta. Un estatge a Barcelona situat just iniciat el carrer de Príncep d'Astúries, pujant a mà dreta, alçada des de la qual va saltar agafada d'un paraigua.

Un pintoresc i accidentat episodi, aquest, que ha quedat escrit per sempre a la seva biografia. L'aventura va consistir a emular algun pioner del paracaigudisme, ja que, des de dalt de la barana del balcó esmentat, que donava a un pati al rere de l'estatge, ben agafada del mànec d'un gran paraigua obert, i sense pensar-s'ho dues vegades, va saltar pel dret.

Fatalment, el «paracaigudes» es va girar al revés en forma d'embut, perdent la forma que és pròpia d'un paraigua, i que segons les lleis de l'aerodinàmica hagués ofert una certa resistència a l'aire frenant la caiguda. De manera que la Mari Pepa s'estavellà contra el terra i es trencà totes dues cames.

La Colomer mostrava així la seva vocació precoç vers el món de l'aire. Tota una gran promesa que a l'hora de la veritat no va defraudar, perquè mai més no va tornar a caure.

L'amistat de Maria Antònia Simó amb la Mari Pepa Colomer

Des de la seva primera trobada al camp d'aviació *Canudas*, la primavera de l'any 1934, la Maria Antònia i la Mari Pepa varen crear estrets llaços d'amistat ja que, pel que diu la Maria Antònia, «ambdues congeniàvem molt bé».

Referint-se a l'activitat del vol, diu que foren moltes les vegades en les quals la Mari Pepa la convidava a volar; preferentment aprofitaven les ocasions en què s'havia de fer una prova en vol d'alguna avioneta sortida de revisió, ja que el mecànic d'en *Canudas*, en *Llorenç Fornés*, sempre estava a l'aguait a fi de facilitar les coses. D'aquesta manera se sumaven hores de vol i experiència sense cap esforç pecuniari.

Ambdues amigues no tan sols compartiren les seves trobades a l'aeròdrom *Canudas*, sinó que aquella amistat va propiciar continuades trobades a casa de la Mari Pepa, un altre segon pis, que en aquest cas es trobava situat al número 188 del carrer Comte d'Urgell, entre els carrers de Provença i Rosselló, tocant l'Escola Industrial.

Es tractava d'un edifici que havia estat construït per un oncle avi matern de la Mari Pepa, de cognom *Girbau*, mestre d'obres sabadellenc, que n'era el propietari.

Els dies en què la meteorologia era adversa a les coses de volar, al pis del carrer d'Urgell, la Mari Pepa i la Maria Antònia, juntament amb altres amigues, hi passaven llargues i divertides hores. «Es tractava d'una noia extremament agradable i animosa», afirma la Maria Antònia de la Mari Pepa.

Una prova més de la seva amistat és que, per vacances, la Mari Pepa convidava la Maria Antònia a passar uns dies d'estiu a Calafell, a la casa d'un pescador, de nom *Teodoro*, marit de la que havia estat minyona dels Colomer, on tenien habitació i els feien els àpats.

Inusitat aterratge a la platja de Calafell

En una ocasió, *Josep Canudas* i *Josep Maria Carerras* –aquest segon fou l'instructor de vol de la Mari Pepa Colomer– varen fer una excursió aèria a Calafell per veure la Mari Pepa, on van aterrar en un lloc aleshores molt poc concorregut: la mateixa platja.

En el moment d'aterrar, quan les rodes del biplà *De Havilland Gipsy Moth* tocaren la platja, aquestes varen penetrar a la sorra més del que els pilots havien previst, moment en què l'aparell va estar a punt de capotar, perquè la sorra va impedir que les rodes del biplà gressin lliurement, frenant-lo amb força; per aquesta causa, la cua s'elevà, mentre que el motor va mirar de cop vers el terra, i els extrems de les pales de l'hèlice, tot girant molt ràpidament i a punt de trencar-se, en aquells instants crítics provocaren una gran polseguera de sorra. En aquell moment, la destresa del pilot va prevaler i aconseguí dominar l'avioneta, la qual va recuperar immediatament la posició horitzontal i les rodes no acabaren esfondrant-se del tot a la sorra, cosa que faci-

lità l'avenç de l'aparell. Sortosament, tot va quedar en un ensurt.

L'autèntic motiu d'aquell vol fins a Calafell va ser degut al fet que, per vacances, en Josep Maria Carreras es trobava una mica enyorat de la Mari Pepa, atès que aquesta, a l'estiu, no s'arribava tant assíduament a l'aeròdrom, i és que entre ambdós hi havia un atractiu mutu, i a aquest afecte amorós en Josep Canudas va voler cooperar.

Els Simó es relacionaren amb les primeres figures de l'aeronàutica catalana

102 Durant les estades a l'aeròdrom *Canudas*, la Maria Antònia i el seu germà Carles, a més de la relació que varen mantenir amb el mateix Josep Canudas i la Mari Pepa Colomer, tingueren ocasió de conèixer altres grans pilots pioners de l'aviació catalana com, per exemple, ho va ser un d'excel·lent que acabem d'esmentar, en Josep Maria Carreras i Dexeus, en «Jep» per als amics (Reus, 26 d'agost de 1906 - Salou, 20 d'agost de 1982), pilot civil des del 29 de juny de 1927 de l'escola *Lliga Aeronàutica de Catalunya*. Ell va ser el primer alumne que va sortir d'aquesta escola situada a l'aeròdrom *Canudas*; posteriorment, el 15 de setembre de 1928 obtingué el títol de pilot militar amb el número 817, i el 15 de maig de 1929, amb 23 anys, esdevingué professor adjunt de l'*Escola d'Aviació Barcelona*, abans *Lliga Aeronàutica de Catalunya*, d'en Josep Canudas.

Carreras, com a pilot militar de l'exèrcit de l'aire, sense l'assistència d'un instructor, va haver d'aprendre a pilotar hidroplans a la base de *Los Alcázares* a Cartagena (Múrcia), perquè aquells aparells no disposaven de doble comandament per poder fer l'entrenament preceptiu per quan un pilot ha de fer-se càrrec d'un model d'aeroplà que desconeix, atès que cada model té una manera de volar ben diferent. En Carreras era un autodidacte excepcional i se'n va sortir amb èxit.

El 6 de febrer de 1933, en Jep Carreras obté la llicència de pilot comercial amb el número 32, juntament amb la de navegant de segona. És a partir d'aquest moment que comença a treballar com a pilot professional a empreses aèries catalanes del Prat.

Al cap d'un temps, com a pilot comercial, entrarà a formar part de la plantilla de pilots de la companyia *Líneas Aéreas Postales Españolas* (LAPE), que posteriorment es convertiria en *Iberia*. Amb LAPE, Carreras feia vols entre Madrid, Barcelona, Mallorca i les Canàries, i també a l'estranger, com ara a Lisboa, París i Tolosa. Alguns d'aquests vols eren nocturns. I, ateses les dificultats que significava en aquell temps aquesta classe de navegació aèria comercial, el pilot Carreras va esdevenir un professional molt experimentat en la navegació aèria.

L'aterratge nocturn de la Mari Pepa Colomer a Sabadell

Una de les tantes proves que va haver de superar la Mari Pepa com a alumna pilot va ser la de fer un aterratge nocturn.

A fi que els alumnes adquirissin experiència sobre diferents terrenys i situacions d'aterratge respecte de l'habitual on feien el curs, es feien tres vols en què es visitaven diferents aeròdroms. La prova incloïa un aterratge de nit.

Segons dades facilitades des d'Anglaterra per la filla de la Mari Pepa, la senyora Montserrat Carreras i Colomer de Gaché, Sabadell va ser escollida per dur-hi a terme l'aterratge nocturn. La Mari Pepa Colomer coneixia prou bé la zona.

Prèviament a la prova, la Mari Pepa, acompanyada del cap de l'escola, Josep Canudas, va efectuar uns vols diürns d'alliçonament sobre els diferents aspectes i dificultats que podia oferir el camp escollit a Sabadell, a fi d'apreciar les seves dimensions i els seus entorns, reconèixer la situació de les masies i les cases, i, en el cas de produir-se algun imprevist, també es devia conèixer la situació dels sembrats i de les zones arbrades, a banda d'altres detalls que podien resultar importants a l'hora d'efectuar l'aproximació nocturna per a l'aterratge al camp.

Els amics sabadellencs del grup aeronàutic de Ca n'Oriac, amb Joan Bonamusa al capdavant, varen col·laborar molt efectivament en l'episodi, cercant entre els propietaris de cotxes de Sabadell un nombre suficient que, amb els fars dels seus vehicles, poguessin il·luminar el terra en el moment de l'arribada de la Mari Pepa Colomer amb el seu

biplà. Una concurrència gens escassa i que no s'ho va fer pregar.

Convinguda l'hora del dia que s'establí, tots plegats es trobaren al camp, on aquell bon nombre de vehicles que hi acudiren se situaren als costats de la pista marcada on, convenientment repartits en tota la seva llargària, enfocaven els seus llums en angle diagonal vers la mateixa direcció en què l'avioneta efectuaria l'aterratge, de manera que il·luminaven tota la pista.

A l'hora prevista, els presents, juntament amb Josep Canudas com a responsable de la prova, acompanyat de Josep Maria Carreras, varen començar a escoltar la remor del motor de l'avioneta *Avian Cirrus* de la Mari Pepa que arribava procedent del Prat.

En uns primers moments, l'aparell va sobrevolar Sabadell, i tot seguit va apropar-se a la zona on es trobava el camp.

Després d'adaptar-se a la visió nocturna de la configuració del lloc, havent localitzat els diferents punts de referència estudiats amb anterioritat i altres aspectes que tècnicament hi concorrien, amb el terreny il·luminat pels llums pàl·lids dels vehicles, la Mari Pepa va dur a terme una prova prèvia de descens aproximant-se vers la pista d'aterratge, manobra que pel seu encert no li va fer falta repetir, ja que la pilot va advertir que podia entrar al camp sense cap problema; va aterrar directament, i va resultar un èxit complet. La Mari Pepa va pernoctar a Sabadell amb els seus companys i l'endemà va envolar-se de nou cap al Prat.

Quan la Mari Pepa Colomer va efectuar l'aterratge nocturn a Sabadell, els Simó hi residien.

En una altra ocasió, i «perpetrant un acte furtiu aeri diürn», la Mari Pepa va aterrar a la part alta de l'avinguda Diagonal de Barcelona sense inconvenients de cap mena. Era una època en què a la zona hi havia molt pocs edificis, i gens de trànsit.

Una efemèride dels pilots Josep Maria Carreras i el sabadellenc Jaume Picañol

Josep Maria Carreras va ser el professor del pilot Jaume Picañol, el qual va fer l'examen el dia 8 de març de 1934 a l'*Escola d'Aviació Barcelona*, que com ja s'ha dit es trobava situada a l'aeròdrom *Canu-*

das. El curs el va poder dur a terme en Picañol gràcies a una beca que li atorgà l'oficina dels *Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat de Catalunya*. I és que l'aeroclub sabadellenc necessitava un pilot que es pogués fer responsable del material aeri que el club esperava adquirir a curt termini.

Va ser dins la primera quinzena del mes de setembre de l'any 1934, a unes tres o bé quatre setmanes d'haver estat inaugurat oficialment el nostre aeròdrom actual, el dia 5 d'agost per la Festa Major, que aquests dos pilots varen ser comissionats per l'*Aeri Club de Sabadell i del Vallès* per anar-se'n a recollir a Orly la primera avioneta adquirida per l'entitat. L'aparell era de la marca francesa *Société des Aéroplanes Henry Potez*, amb fàbrica a Méaulte, al departament de la Somme, a un centenar de quilòmetres al nord-est de París; però l'empresa tenia l'oficina d'expedicions a l'aeroport d'Orly.

L'aparell era del model *Potez 36/14*, d'ala alta, de dues places costat a costat i doble comandament per poder fer escola, amb cabina tancada i motor Renault de 95 CV. Un aparell de cert luxe en aquella època.

De fet, el Club va adquirir l'avioneta per unes 12.000 pessetes a un particular anomenat Pere Carvalho, ja que feia més d'un any que aquest la tenia a París guardada a les mateixes instal·lacions de l'empresa Henry Potez a Orly. L'avioneta, de nova, havia costat el doble de preu.

Una vegada els dos pilots emprengueren la segona etapa amb la *Potez*, des de Lió cap a Barcelona, varen començar els problemes, tot un cúmul de vicissituds. Una vàlvula del motor de l'aparell es va posar a fallar, la qual sortosament va poder ser canviada en un taller que ambdós pilots trobaren en una de les etapes franceses que obligatòriament varen haver de fer per aquesta circumstància tècnica que els va entretenir bastant. Aquest inconvenient fou acompanyat d'una meteorologia molt adversa, la qual va impedir, juntament amb l'avaria de la vàlvula, que es poguessin dur a terme les etapes en els temps previstos. Adversitat, la del mal funcionament del motor, que, per una qüestió de prestigi, no fou revelada al públic, i, com és molt lògic, tampoc a la premsa.

Tot això va retardar més del compte l'arribada de la *Potez* al Prat, on es va quedar a fi de passar-hi els tràmits de la duana i de matriculació, i on va ser pin-

tada íntegrament de nou, incloses les lletres de la nova matrícula, que fou la de *EC-AYY*. Aquesta feina va córrer a càrrec dels tallers de l'*Escola d'Aviació Barcelona*, situats a l'aeròdrom *Canudas*. El treball fou pressupostat amb 850 pessetes.

La *Potez* va ser «batejada» solemnement en el nou camp d'aviació en presència de les autoritats locals, i precisament el dia de Reis, el diumenge 6 de gener de 1935, i se l'hi va imposar el nom de *Ciutat de Sabadell*.

El cost total de la *Potez*, una vegada passades les duanes, els tràmits de matriculació, l'obligatòria revisió de la posada en envol, la pintura i el viatge dels dos pilots a París va ser d'unes 20.000 pessetes de l'època. Tota una fortuna.

Les lletres *EC* signifiquen *Espanya Civil*. Les altres tres formen part de la nomenclatura internacional de les aeronaus, que són matriculades amb signes alfabètics. A l'Estat espanyol actualment les matrícules es componen de tres lletres. En el cas que comentem, la seva fonètica respon a: *A: Alfa, Y: Yanky, Y: Yanky*. Les lletres *E* i *C* es pronuncien com: *E: Eco* (s'escriu *Echo*) i *C: Charli* (*Charlie*).

Una anècdota contemporània

Referent a la data de la inauguració oficial de l'aeròdrom sabadellenc l'agost del 1934, fou just un any abans quan, el dia 14 de juliol de 1933, la Caixa Sabadell havia signat amb l'Ajuntament l'escriptura de crèdit d'un milió de pessetes a fi que el Consistori pogués adquirir els terrenys del que seria en un futur el nou aeròdrom de Sabadell, i a causa d'una espontània eufòria popular ciutadana en què es van implicar el mateix consistori municipal i moltes entitats sabadellenques, l'aeròdrom va ser «inaugurat» prematurament tres setmanes després de la referida signatura, el dia 7 d'agost següent, per la Festa Major. En aquell moment encara no era propietat de l'Ajuntament, ja que ni tan sols s'havia iniciat el perllongat procés d'adquisició als propietaris d'una sola de les 21 parcel·les de què es componia l'àrea total del terreny per adquirir, i quan lògicament aquell terreny no es trobava autoritzat legalment al trànsit aeri, en què per manca d'adequació del sòl, durant aquella precipitada «invasió

aèria festiva», dos monomotors biplans militars *Nieuport* hi varen capotar, sense que afortunadament hi hagués cap ferit.

Per aquella ocasió, des de l'*Aeronaval Militar* (l'aeròdrom de *la Volateria* al Prat) varen volar a Sabadell un total de vuit aparells de l'exèrcit; a més, es van afegir també a la «festa» cinc aparells civils.

El nostre aeròdrom fou realment autoritzat al trànsit aeri el dia 14 de juliol de 1934, ordre que, signada pel conseller d'Economia i Agricultura Joan Comorera, va ser publicada al Butlletí Oficial de la Generalitat de Catalunya el dia 26 del mateix mes.

En Guillem Xuclà i el *De Havilland DH-84 Dragon*

Un altre pilot amb el qual la Maria Antònia i en Carles Simó establiren una bona relació va ser amb Guillem Xuclà i Nin. Aquest, de vegades, se'ls enduia a volar de franc, amb altres simpatitzants de l'aviació amb el bimotor biplà, de vuit places, *De Havilland Dragon DH-84, EC-TAT*, propietat de l'empresa *Aero Taxi SA* de Barcelona, del qual Xuclà, juntament amb Jep Carreras, n'eren els pilots. En Xuclà va ser instructor de l'*Escola d'Aviació Barcelona* amb Jep Carreras a l'aeròdrom *Canudas*, quan la Mari Pepa va dur a terme el seu curs de pilot.

Ens explica la Maria Antònia que, a fi que en aquests casos hi cabessin més nombre de passatgers al *Dragon*, en Xuclà cercava gent menuda, de poc pes.

Aquest avió fou batejat també com *De Havilland Gipsy*, nom que es derivava de la marca dels dos motors *Gipsy*, de 135 CV cadascun, de què estava dotat aquell avió. Cal advertir que es tractava d'un model anterior al famós *Dragon Rapide DH-89*.

L'aeròdrom de Sabadell va poder gaudir de la presència d'aquests dos models d'avió, però, en diferents èpoques. El primer, el *DH-84*, amb el pilot Xuclà als comandaments, va fer el primer vol a Can Diviu per als socis de l'Aero Club el diumenge dia 2 de desembre de 1934, on també s'organitzaren batejos de l'aire per a altra gent interessada a provar de veure la ciutat des de l'aire; d'aquesta manera va aconseguir atreure un gran nombre d'apassionats que s'apuntaren als vols que d'aquesta índole suc-

cessivament en el temps s'organitzaren. Una activitat que, per raons òbvies, va haver de cessar el juliol de 1936.

Del segon model, el *DH-89 Dragon Rapide*, al nostre aeròdrom de Sabadell se n'allotjaren dos; va ser entre els anys cinquanta i els setanta. Carles Simó, el germà de la Maria Antònia, va ser pilot d'un d'ells; fou el matriculat amb les lletres *EC-AKO*, propietat de la *Banca Soler i Torra*, per a la qual en Carles prestava serveis com a pilot.

Les lletres es pronuncien com: *E: Eco (Echo)*, *C: Charli (Charlie)*, *A: Alfa (Alpha)*, *K: Kilo*, *O: Oscar*.

La Dolors Vives, la segona pilot catalana (Valls, Tarragona, 1908)

L'any 1936, ja havent-se iniciat la Guerra Civil, va fer la seva aparició a l'aeròdrom *Canudas* la que també fou famosa pilot Dolors Vives i Rodón, «Lolita» per als amics, i que era professora de piano.

Ella va ser la segona noia pilot catalana. Va poder fer el curs gràcies a una de les beques concedides per l'associació *Aero Popular* a través de la *Generalitat de Catalunya*. D'aquesta institució, dedicada a promocionar l'aeronàutica entre la gent jove, un dia en fou presidenta la mateixa Dolors Vives.

Un grup de sabadellencs, socis de l'*Aero Popular* a Barcelona, varen organitzar una delegació a Sabadell, que anomenaren *Aero Popular de Sabadell*, i que el mes de setembre de 1934 situaren el seu local social al carrer de Sant Pere, 5 i 7. Entitat que posteriorment es canvià el nom pel d'*Aviació Popular de Sabadell*, que desenvolupava les seves activitats aèries a l'aeròdrom de Ca n'Oriac, i que posteriorment, una vegada vist l'èxit del nou aeròdrom de Can Torres-Can Diviu, els seus responsables exigiren a l'Ajuntament poder compartir el terreny de vol amb l'*Aero Club de Sabadell i del Vallès*.

La Dolors Vives va fer el curs de pilotatge l'any 1934 a l'escola *Progreso*, d'arrel madrilenya, que es trobava a l'aeròdrom militar de la *Volateria*, veí del d'en Canudas. L'escola estava dirigida per qui va ser un pioner i notable pilot, Joan Balcells i Auter, home emprenedor i de molta empenta, que havia estat alumne d'en Canudas.

Avui 21 d'abril de 2005, amb 96 anys d'edat, la Dolors Vives encara recorda en Carles Simó com «un jovenet extremament interessat per l'aviació. Hi tenia una vertadera dèria», ens deia la Dolors Vives en una de les trobades que hem tingut amb ella. Per cert que, en l'última visita que li vàrem fer, la Dolors Vives ens va fer una bonica interpretació del *Clar de lluna* de Beethoven al piano de casa seva. I amb 96 anys!!!

L'autogir La Cierva

Un diumenge de l'estiu de 1935, la Maria Antònia i la Mari Pepa Colomer, que es trobaven al camp *Canudas*, foren testimonis de l'arribada de l'autogir La Cierva, pilotat per Antonio Guitián, llavors col·laborador del seu inventor, Juan de La Cierva y Codorniu, el qual, des de l'aeròdrom veí de la *Volateria*, en una visita de cortesia s'hi va arribar per saludar en Josep Canudas. Just acabada aquella breu visita, es va envolar de nou cap a la *Volateria*. La Maria Antònia i la Mari Pepa no varen perdre l'ocasió i s'hi van fer una foto. La Colomer era una admiradora del senyor La Cierva, segons afirmava ella mateixa.

En aquells mateixos dies, el senyor Guitián s'havia convertit en el primer pilot d'autogir que aterrava a la plaça de Catalunya de Barcelona.

De l'experiència a l'aeròdrom *Canudas*, la Maria Antònia recorda personatges com el Dr. Adolf Azoy i Castañer, a la vegada pilot civil, que era un expert en la ciència mèdica que estudiava la personalitat i es cuidava de dur a terme els exàmens psicotècnics dels futurs pilots en el Servei Psicotècnic de l'Escola Industrial de Barcelona al carrer d'Urgell.

Els germans Simó varen gaudir igualment de la companyia de molts altres pilots reconeguts, entre els quals trobem: Salvador Farré, Ramon Torres, Marià Foyé, Carles Coll, Jaume Camarasa, Lluís Aguilera, Joan Balcells, Enric Cera, Joan J. Maluquer. Alguns d'ells pertanyien al grup de la *Volateria*, que sovint s'arribava a l'aeròdrom *Canudas*.

La Maria Antònia també recorda el paracaigudista i exhibicionista aeri Pérez Mur i la seva companya, de la qual no recorda el nom. De quan ell saltava amb el paracaigudes i ella feia equilibris arriscadíssims passejant-se per sobre de les ales d'un avió en vol.



Fotografia 8. D'esquerra a dreta Mari Pepa Colomer, una amiga lleidatana anomenada Maria i la Maria Antònia Simó amb l'autogir La Cierva. [s.d.]. Autor desconegut. (Arxius Maria Antònia Simó i Andreu – Carreras-Colomer. Anglaterra).



Fotografia 9. D'esquerra a dreta Dolors Vives, Josep Canudas, Mari Pepa Colomer i Dr. Adolf Azoy. [s.d.]. Autor: Foto Branguli. (Arxiu Carreras-Colomer. Anglaterra).



Fotografia 10. El Douglas DC-2 "Dakota" anglès, avariat d'un motor a Madrid, amb el grup de membres del govern anglès que hi viatjaven. Els acompanyava en Josep Carreras, situat el tercer des de l'esquerra. Al seu davant, Lord Beaverbrook. Els tres components de la tripulació (pilot, copilot i navegant) van abillats amb el corresponent uniforme. [s.d.]. Autor desconegut. (Arxiu Carreras-Colomer. Anglaterra).

«Es tractava d'una *Giulietta Massina* com la de la pel·lícula *La strada*», expressa la Maria Antònia, fent referència a les condicions i la manera com era tractada aquella noia valenta sota les ordres del paracaigudista.

Pérez Mur també havia vingut a actuar a Sabadell amb les seves arriscades «acrobàcies» paracaigudistes en ocasió d'algun festival aeri.

El desgraciat 18 de juliol

L'estiu de 1936, la Maria Antònia havia acabat el batxillerat a l'Institut Balmaes, i el seu germà Carles l'estava estudiant al mateix lloc. La Maria Antònia s'havia diplomada en infermeria i treballava a la Generalitat. Posteriorment, com a infermera, va ser destinada a col·laborar en els Preventoris d'Horta.

Per la seva banda, Carles Simó havia obtingut el títol de pilot de vol sense motor el 18 de desembre de 1935, i posteriorment el de pilot amb motor; ambdues titulacions les va obtenir gràcies a sengles beques concedides pels *Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat*.

Manifesta la Maria Antònia que, entre deu i quinze dies abans del 18 de juliol de 1936, al camp *Canudas* no es va veure ni en Canudas mateix, ni tampoc la Mari Pepa ni en Jep Carreras, així com d'altres destacats pilots, com ara Guillem Xuclà. S'havien eclipsat.

No se sabia el perquè de la seva estranya absència.

En esclatar la Guerra Civil, la Maria Antònia no sabia que, per raons del destí, des d'aquella ignominiosa data en què fou declarat l'irracional cop d'estat franquista en contra de la Constitució espanyola definitivament per sempre perdria la possibilitat de retrobar-se amb la seva gran amiga Mari Pepa, la qual, com veurem més endavant, va pertànyer a l'aviació republicana, i que, finalment, en els últims dies de la guerra s'exiliaria a França i posteriorment a Anglaterra.

Des de llavors, la Maria Antònia va tenir l'esperança de poder reunir-se amb la Mari Pepa Colomer; però el destí no ho tenia previst així. Una successió d'infortunis impediren repetidament la tan desitjada retrobada les vegades que la Mari Pepa Colomer va viatjar a Catalunya.

Ens diu la Maria Antònia que, en una de les ocasions en què la Mari Pepa va venir a Catalunya, aquesta va telefonar-li personalment; però ella no es trobava a casa seva. Una mala sort que es repetiria en altres ocasions, com va succeir, per exemple, el 2002, quan la Maria Antònia fou avisada de l'arribada de la Mari Pepa Colomer a Barcelona, avís que li va trametre la famosa pilot Mercè Martí, campiona mundial de *ral·lis aeris*, i que era qui organitzava un homenatge a la Mari Pepa i a la Dolors Vives; però es va donar la circumstància que en aquells dies el marit de la Maria Antònia, Agustí Jolis, es trobava ingressat en una clínica de Barcelona en una situació molt delicada, motiu pel qual la Maria Antònia no va poder reunir-se amb la Mari Pepa.

Malgrat això, durant uns anys la Maria Antònia va mantenir contactes amb la Maria Carreras i Dexeus, germana de Josep Carreras, que vivia a Barcelona i que tenia una perfumeria al carrer de Balmaes, tocant la Diagonal. Aquesta germana, que actualment té 94 anys, viu amb la seva filla Victòria a Salou. Gràcies a ella, la Maria Antònia va anar tenint notícies de la Mari Pepa i d'en Jep, a Anglaterra.

Amb aquest últim paràgraf donem per completa la descripció del períple aeronàutic de la Maria Antònia Simó i Andreu, la nostra protagonista, que ha donat peu al projecte d'aquest article-entrevista.

Però abans d'abordar la seva intensa i excepcional vida alpina, serà d'interès per al lector que conegui les circumstàncies que a partir del 18 de juliol visqueren alguns dels pilots precursors citats en aquesta crònica. Entre ells, Carles Simó.

Pel 18 de juliol s'espargeixen gran diversitat de trajectòries personals

En esclatar la revolta militar colpista del 18 de juliol, en Carles Simó, amb 17 anys, va ser reclutat per l'aviació republicana, juntament amb un grup de pilots barcelonins, i traslladat a la base aèria de *San Javier* a Alcantarilla (Múrcia), on en Carles tingué la grata sorpresa de poder retrobar-se amb la Mari Pepa Colomer, quan aquesta va fer estada a la base mentre era instructora de pilots de la Generalitat.

La Mari Pepa també prestava els seus serveis com a pilot. Constantment, es traslladava amb un *DH-84*

Dragon amb el qual va dur a terme missions d'informació, avituallament i enllaç al front d'Aragó. Des d'aquesta regió transportava ferits a l'hospital de campanya que es trobava instal·lat al Prat de Llobregat. D'aquell avió comandat per la Mari Pepa, en deien el *Dragonambulància*. Aprofitant els vols amb aquest model, la Mari Pepa transportava els salaris per pagar els sous dels pilots destacats al front d'Aragó.

Aleshores es donava la circumstància que l'hospital de campanya del Prat estava dirigit pel qui va ser famós cirurgià traumatòleg Josep Trueta, que al mateix temps dirigia el centre d'infecciosos de *La Savinosa*, aleshores convertit en hospital de ferits de guerra que acollia els pilots de Reus, situat en el barri tarragoní anomenat *Arrabassada i Savinosa* tocant la platja, sortint per la carretera cap a Barcelona. En aquest centre hi varen col·laborar dos doctors anomenats Poche i Gimeno o Jimeno.

Trueta fou qui va haver d'amputar la cama esquerra, per sota del genoll, al pilot sabadellenc Jaume Picañol a causa de les greus ferides que feia un mes havia sofert al front d'Aragó, mentre sobrevolava la població de Zuera, entre Saragossa i Osca, quan un biplà *Nieuport-52* dels nacionals va metrallar el *Latécoère 28* en què volava en Picañol juntament amb altres companys. Molt probablement fou el pilot Colomer qui va traslladar en Picañol al Prat des del front d'Aragó.

Josep Trueta, que en acabar la Guerra Civil va haver d'exiliar-se a Anglaterra, al cap d'uns anys fou qui va salvar l'amputació de la cama dreta de la Montserrat Carreras i Colomer, filla de la Mari Pepa i en Jep, a causa d'un greu accident de moto que va patir.

En missions d'enllaç, la Mari Pepa aterrava també a Reus i altres aeròdroms, com ho van ser igualment els de la província de Girona, al de Banyoles per exemple, on hi havia una base militar en què es trobava el taller dels famosos Polikarpov I-16, *Moska*, també anomenats *Rata*, que operaven des dels aeròdroms gironins.

[Nota: El nom *Moska* es refereix a la manera de ser pronunciat el nom de la capital russa, *Moscou*, que en rus s'escriu *Москва*, i no pas a l'insecte *mosca*. Aquesta forma escrita pot confondre els qui no coneixen la seva vertadera arrel. Aquesta denominació dels caces Polikarpov I-16 va ser implantada

pels mateixos aviadors russos quan amb aquests caces arribaren a la península ibèrica i a Catalunya.]

Altres destinacions dels amics pilots

Durant el temps que va servir a l'aviació republicana, en Carles Simó mai no va entrar en combat, operant en una segona línia. Possiblement gràcies a l'amistat amb la Mari Pepa, un dels instructors de vol de perfeccionament de l'esquadró d'en Carles va poder propiciar aquella situació avantatjosa.

La instrucció militar d'en Carles Simó com a aviador va consistir a fer pràctiques amb avions grans, bimotors de transport, i en tantes ocasions com va poder, va aprendre a volar i a fer acrobàcia amb els caces monomotors *Mosca* i *Xato* que formaven part de la reserva d'aquell parc aeri lleuantí.

Gràcies a aquesta pràctica selectiva, en Carles Simó va esdevenir un gran mestre del pilotatge.

Per la seva banda, la pilot Dolores Vives i Rodón, al servei de les tropes aèries republicanes, va assolir la graduació d'alferes, però ella es va quedar destinada a Barcelona dins el servei de vigilància de costes, que tenia la seva base al mateix aeròdrom de l'*Aeronaval Militar a la Volateria*, al Prat.

Dolors Vives ens diu que volava amb un biplà de turisme equipat amb un modern sistema de radiofonia que li permetia mantenir contacte permanent amb el comandament militar central.

A partir de les dades que l'alt comandament li subministrava, la Dolores Vives localitzava i controlava amb l'avioneta que els vaixells es trobessin en les seves rutes i sense cap contratemps, a la vegada que podia detectar embarcacions que poguessin despertar sospites per no trobar-se a la llista.

Dolors Vives diu que tenia assignat sempre un mateix itinerari que li va ser mantingut durant tota la guerra. Volava periòdicament des de l'*Aeronaval* fins al cap de Creus i tornava a aquest aeròdrom, «on feia benzina i un entrepà», ens diu ella, per envolar-se immediatament de nou per acabar de cobrir la zona assignada, que arribava fins als Alfacs, i retornava cap al tard a l'*Aeronaval*.

«Durant aquells dos anys i mig de vols de servei, sorprenentment, mai no em vaig topar amb l'enemic», expressa la Dolores Vives.

Com a pilot militar, Dolors Vives sovint volava també amb hidroplà, amb el qual, juntament amb el seu pilot, complia missions igualment de vigilància de costes.

L'excelsionalitat de la trajectòria del pilot
Josep Maria Carreras juntament
amb Mari Pepa Colomer

Va ser cap a finals del 1938 que, veient que s'acostava la derrota republicana i que sens remei s'hauria d'exiliar, anticipadament, Josep Maria Carreras va establir contactes amb un lord que es deia Beaverbrook, a Anglaterra. El seu nom real era *sir* William Maxwell Aitken (Ontario, Canadà, 1879-1964), amb el qual, i per una circumstància merament fortuïta, pocs anys abans en Carreras hi havia establert una bona relació.

La primera trobada entre Carreras i lord Beaverbrook va esdevenir d'una manera una mica providencial. Un dels motors del *Douglas DC-2 (Dakota)* en el qual viatjava lord Beaverbrook, amb un grup de ministres anglesos, va començar a fallar quan volaven prop de Madrid tot venint d'Anglaterra. Aquest incident va obligar el pilot a fer un aterratge d'emergència, no gaire lluny de l'aeroport de Barajas.

Carreras, que en aquells moments es trobava a l'aeroport madrileny amb l'avió de la *LAPE* amb el qual feia el servei de transport de passatgers, es va assabentar de l'incident, i tot seguit va anar-se'n al lloc de l'aterratge del *Dakota*. Era un camp immens on l'aparell va poder prendre terra sense cap problema, i sense conseqüències per als passatgers.

Quan Carreras va arribar al lloc on es trobava el *Dakota* avariats, hi acabava d'arribar un destacament de responsables militars acompanyats d'uns mecànics; cap d'ells no parlava l'anglès, i en Carreras els va fer d'interpret.

A pesar de la intervenció de l'equip de mecànics que va aportar el destacament militar, va ser finalment en Jep Carreras el que degué resoldre el problema, arrançant de manera intel·ligent el motor avariats, la qual cosa li va proporcionar un valuós reconeixement de part de lord Beaverbrook.

Carreras era pilot d'un *Douglas DC-2 (Dakota)* de la *LAPE*, el mateix model d'avió en què viatjava el lord.

Josep Maria Carreras parlava correctament l'anglès i el francès, a més de l'alemany, ja que va ser en una escola alemanya a Barcelona on va seguir els seus estudis primaris i secundaris, fins acabar el batxillerat. En aquest centre docent va aprendre bé les tres llengües.

Carreras va poder contactar fàcilment amb lord Beaverbrook en acabar-se la guerra gràcies al fet que un altre lord, que es deia Granard, durant la guerra va fer de corresponçal del diari *Daily Express Newspaper* a la zona republicana, rotatiu fundat pel mateix lord Beaverbrook, i també perquè el lord corresponçal i en Carreras havien fet una bona amistat durant aquell temps.

Lord Beaverbrook era en aquells anys un empresari portentós i adinerat, que tant al Canadà com a Anglaterra havia fundat una bona colla de rotatius, i era molt amic de *sir* Winston Churchill, del qual va ser col·laborador durant la Segona Guerra Mundial.

Les relacions entre Churchill i lord Beaverbrook eren tan bones que aquest últim va ser nomenat ministre del gabinet anglès en tres ocasions consecutives: ministre per a la Producció d'Avions, entre 1940 i 1941, ministre del Subministrament entre 1941 i 1942 i, finalment, ministre de Producció de Guerra el 1942.

L'exili de la Mari Pepa Colomer
i en Jep Carreras

Quan en els primers dies del mes de febrer del 1939 les tropes franquistes estaven a punt d'ocupar els últims reductes de la Catalunya lliure, la Mari Pepa Colomer va sortir de Catalunya cap a l'exili juntament amb en Josep Maria Carreras, qui al cap de pocs dies esdevindria el seu marit.

Durant una visita a Sabadell que va fer el matrimoni Carreras-Colomer cap a l'any 1980 a casa del senyor Fèlix Colomer i Gorina, cosí germà de la Mari Pepa, els Carreras es varen referir a la seva partida vers l'exili.

D'aquella aventura varen explicar que havien sortit de Catalunya amb un bimotor *Douglas DC-2 «Dakota»*, envolant-se des d'un aeròdrom situat a la província de Girona.

Qui ens ha informat primer d'aquest episodi ha estat el senyor Joan Romeu Moratonas, sabadellenc i destacat historiador de l'aviació republicana durant els anys de la Guerra Civil, el qual va assistir a la trobada esmentada amb el matrimoni Carreras, però no recordava bé de quin aeròdrom es tractava.

Preguntat en aquest mateix sentit, el senyor Fèlix Colomer igualment va manifestar que no ho recordava.

La Mari Pepa va explicar en la reunió que portaven l'avió amb excés de pes, carregat de gent republicana que fugia de la fúria franquista; deia que van ser unes quaranta persones les que es trobaven dins l'avió, quan l'aeronau solament estava dissenyada per dur-ne una vintena, i que temien que l'avió no pogués envolar-se; però, afortunadament no va ser així gràcies a les bones mans d'ambdós pilots, mestres en aquesta matèria, que feren envolar l'avió cap a la seva destinació a Tolosa de Llenguadoc, on varen arribar sans i estalvis.

Dies abans d'aquest vol a l'exili, en Carreras i la Colomer havien dut a terme una bona colla de vols amb el *Dakota*, transportant republicans a l'altra banda de la frontera amb França. L'últim vol, doncs, va ser equiparable a una victòria.

Molt probablement, el lloc des d'on varen envolar-se va ser l'Estartit, ja que es coneix que els dos últims dies a Catalunya en Carreras i la Colomer, amb l'avió, varen anar a parar en aquest barri marítim del municipi de Torroella de Montgrí, on la prolongada platja, de més de tres quilòmetres de llargària, estava sent utilitzada feia temps com a pista d'atterratge, des de la qual el *Dakota* podia sortir amb excés de pes, ja que hi havia prou terreny perquè adquirís prou velocitat a fi d'aconseguir la sustentació necessària per envolar-se.

Esposalles a Tolosa de Llenguadoc

Mentre en Jep Carreras es trobava preparant el seu trasllat a Anglaterra, amb la Mari Pepa Colomer varen decidir unir-se en matrimoni, ja que feia molt de temps que festejaven, i amb aquest acte acabarien amb la seva situació d'interinitat. Amb el valor afegit que, ostentant el nou estat, podien anar-se'n plegats a viure a Anglaterra.

El 21 de febrer de 1939 celebraren les seves noces, la civil, a la seu del Consolat Espanyol a Tolosa de Llenguadoc, i la religiosa, a l'església de Nôtre Dame de la mateixa capital. Com a testimonis de l'enllaç, la parella va ser assistida per dues pedres angulars de l'aviació catalana, dos testimonis de luxe. No foren altres que en Josep Canudas i en Guillem Xuclà. Juntament amb aquests, també hi varen assistir la senyora Canudas, de nom Josepa Monés i Amat (la Pepa); l'enginyer de vol de la *LAPE* Ulpiano García Giménez, company de singladures aèries amb Jep Carreras, i, naturalment, el cònsol d'Espanya a Tolosa, el senyor Francisco Azorín Izquierdo, que havia sancionat el casament civil. Amb ells es trobava el que també era pilot de la *LAPE*, de cognom Silverio, juntament amb la seva esposa, que igualment que els Carreras acabaren vivint a Anglaterra.

Encara que en Jep i la Mari Pepa havien previst anar-se'n a Anglaterra junts, no va poder ser així, perquè en Jep, a causa de les demores sofertes aquells dies per culpa de la legalització de la documentació per residir a França, i posteriorment a Anglaterra, estava fent contactes amb diverses companyies aèries europees a fi que l'agafessin temporalment com a pilot, per la qual cosa tenia prevista una entrevista amb una companyia aèria d'Amsterdam, i cap allà se'n va haver d'anar el mateix dia del casament, atès que ja no quedava temps per a l'espera. I amb tren!

En Jep ja no va poder tornar a Tolosa. Trobant-se, doncs, a la capital holandesa va rebre la notícia de part de lord Beaverbrook que ja es podia traslladar a Anglaterra. Llavors, la Mari Pepa va partir des de Tolosa cap al seu destí britànic, on es va reunir amb en Jep.

En Josep Canudas, amb la seva esposa Pepa, també va sortir de França. Iniciava així un llarg i feixuc periple que, en primer lloc, el va dur a Cuba, i a continuació, tot passant per la República Dominicana, es va arribar a Mèxic i, més tard, cap als EUA, on va anar a parar l'any 1941; allà, juntament amb la seva Pepa, hi va adoptar la nacionalitat americana.

Al cap d'un temps, el matrimoni Canudas va sortir cap al Canadà per una temporada; van retornar als EUA, concretament a Nova York, d'on n'havien sortit, i van arribar-hi a primers del 1947, per ocupar en Canudas el càrrec de cap de redacció, i posteriorment

el de director, d'una revista de difusió aeronàutica en castellà que es titulava *Aviación* i s'exportava a països sud-americans.

En el canvi d'any entre 1949 i 1950, en Canudas va retornar al Canadà, a Montreal, comissionat per la *International Civil Aviation Organization* (ICAO), que aquí a casa nostra canvia l'ordre de les paraules, i les sigles les coneixem com a OACI, on va col·laborar fins a l'arribada de la seva jubilació cap al 1962-1963.

Cercant tranquil·litat, i com a republicà exiliat, en Canudas i la seva esposa varen establir la seva residència més a prop nostre, a Friburg (Suïssa). Va ser en aquesta ciutat on va ultimar el seu valuós llibre titulat *Història de l'aviació catalana*, publicat per Edicions de la Magrana el 1983, als vuit anys de la seva mort. Aquesta obra fa temps que es troba exhaurida, i actualment descatalogada. Malgrat això, encara se'n pot trobar algun exemplar en el mercat del llibre vell.

Un llibre històric aquest que és i serà imprescindible a fi que les properes generacions coneguin el bressol de la història aeronàutica de Catalunya.

Josep Canudas també va col·laborar amb l'*Enciclopèdia Catalana* aportant dades de la història de la nostra aviació.

Des de Friburg va tornar a entrar en contacte personal amb els seus amics de sempre, anant a Anglaterra a fer una abraçada a en Jep i la Mari Pepa.

En conèixer l'arribada d'en Canudas a Suïssa, els amics d'aquí a Catalunya s'arribaren a Friburg a reunir-se amb ell, tal com ho varen fer els sabadellencs Josep Llàcer i Sallarès, secretari tècnic de l'Aeri Club de Barcelona-Sabadell, fill de Ferran Llàcer, i Joan Ribalta i Codorniu, covicepresident de l'ACBS, i també d'altres, com Joan Balcells i Auter, del grup de la *Volateria*, ja esmentat en aquesta crònica.

A partir d'un determinat moment, en Canudas també ens va poder visitar a Catalunya. D'aquesta visita, que va passar bastant en secret donats els recels polítics, en tenim una imatge del matrimoni Canudas amb la Dolors Vives. Qui escriu va estar al corrent d'aquesta distingida visita dels Canudas a Catalunya.

En el moment de tancar aquesta crònica desconeixem la destinació que va haver d'escollir l'altre testimoni del casament Carreras-Colomer, en Guillem Xuclà.

El periple anglès dels Carreras-Colomer

Lord Beaverbrook els esperava a Anglaterra, i gràcies a la seva intervenció, el Govern anglès va col·locar en Jep Carreras com a pilot privat del seu amic corresponsal de guerra, lord Granard, que pertanyia a un ranci llinatge de comtes de la reialesa britànica que es va iniciar el 1623, i de cognom Forbes, el qual en aquells dies es trobava fent contactes amb altres governs a nivell del Ministeri d'Assumptes Exteriors anglès, aleshores molt relacionat també amb el Govern francès.

Aprofitant els viatges a París i a altres indrets francesos pilotant el *Percival* d'en Forbes, en Jep Carreras, a fi de poder obtenir posteriorment el permís de residència permanent a Anglaterra, aprofitava per anar acabant de trametre la seva documentació com a refugiat espanyol a França, atès que les circumstàncies li havien impedit concloure-la abans. Una documentació bastant complicada que li va comportar inconvenients i molt temps per enllestir-la. Una de les dificultats va consistir en el fet que entre el 19 d'abril i el 19 de juliol de 1939 va haver de residir legalment a França, circumstància que va entrebancar la seva labor com a pilot del lord durant aquells tres mesos.

El treball d'en Carreras com a pilot de lord Granard no era feixuc i tenia bon profit, atès que mentrestant, juntament amb la Mari Pepa, residien a casa del lord estalviant lloguers i altres despeses.

Les circumstàncies avantatjoses d'aquella classe d'ocupació li varen permetre alternar-la amb d'altres feines; per exemple, treballant esporàdicament com a pilot en algunes companyies aèries, de les quals traslladava avions comercials entre aeroports europeus. I així anava fent la *viu-viu*.

Mentrestant, lord Beaverbrook, que havia anat al Canadà per estar-s'hi durant una temporada, trobant a faltar les bones mans d'en Jep Carreras com a pilot, el va cridar a fi que hi anés una temporada amb ell.

Havent-li assignat una setmanada de 10 lliures esterlines, en Jep, sense la Mari Pepa, va viatjar a Nova York, i de passada es va arribar a New Jersey a recollir un bimotor amfibi *Grumman* «Goose», propietat de Beaverbrook; després de fer una escala a Buffalo, el va

portar fins a Montreal (Quebec), on va arribar el dia 10 d'agost de 1939, per trobar-se amb lord Beaverbrook.

Mentrestant, la Mari Pepa Colomer aprofitava per volar en un club londinenc.

Amb l'avió, en Jep va estar volant al servei de lord Beaverbrook, fins que aquest, al corrent de les veus que de feia temps preconitzaven una conflagració a escala mundial, atès que Hitler feia un temps que ja havia començat a fer de les seves a Europa, i al Pacífic, com també succeïa igualment en altres indrets del planeta, el moviment bèl·lic anava donant de si, va decidir anar-se'n a Anglaterra de nou amb el seu amfibi pilotat per en Carreras.

112 El mes de setembre del 1939 partiren des de Montreal cap a Anglaterra. I havent passat pels EUA, mentre es trobaven fent una escala tècnica a Nassau, a les illes Bahames, Anglaterra va quedar definitivament involucrada en la guerra, circumstància que va frustrar el viatge del «Goose» fins a les illes britàniques, atès que, reclamat per Winston Churchill, lord Beaverbrook, amb caràcter d'urgència, va haver de viatjar amb un vol secret militar a Anglaterra.

Seguint ordres del lord, en Jep Carreras va dur el *Grumman* «Goose» fins als EUA, per posar-lo a mans de l'ambaixada d'Anglaterra, la qual no va prestar gaire valor a l'ofrena de Beaverbrook, i aquest, telegràficament, aconsellà en Carreras que sortís cap a Toronto, on l'avió es va quedar estacionat indefinidament.

Mentrestant, ateses les circumstàncies de la guerra, la documentació que a en Jep li permetia residir a Anglaterra havia caducat; per aquest motiu lord Beaverbrook no acabava de trobar una solució a fi que en Jep pogués traslladar-se al seu costat a Anglaterra. A França tampoc hi havia prou garanties.

Des d'aquell moment, i posteriorment a tota una colla de vicissituds que varen dur en Carreras fins i tot a volar amb un gegant quadrimotor amfibi del tipus *Short Sunderland* d'*Avianca* a Colòmbia, lord Beaverbrook finalment el va poder reclamar, i de nou Carreras va entrar a Anglaterra amb la seva documentació de residència renovada, on també, finalment, es va poder retrobar amb la seva Mari Pepa. El clima de la Segona Guerra Mundial es feia notar. Com més endavant s'explicarà, aquesta nova trobada de la parella va produir els seus fruits.

Arribat a Anglaterra, en Carreras va continuar com a pilot de lord Beaverbrook, amb un esplèndid sou de 25 lliures esterlines setmanals. Al cap de poc temps, en Jep va ser posat a disposició de l'alt comandament de la RAF, però sense que perdés el sou.

Aquella nova destinació responia a una estratagemma de l'alt comandament de la RAF a fi que, en el futur, en Carreras pogués fer serveis de pilot en missions d'alt secret militar, aprofitant que era estranger i que estava desconnectat del món anglès, circumstància que evitaria indiscrecions i possibles contactes *secrets* no desitjats, a banda del fet que en Jep gaudia d'un valor afegit, elemental en aquells dies, i és que parlava els tres coneguts idiomes.

En aquesta destinació va dur a terme gestes importants. Una de les ocasions, potser la més rellevant, fou quan, com a pilot personal de *sir* Winston Churchill, va traslladar-lo a la famosa reunió d'Ialta, a Crimea, entre els dies 4 i 11 de febrer de 1945, en què l'alt dignatari anglès va parlamentar amb Franklin D. Roosevelt i Josif Stalin.

En Josep Maria Carreras i Dexeus fou un personatge excepcional i reconegut en el món aeronàutic britànic; en alguns àmbits aeronàutics era conegut com a *Pop Carreras*, que en un sentit reverent vol dir *Pare*. El seu currículum consta en alguns llibres i revistes de l'època.

El març de 1975 va ser homenatjat per altres pilots veterans amics amb motiu de la celebració del 50è aniversari del seu primer vol. Aquesta celebració va ser publicada, amb foto inclosa, en el setmanari de la companyia aèria anomenada *British Caledonian International*, en la qual en *Pop* feia de pilot.

En Jep havia treballat per a la *British United Airways* (BUA), també per a la *British Overseas Airways Corporation* i la *Laker Airways*, a banda d'altres companyies britàniques.

El propietari de la *Laker Airways*, Freddie Laker, nascut el 1922, havia començat treballant en la postguerra com a mecànic d'en Carreras, i més tard va emprendre la iniciativa de crear una companyia aèria pel seu compte. Laker, amb el temps, va esdevenir un empresari aeronàutic famós, fins al punt que la reina Isabel II el va nomenar *sir*. Laker va ser també molt amic, i col·laborador, de Margaret Thatcher.

Les vicissituds de la Mari Pepa

Mentre en Jep Carreras complia missions secretes en l'alt comandament de la RAF, lluny de casa, la Mari Pepa Colomer estava embarassada.

Passats els nou mesos, sentint-se els senyals del part, i enmig d'un bombardeig dels nazis que s'estava produint en aquells moments, la Mari Pepa va agafar una bicicleta i se'n va anar fins a la ciutat d'Ewell per parir, on hi havia un «*nursing home*» (una casa que es deia *Wilmer Lodge* on s'anava a recupear la gent). Ella vivia a Bookham, però aquesta espècie d'hospital es trobava a 15 quilòmetres de distància, prop d'Epson, al comtat de Surrey, tocant el sud de Londres.

Aquell part va resultar tota una sorpresa, ja que, a la bicicleta, no hi havien pujat dos, sinó que foren tres els qui, algun una mica subreptíciament, varen fer el trajecte dels 15 quilòmetres! A l'hora de la veritat, i amb 10 minuts de diferència, varen aparèixer dues precioses criatures, un Richard i una Montserrat. Va ser el divendres dia 17 de gener de 1941 que a partir de les 4.00 hores en punt de la matinada es va produir el primer naixement.

La primera de les amistats a conèixer la bona nova va ser lord Beaverbrook, el qual, la mar de content, tot seguit va trametre un telegrama a en Jep per comunicar-li la notícia.

Per les presses i el nerviosisme a l'hora d'escriure el telegrama, el lord no va precisar prou bé el missatge, on es llegia que *les tres criatures es trobaven en perfectes condicions!* Quan volia dir que tots tres (la mare i els dos nadons) es trobaven en bon estat de salut. No cal dir que en Jep va patir un bon ensurt.

Per aquesta «malifeta», el lord va ser sotmès a un obligat correctiu, i és que va haver d'esdevenir el padrí de la Montserrat Carreras i Colomer.

Del Richard consta com a padrina la senyora Silverio, que, amb el seu marit, el pilot acompanyant del testimoni del casament Carreras-Colomer a Tolosa, aleshores vivia també a Anglaterra.

Fou a partir d'aquella nova situació que la Mari Pepa Colomer va haver de deixar l'aeronàutica activa per dedicar-se plenament a la família.

Amb els seus dos fillets, la Mari Pepa va ser traslladada tot seguit a Escòcia, a la població d'Ayr,

prop de Prestwick, lluny de les incursions germàniques del sud. En aquesta última població hi havia un aeròdrom on en Jep s'acostava a veure la família quan les circumstàncies li ho permetien. Aquest aeròdrom s'ha convertit actualment en un aeroport, i es troba a pocs quilòmetres al sud-oest de Glasgow, tocant el mar davant l'illa d'Arran, a la costa sud-oest d'Escòcia.

No va ser fins a l'any 1945 que els Carreras, ell amb 39 anys i la Mari Pepa amb 32, amb tots dos nens, des d'Escòcia es traslladaren a Londres, al número 28 de Trevobir Road, a Earls Court, Londres SW5. Un estatge de lloguer, amb estances grans i penombroses i mobles vetustos. Començaven una nova vida mentre el foc de la guerra s'anava extingint. S'iniciava un temps de precarietats i racionaments on la lluita continuaria.

L'any següent, el 1946, varen obtenir la ciutadania britànica i es traslladaren al número 16 de West Kensington Court, Kensington, Londres W14. Posteriorment, van passar al número 73 d'Stoneleigh Park Road, Stoneleigh, Ewell, Epsom, comtat de Surrey, on al cap d'uns anys varen adquirir definitivament una casa, que fou l'últim domicili dels Carreras-Colomer: es trobava al 52 d'Epsom Lane North, Epsom Downs, Surrey, on varen quedar-se a viure fins a la mort d'en Jep.

Mentrestant, en Jep culminaria la seva gran labor professional com a pilot en diferents i importants companyies aèries. També va ser requerit per una companyia uruguaiana a fi que entrenés pilots hispanoamericans per volar amb el gegant quadrimotor *Sunderland*, com el de la companyia colombiana Avianca, que ell coneixia tan bé.

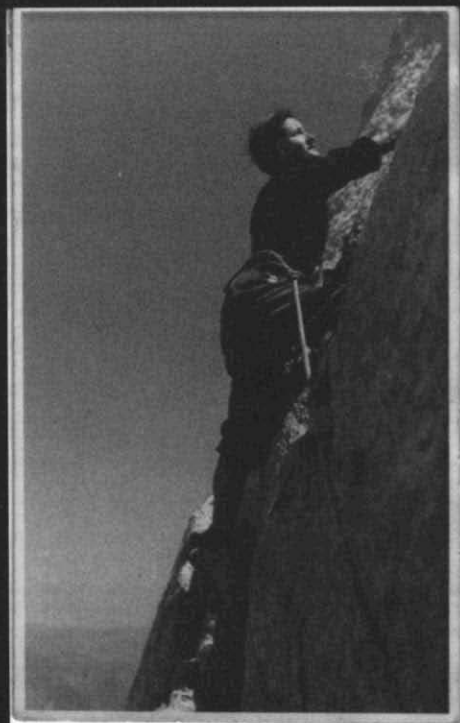
Els òbits

En Jep Carreras, just després d'haver arribat a Catalunya des d'Anglaterra l'estiu del 1982 a fi de passar-hi unes vacances, com feia tradicionalment cada any, i mentre es trobava assegut a la terrassa del seu apartament de Salou amb la família, de sobte es va sentir indispost i va expirar. Un infart coronari fulminant en va ser la causa.

La Mari Pepa Colomer i Luque va morir a Anglaterra el dia 24 de maig de l'any 2004, a Lomond, nom



Fotografia 11. Fotografia publicada al setmanari de la companyia aèria British Caledonian International el març de 1975, amb motiu de l'homenatge que els seus companys feren a en Josep Maria Carreras i, a l'ensems, a la seva esposa Mari Pepa Colomer, festa en la qual celebraren el 50è aniversari del primer vol d'en "Pop" Carreras. (Arxiu Carreras-Colomer. Anglaterra).



Fotografia 13. Maria Antònia Simó escalant l'agulla inferior del Calderer, situat en un indret del massís del Pedraforca, 26 de juliol de 1942. Autor: Josep Botey. (Arxiu Maria Antònia Simó).



Fotografia 12. Carles Simó i la seva esposa Josefina Espinosa amb el DH-89 Dragon Rapide de la Banca Soler & Torra que aquest pilotava, agost de 1955. Autor desconegut. (Arxiu Maria Antònia Simó i Josefina Espinosa, vda. de Carles Simó).



Fotografia 14. Maria Antònia Simó fent una classe d'escalada a un alumne als sots del Bach, al Montseny, juny de 1949. Autor desconegut. (Arxiu Maria Antònia Simó).

que té la finca en la qual es troba la casa de la seva filla Montserrat, al barri de Hookwood, municipi de Horley –comtat de Surrey (tocant l'aeroport de Gatwick, al sud de Londres).

Ella acabava d'esmorzar i estava a punt de prendre una infusió i, senzillament, va deixar de respirar, ens explica la seva filla Montse.

Les cendres de la Mari Pepa Colomer foren traslladades a Catalunya des d'Anglaterra i reposen amb les despulles del seu marit, Josep Maria Carreras i Dexeus. Les restes d'ambdós es troben al nínxol número 133, situat a la sisena illa del cementiri de Reus, on una placa honora ambdues destacades personalitats de la nostra aviació catalana.

Trets de la vida del pilot

Carles Albert Simó i Andreu, que fou el punt de partida del cicle aeronàutic de la Maria Antònia Simó

En Carles Albert Simó i Andreu va néixer a Barcelona el 22 de desembre de 1918. Posteriorment, el 1928 la seva família es va traslladar a Sabadell, com ja s'ha escrit, fins que l'estiu del 1933, ja amb 14 anys, retorna a Barcelona i, mai prou ben dit, amb la «seva» aeronàutica ben arrelada.

Residint de nou a la ciutat comtal, acompanyat de la seva germana Maria Antònia, la primavera del 1934 començarà les trobades al camp *Canudas*, al Prat, experiència que es perllongarà fins al juliol del 1936.

Com el lector coneix, el 18 de desembre de l'any 1935 en Carles Simó obté el títol de pilot de vol a vela, i al cap de pocs mesos aconseguí el títol de pilot civil de motor. Ambdues titulacions les va poder aconseguir gràcies a sengles beques que li foren concedides pels *Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat*. En Josep Canudas va col·laborar a fi que la beca s'atorgués a la persona d'en Carles; no en va en Canudas era aleshores el cap dels *Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat*.

En Carles Simó, immers dins el pionerisme aeronàutic, al començament dels anys trenta va participar com a aficionat en diferents jornades de vol sense motor celebrades a l'aeròdrom sabadellenc de

Can Diviu; en va ser un exemple la *IV Setmana de Vol Sense Motor* organitzada per la *Federació Catalana de Vol a Vela*, en què també va col·laborar l'*Aero Popular de Barcelona*, competició que es va desenvolupar entre els dies 11 i 18 d'agost de 1935. L'esdeveniment fou subvencionat pels *Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat*, concurs en què tots els aficionats sabadellencs a l'aeronàutica varen acudir juntament amb els membres de l'*Aeri Club de Sabadell i del Vallès*. Durant aquelles jornades, la seva germana Maria Antònia també hi participava com a acompanyant.

El primer aeroclub a Sabadell va prendre el nom de *Club d'Aviació Sabadell*, per acord fundacional d'un nombrós grup d'aficionats presents en una reunió celebrada el dimarts 25 d'agost de 1931 al Saló de Te del Cafè Euterpe, citant com a domicili provisional el del número 1 del carrer de Víctor Balaguer, que actualment pren el nom de carrer del Sol.

Una vegada foren aprovats els estatuts pel governador civil de la província, la reunió de l'acta constitucional de l'aeroclub fou celebrada el dia 11 de setembre següent, i el domicili social va quedar establert a l'entresòl del número 6 de la Rambla de la República, davant del mateix Cafè Euterpe, on feia uns quinze dies que s'havia celebrat la reunió fundacional de l'entitat.

En una remodelació del club duta a terme el 17 de desembre de 1932, se'n va modificar el nom pel d'*Aeri Club de Sabadell i del Vallès*, i s'estrenà un nou domicili social situat al primer pis del número 2 del carrer de l'Escola Pia, cantonada amb la Via de Massagué. Situat a uns trenta metres del domicili de qui escriu.

Tots aquests esdeveniments són contemporanis a la residència a Sabadell de la Maria Antònia i en Carles.

El 18 de juliol d'en Carles Simó

En aquells primers dies del cop d'estat insurgent, en Carles Simó va ser mobilitzat per l'exèrcit republicà a la base de San Javier, a Alcantarilla (Múrcia), i posteriorment també va ser traslladat a altres aeròdroms del front de Llevant.

En Carles Simó, però, solament va volar com a pilot d'avions de transport. Mai no va entrar en combat. I com el lector ja coneix, en Carles estava sota les ordres del grup de militars en què es trobava la seva amiga Mari Pepa Colomer, que igualment va operar en segona línia.

En acabar la guerra, en Carles Simó va ser empresonat a un lloc que no hem pogut conèixer, prop d'Alcantarilla, i com que no havia complert el servei militar, el destinaren posteriorment com a recluta a un camp de treball a Astúries, concretament a l'aeròdrom de Llanes, que es trobava en construcció.

116 Una situació agradable s'esdevingué entre ambdues destinacions, ja que, afortunadament, li va ser concedit un permís de quasi quinze dies per arribar-se a Barcelona a veure la família! I és que, aleshores, en Carles ja era un *recluta* «depurat», i no un *presoner*.

La qualificada preparació cultural i intel·lectual, juntament amb la recta personalitat d'en Carles Simó, foren qualitats que no varen passar inadvertides als seus superiors, que el varen canviar de destinació. Del camp de treball va passar a complir tasques de tipus administratiu i organitzatiu amb alguna responsabilitat, una col·locació molt més adient als seus estimables atributs.

Cap al 1946, en Carles Simó va ser llicenciat de l'exèrcit i va tornar definitivament a casa, on, en aquesta situació normalitzada, va poder reviure novament l'experiència aeronàutica col·laborant en les activitats del nostre *Aeri Club de Sabadell*. Tot i això, encara en aquells moments, i per haver estat pilot republicà, les autoritats aeronàutiques madrilenyes recelaven, motiu pel qual no li expedien una nova llicència de pilot civil.

No serà, però, fins al 9 de març de l'any 1954 que finalment el Ministerio del Aire, a través de la Subsecretaria de Aviación Civil, li concedeix una nova llicència de pilot, que obté gràcies a la intervenció del llavors president del nostre aeroclub, l'excalde de Sabadell senyor Marcet, que va aprofitar la visita del president del *Real Aero Club de España* (RACE), senyor José de Juste Iraola (general de l'exèrcit de l'aire), a l'aeròdrom sabadellenc. En Marcet, amb el seu tarannà especial, va dir a en Carles que l'acompanyés, «i no et moguis del meu costat», li va manar.

En el moment en què ambdós presidents, que eren bons amics, es trobaven conversant, Josep Maria Marcet va presentar-li en Carles Simó, mentre li comentava que el tema republicà havia quedat molt enllà, explicant-li que el pilot Carles Simó no havia entrat mai en combat, en el sentit que en cap moment va representar l'enemic; a continuació va afegir de manera rotunda «*¡que el muchacho quiere volver a volar! ¡y nos faltan pilotos!*». El president madrileny va captar el *missatge*, i tornant a Madrid, va fer les gestions oportunes a l'entorn de la Subsecretaria de Aviación Civil i també directament amb el ministre de l'Aire, senyor González Gallarza, molt amic també de Josep Maria Marcet, a fi que fos expedit el nou títol, juntament amb la llicència de pilot civil per a Carles Simó. Va ser d'aquesta manera tant *light* com Carles Simó, finalment, va poder volar novament com a pilot. El seu llibre de vols de la postguerra s'inicià el dia 5 d'abril de 1954.

Aquell parèntesi sense poder fer de pilot va ser una època dura per a un *pura sang* de l'aeronàutica, condició que era inherent a la seva personalitat, *confinat* a la «lleï seca» des que havia acabat la guerra. Foren quasi quinze anys de patir la privació d'allò que ell més anhelava.

En Carles Simó, durant el feixuc temps que va haver d'esperar per poder exercir de pilot, va estar empleat en un comerç de Barcelona, concretament a la camiseria *Xancó Cotxet*, al número 78 de la Rambla de Caputxins de Barcelona, davant del Teatre del Liceu.

Mentre va haver de suportar aquella empipadora situació, en Carles no va deixar mai de volar, unes vegades com a copilot, i d'altres de passatger. Tots els caps de setmana, festes i vacances, aprofitava per participar en l'activitat aèria, tant a Barcelona, durant els últims anys quaranta, com a Sabadell a partir del 1949. I l'any 1954, ja amb la llicència de pilot, esdevingué professor de l'escola de pilots de l'*Aeri Club Barcelona-Sabadell* constituït des de l'octubre de 1953.

El qui us escriu recorda bé una de les vegades en què, al costat d'en Carles Simó, volava amb un *De Havilland DH-89 Dragon Rapide*. Va ser a primers de 1954, just quan encara no li havia arribat la corresponent llicència de pilot.

En Carles Simó pilotava, però, acompanyat d'altres amics pilots. El referit vol amb el *Dragon* va fer-se amb l'ajuda del pilot Francesc Xavier Gibert, professor de l'escola de l'aeroclub, i amic de sempre d'en Carles, de quan compartien experiències de vol a vela al *Camp Canudas*.

En aquella ocasió, ens envolàrem amb el *Dragon Rapide*, i en Francesc Xavier Gibert, que com a pilot es trobava situat als comandaments de l'aparell, habitacle concebut per a un sol pilot, una vegada estiguérem en ple vol, va sortir de la cabina de comandament on tot seguit en Carles es va situar per prendre el comandament del bimotor; ell sol va fer la resta del vol.

En les ocasions en què no hi havia *tafaners delators* a l'aeròdrom, en Carles duia a terme el vol complet, des de l'envol fins a l'aterratge.

En ser-li lliurada la nova llicència, en Carles Simó va dur a terme una folgada activitat aeronàutica, a més de com a professor a l'escola d'aviació de l'Aeri Club de Sabadell, també com a pilot del *DH Dragon EC-AKO* de la *Banca Soler i Torra*, amb el qual va volar per bona part del cel europeu, recalant a països com França, Alemanya, Anglaterra, Itàlia, Suïssa i Bèlgica. Molts altres protagonismes aeronàutics s'inclouen en el seu brillant currículum.

En Carles es va emmaridar amb Josefina Espinosa el dia 3 de juny de 1957, i d'aquest matrimoni varen fruitar dos fills, l'Albert i la Cristina.

Es dona la circumstància que la Josefina Espinosa era la filla del «pilot privat» de qui escriu. Ell em feia de «professor» durant els anys en què, per l'edat, a un servidor encara no li era permès fer el curs de pilot.

En Carles Simó, com a professor de l'escola de pilots de l'aeroclub sabadellenc, va ser-ho de l'autor d'aquesta crònica; ell em va fer volar sol per primera vegada. Recordo bé que va ser el matí del dia 17 d'agost de l'any 1960, quan, acabant de fer set vols de pràctiques de la classe d'aquell dia, i posseint un total de 9 hores i 26 minuts amb 25 vols d'escola, em va fer aturar l'avioneta a la capçalera de la pista 34 (avui orientada vers 310°, anomenada la 31) —una *Piper J-3* matrícula *EC-AKQ*— i, tot baixant de l'aparell, em va dir: «Ara sortiràs tu sol...». Em va donar unes últimes instruccions i, tot tancant la porta de la cabina i

apartant-se de l'aparell, amb la mà va fer-me el senyal que sortís. Vaig examinar el plafó d'instruments a fi que tot es trobés en condicions, i donant gas a fons, vaig *cometre l'agosarat* acte d'envolar-me tot sol. D'aquesta manera vaig viure el vol més transcendent dels que pot experimentar un pilot.

En Carles Simó, a primera hora del matí del dia 4 de juny de 1969, provant una avioneta *Piper Cherokee 140*, matriculada *EC-APA*, que acabava de sortir de revisió, mor d'accident juntament amb el mecànic senyor Silvero, que l'acompanyava.

Va topar amb uns cables d'alta tensió que havien estat instal·lats aquells mateixos dies, i dels quals en Carles, perfecte coneixedor d'aquell indret, no n'havia estat assabentat. L'aparell va caure al marge esquerre del riu Ripoll i es va incendiar, tocant el pont de la carretera que de Sabadell es dirigeix a Castellar del Vallès, on a l'altra banda del riu hi havia la fàbrica Estruch. Deixava vídua, dos fills petits i una gran quantitat d'amics que mai no podrem agrair-li suficientment tot el que d'ell vàrem aprendre.

El gran repte alpí de la Maria Antònia Simó i Andreu, l'escalada

La Maria Antònia Simó, que en el moment en què s'acaba d'escriure aquesta crònica, el juny de 2005, fa cinc setmanes que ha complert els seus més joves noranta anys, recordarem que va néixer a Barcelona el dissabte dia 22 de maig de 1915, al primer pis del número 361 del carrer d'Aragó, xamfrà amb el passeig de Sant Joan.

Es va emmaridar amb Agustí Jolis i Felisart l'any 1947, amb el qual la Maria Antònia va compartir la seva vida, a més d'un atractiu sublim per les coses del muntanyisme i l'escalada. A l'ensems, eren membres del *Centre Excursionista de Catalunya (CEC)* des de 1942. És en aquest any, mentre anava superant l'escassetat que es patia a causa de la postguerra, quan la Maria Antònia inicia una nova singladura en la seva vida que la portarà a coronar, com a primeres escalades femenines, la gran majoria dels cims més alts de les muntanyes de la nostra pàtria.

És així com la Maria Antònia Simó i Andreu esdevé un personatge imprescindible en la història de l'alpinisme a Catalunya.

Tot recordant els primers temps de l'escalada i el muntanyisme

La Maria Antònia rememora quan, a primers dels anys quaranta, juntament amb altres companys del CEC, emprenien l'aventura de sortir d'excursió. Recorda quan se n'anaven a Montserrat a fer escalada amb un equipament de minsa qualitat, amb la particularitat que, a causa del tema de la «moralitat», les noies havien de sortir de casa seva amb faldilles, i una vegada arribades a la muntanya, en un lloc amagat dels ulls curiosos dels companys, es canviaven la faldilla pels pantalons. Ja de tornada, en un lloc adient, es transvestien de nou en *fèmines*.

118

«Més endavant, les noies vàrem adoptar la moda de posar-nos un model de faldilla-pantaló, i la cosa es va fer més suportable, encara que en arribar al lloc d'escalada ens canviàvem posant-nos un pantaló sol..., i anem-hi!», afirma la Maria Antònia.

»Fer excursions, i sobretot l'escalada, significava sempre una gran aventura. Imagini's quan anàvem fins als cims pirinencs, que en aquell temps es trobaven tan lluny de la civilització. Allí estàvem completament aïllats del món!

»Amb els anys, també férem cims del Pirineu francès. Vàrem arribar també a intentar d'escalar el Zermatt (Cervino) –Suïssa, tocant Àustria–. El mal temps, que va durar molts dies, ens va impedir de dur a terme l'escalada. Malgrat això, en aquelles mateixes vacances vàrem escalar alguns cims suïssos d'una alçada al voltant dels tres mil metres.»

De les escalades que va fer als Alps italians, la Maria Antònia en recorda algunes, com ara les clàssiques Dolomites, on s'arribaren en un parell d'ocasions. «Malauradament, en la segona ocasió els companys que hi venien tenien poca experiència per a la categoria dels cims que volia escalar i ho vàrem deixar córrer.» Diu que va haver d'aconcentrar-se de fer la clàssica travessa del sud d'aquestes famoses muntanyes. Que no és poc.

Amb l'Agustí varen fer una colla d'excursions peculiars, «de muntanya i turisme», ens diu ella, referint-se a diferents ascensions que feren pujant a determinats volcans. «El Teide, per descomptat!», afirma, i recorda l'Etna a Sicília, quan feia poc que havia tingut una erupció i l'estat del terreny n'era un bon testimo-

ni del fet tel·lúric recent. Aprofitant el viatge, també s'arribaren a fer *trekking* al Vesubi, a Nàpols.

Les expedicions

«Quan tenia 51 anys me'n vaig anar a fer el nord de l'Atlas al Marroc, i amb setanta anys vaig anar a l'Himàlaia, era l'any 1985. No hi vàrem anar a fer grans aventures, només *trekking* per sota l'Annapurna.» Unes bones vacances, en definitiva.

Formant part dels equips de control en curses alpines

Ja endinsada en una edat habitualment molt poc alpina, la Maria Antònia va participar en l'organització d'una trentena de ral·lis d'esquí de muntanya, formant part dels equips de control. O bé, també, en curses de muntanya, on en algunes ocasions degué d'ocupar un lloc de control força *honorífic*, el que s'esqueia al mateix pic d'Aneto.

Llocs establerts per a la verificació de pas dels competidors, on lògicament els controladors havien d'arribar-s'hi molt abans que hi passés el primer grup de participants. «Això volia dir, doncs, que s'havia de matinar molt; podien ser les sis del matí quan s'hi havia d'haver arribat i no es podia abandonar el lloc fins que havia passat l'últim grup inscrit, que de vegades es produïa cap a les cinc o bé les sis de la tarda. Eren dotze hores pendents del pas dels competidors i suportant la meteorologia que s'hi donés. Una bona prova de resistència per als qui cronometràvem les curses.»

Creant escola

Aprofitant l'experiència acumulada amb els anys d'escalada, cap a finals dels quaranta la Maria Antònia es va posar a fer curssets, gràcies als quals va poder transmetre la seva experiència a altres joves que així s'iniciaven amb garanties a tan arriscat però altiu i excitant esport.

De la Maria Antònia

«Davant de la immensitat de les vistes panoràmiques amb el seu vast horitzó i la majestuositat del paisat-

ge, amb la virginal natura vista des dels pics, m'esdevenia un intens sentiment de transcendència, i amb l'absència del vent, de profunda solitud, que em sumia en el silenci de l'espai infinit que m'envoltava, o quan, immersa en la simfonia de la forta remor del vent, m'excitava l'esperit vers un sentiment de resistència i superació. Tot això era el premi davant de l'esforç i la victòria per haver coronat el cim.»

L'esperit

La Maria Antònia ha gaudit d'una longevitat escaladora una mica excepcional. Aquesta qualitat ha estat possible gràcies a dos components diferents. El primer, indubtablement, n'ha estat la fortalesa física, amb un important equilibri mental, factors indispensables en casos d'un esport de risc com ho és en aquest cas l'escalada. L'altre, que gràcies al fet que va crear escola, dedicant-se a la preparació d'escaladors, amb el pas del temps es trobava amb la joventut de les promocions dels grups recents, amb els quals compartia aquella activitat.

«Per aquest motiu, a mesura que anaven passant els anys, sempre tenia colla per fer les escalades. Quan, per raons de la vida, casaments o bé altres causes familiars, o també socials i professionals, els companys deixaven l'activitat de l'escalada, sempre disposava de nous elements amb els quals formar les cordades», ens diu aquesta escaladora impressionant.

Quan, havent disminuït l'activitat de l'escalada, alguns li insistien que els acompanyés a escalar a diferents llocs, a *fer parets* a Montserrat, per exemple, la Maria Antònia hi accedia. Circumstàncies com aquestes, que es repetiren en el temps, perllongaren fins bastant més enllà de l'imaginable l'activitat alpina de la Maria Antònia, que també va estar esquiant fins complir els vuitanta anys.

«Fins aquell dia no havia sofert cap traumatisme, cap accident, no m'havia trencat cap os; valia la pena, doncs, aprofitar aquella sort, prevenint qualsevol esdeveniment d'aquella naturalesa; per això vaig cessar l'activitat de l'escalada i l'esquí. Amb seny, i no anant a fer el valent a una edat en què no calia.»

Afegeix que: «Amb l'Agustí, de vegades fèiem excursions pel Vallès. Sortíem de casa i ens arribàvem fins al Tibidabo en uns tres quarts d'hora; una

vegada dalt la serra de Collserola, agafàvem el camí fins arribar al camp d'aviació a Sabadell, a veure el meu germà, i ens en tornàvem cap a casa.» Tota una excursió!

La Maria Antònia explica que entre ella i el seu marit es concedien prou autonomia a fi que les diferents activitats muntanyenques les poguessin dur a terme sense les clàssiques supeditacions que tradicionalment es donen entre la parella.

«Des del meu matrimoni l'any 1947 amb l'Agustí —un home, per cert, molt meticulós a l'hora de prendre notes i ordenat—, sempre havíem estat molt units, érem matrimoni, però, a la vegada, érem companys i permanentment col·laboradors.»

La tasca de difusió muntanyenca de la Maria Antònia Simó

Una de les tasques més importants endegades entre la Maria Antònia i el seu marit, l'Agustí Jolis, va consistir a confeccionar les guies de muntanya del Pirineu que, per la seva utilitat, han estat molt apreciades en el món alpí.

«Les primeres guies que vàrem publicar foren referides als massissos de *Montserrat* i el *Pedra Forca*, on el senyor Lluís de Cuadras, llavors president del Centre Excursionista de Catalunya, va ser el primer interessat perquè confeccionéssim tantes guies com poguéssim a fi de veure si es podia completar el mapa muntanyenc pirenaic.

»La *Cerdanya* va ser la tercera guia que publicàrem; d'aquesta manera, i amb els anys, de mica en mica vàrem anar editant les guies de tot el Pirineu.»

La Maria Antònia i l'Agustí també varen publicar llibres i articles de l'esmentada especialitat muntanyenca. *La Vanguardia*, fins i tot, els va publicar una bona colla de fascicles muntanyencs en els quals s'inclouïen mapes. ●