
Els espais històrics de la Guerra Civil a Sabadell.

Un patrimoni emergent

Genís Ribé i Monge (Museus Municipals de Sabadell)

En els darrers anys el Museu d'Història de Sabadell ha aprofundit en la recerca sobre els diferents espais històrics que ens va llegar el cruent conflicte de la Guerra Civil espanyola a la nostra ciutat. Els resultats d'aquestes investigacions han estat més que satisfactoris: hi ha elements que ja es coneixien però que fins ara no s'han pogut posar al descobert amb noves aportacions documentals i amb una conjuntura òptima de recuperació de la memòria històrica democràtica, com n'hi ha d'altres que s'han descobert de nou, físicament, i que pràcticament eren desconeguts. Aquest treball de recuperació patrimonial s'ha centrat en l'estudi (d'arxiu, de fonts orals i de camp) d'unes construccions i d'uns edificis relacionats amb la defensa passiva civil, la defensa militar i la indústria de guerra aeronàutica. Es presenta un mapa i un inventari detallat dels espais que es conserven a la ciutat, uns espais que s'hauran de prendre en consideració com a patrimoni històric col·lectiu i emergent. Es parla, bàsicament, de refugis antiaeris, d'establiments industrials que van servir per a la indústria bèl·lica i d'altres elements relacionats amb l'activitat militar aeronàutica en el context de la rereguarda republicana.

“En cuanto a la población civil de retaguardia, estaba desmoralizada por el espectro del hambre, los bombardeos y las sucesivas derrotas militares. [...] En las comarcas cercanas al frente y en tierras cercanas al Mediterráneo, la aviación franquista se cernía como una amenaza constante e imparable. La población de retaguardia recibía así continuamente la angustia de la población empujada por las pérdidas de territorio. En Cataluña, por ejemplo, sus tres millones de habitantes convivían con un millón de refugiados venidos de otras zonas, aproximadamente. En esas penosas condiciones, difícilmente los soldados del frente podían recibir ánimos y estímulos desde su retaguardia.”

Gabriel Cardona. “Entre la revolución y la disciplina. Ensayo sobre la dimensión militar de la guerra civil”. *Ayer*, número 50 (2003), p. 50.

El Museu d'Història de Sabadell, acompanyat de molts col·laboradors i col·laboradores, d'alguns experts i investigadors, amb la participació de diverses entitats i amb el suport constant del Memorial Democràtic (Generalitat de Catalunya), porta cinc anys aprofundint en la recerca sobre els diferents espais històrics que ens va llegar el cruent conflicte de la Guerra Civil espanyola a la nostra ciutat.¹

Passat aquest temps, i fent una mica de balanç, no podem evitar de destacar els resultats més que satisfactoris d'aquest esforç en l'estudi d'uns elements que en part han estat veritables i noves descobertes i, per altra part, no han estat més que elements posats en valor, una mena de redescoberta després d'haver-los tornat a analitzar sota nous enfocaments i contextualitzant-los amb noves fonts documentals i orals.

Les nostres indagacions s'han centrat, sobretot, en l'estudi dels elements patrimonials directament relacionats amb la defensa passiva civil, la defensa militar i la indústria de guerra aeronàutica. Aquest treball presenta un mapa i un inventari detallat dels diferents espais que es conserven a la ciutat i que haurien de ser presos en consideració per incorporar-los com a patrimoni cultural comú, tant pel que ens expliquen i signifiquen, com pel fet de conservar-se, en la majoria dels casos, en unes excel·lents condicions.²

L'aeròdrom de Sabadell

L'actual aeroport de Sabadell encara ocupa bona part de la superfície original que tenia el camp d'aviació durant la Guerra Civil, amb l'excepció dels desapareguts terrenys situats a l'extrem nord i que formaven part de la finca de la masia de Can Torres del Pla, ara polígon sud-oest de Sabadell.

L'aeròdrom de Sabadell va ser un enclavament estratègic com a base aèria permanent del 2n sector de la 3a regió de les Forces Aèries Republicanes, on operaven els caces Polikarpov I-15 (els *xatos*). En aquest sentit, va tenir un paper important durant la guerra, sobretot a partir de 1938, i va ser un dels pocs camps catalans amb operativitat nocturna. El camp de vol també fou utilitzat com a centre de formació per a pilots i com a camp de proves per als avions fabricats a la ciutat. En definitiva, la seva existència dóna sentit a moltes de les construccions de defensa antiaèria de caràcter militar que s'han pogut documentar a Sabadell.

En tot el seu perímetre s'hi van construir refugis antiaeris subterranis, com era habitual en aquest tipus d'instal·lacions que es van desplegar pel territori català entre els anys 1937 i 1939. Igualment, com es produeix en el cas de Sabadell, s'hi van construir polvorins per a l'emmagatzematge de bidons de benzina, oli, bombes i altre armament i munició.

Al camp d'aviació de Sabadell s'hi van construir un total de 10 refugis, tal com consta en un document de l'any 1939 elaborat per les tropes franquistes quan van ocupar aquestes instal·lacions. D'aquests deu refugis s'ha conservat el número 1 (el polvorí) i el refugi número 10. Hi ha indicis per pensar que dels

1 Un agraïment molt especial a totes les persones que ens han permès l'accés a les seves propietats o els espais llogats per facilitar-nos l'estudi i la documentació dels elements que han estat objecte d'aquestes investigacions.

2 El primer tast de recerca sobre aquest tema es va materialitzar en la producció de l'exposició “El refugi antiaeri de l'Aeroport de Sabadell”, al Museu d'Història de Sabadell, l'any 2006, i posteriorment amb l'edició de l'opuscle de patrimoni *El refugi antiaeri i polvorí de l'Aeroport de Sabadell*, l'any 2008. Amb el procés de recerca més avançat, es van poder tornar a presentar els resultats i les noves troballes sota el format d'exposició “Trets de la foscor. Els refugis antiaeris de la Guerra Civil a Sabadell”, produïda i instal·lada al MHS entre el 20 de novembre de 2008 i l'11 de gener del 2009. D'aquesta mostra també se'n va editar una publicació divulgativa.

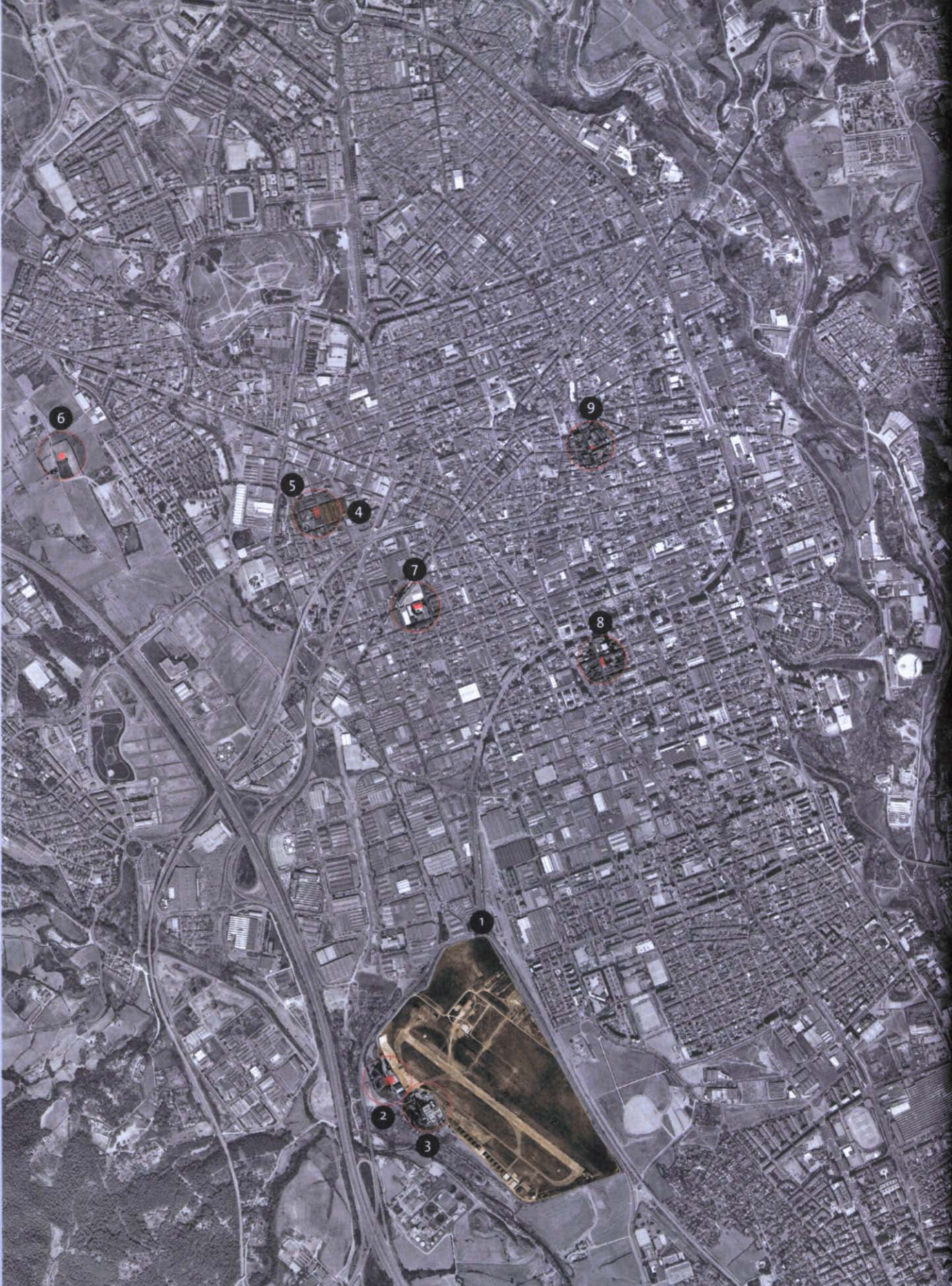




Figura 1. Mapa dels espais històrics de la Guerra Civil conservats a Sabadell: construccions de defensa militar, establiments de la indústria de guerra aeronàutica i elements de defensa passiva de la població civil. Elaboració pròpia (base: Institut Cartogràfic de Catalunya).

LLEGENDA

- 1- Aeròdrom de Sabadell (aeroport de Sabadell).
- 2- Refugi antiaeri i polvorí número 1 de l'Aeròdrom.
- 3- Refugi antiaeri número 10 de l'Aeròdrom.
- 4- L'Aeronàutica (fàbrica de Baygual i Llonch).
- 5- Refugi antiaeri de l'Aeronàutica (carrers de Caresmar i Germans Farguell).
- 6- Restes de la garita de vigilància de l'emissora del Grup de Protecció de Vol de Can Gambús.
- 7- Refugi antiaeri número 1 (IES Pau Vila, carrers de Viladomat i Jacint Verdaguer).
- 8- Refugi antiaeri número 2 (carrers de Buxeda i Tetuan).
- 9- Estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (Sabadell-Rambla).

refugis números 5, 6, 7 i 8 es pot conservar bona part de l'estructura original, però encara no s'han pogut localitzar.

Se sap que les obres d'aquests refugis (denominats *mines i galeries d'ús especial* en els documents) van tenir un cost mínim d'unes 230.000 ptes., només en jornals i sense comptar materials com els de rajoleria, ferreteria, fusteria, ciment, etc. Els diners per pagar aquestes despeses els avançava l'Ajuntament i després en passava comptes amb la Jefatura de Obras de la 3a Región Aérea.³

Els refugis antiaeris militars

Els primers refugis antiaeris que es construïren a la ciutat foren, per tant, els de caràcter militar: els refugis antiaeris de protecció de l'aeròdrom de Sabadell i el refugi de la fàbrica Baygual i Llonch, on hi havia els tallers de l'Aviació Naval. Aquest conjunt de construccions es varen bastir aproximadament entre els mesos d'octubre del 1936 i el maig de 1937, sota la direcció, molt probablement, d'enginyers militars.

Se sap que també es van construir refugis antiaeris en altres establiments industrials que treballaven a ple rendiment per a la indústria de la guerra a la resta de la ciutat, com per exemple a Indústries Casablanques C.O. i a La Electricitat E.C., on es feien diversos tipus de munició i de peces d'armament.⁴

El refugi antiaeri i polvorí número 1 de l'aeròdrom de Sabadell

Aquesta construcció es localitza a la zona pública de l'Aeroport i també dins de les instal·lacions del Club de Tir Sabadell, en el tal·lús oest del camp de vol de l'aeroport (carretera de Bellaterra, s/n). El seu estat de conservació és excel·lent.

Es tracta d'una construcció de tipus galeria en "U", amb doble accés i planta quadrangular. Les entra-

3 AHS, *Factures explicació aeròdrom, subministraments, nomenaments, requisos, 1936-1938*, (G82-464).

4 L'historiador Javier de Madariaga (2008), basant-se en les fonts de l'Arxiu Josep Tarradellas, cita que a la fàbrica de Casablanques s'hi fabricava la caixa metàl·lica del forrellat amb carregador intern dels fusells Mauser i, a la LESA (La Electricidad, EC), aparells i màquines elèctriques i vasos de granades de mà.

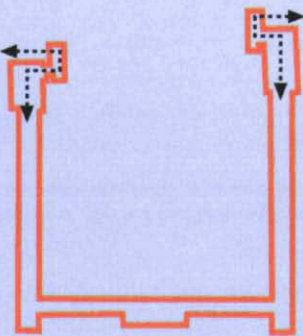

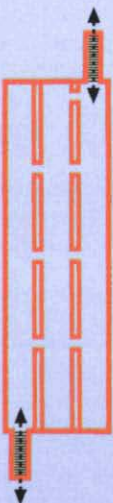
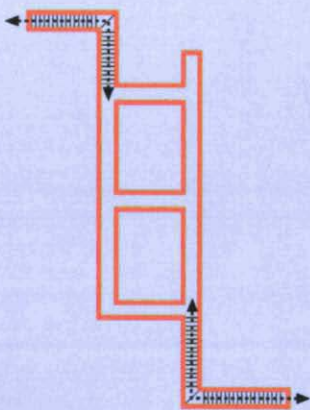
REFUGIS MILITARS	TIPOLOGIA	LOCALITZACIO	FUNCIO	CAPACITAT
Aeròdrom de Sabadell, número 1	Galeria en "U"	Espai públic de l'Aeroport de Sabadell i instal·lacions del Club de Tir Sabadell	Principal: polvorí Secundària: refugi per a soldats	480-720 persones
Aeròdrom de Sabadell, número 10	Galeria simple	Soterrani locals Escola de vol <i>Speed Fly</i> , a l'entrada de les instal·lacions de l'aeroport	Refugi per a militars i oficinistes de la comandància (Torre Gorina)	20-30 persones
Fàbrica Baygual i Llonch, l'Aeronàutica	Galeria reticular	Carrer de Caresmar, 92-104, soterrani de naus industrials diverses en ús	Refugi per a treballadors i militars dels tallers de la SAF 3-16	324-486 persones
REFUGIS CIVILS				
Número 1	Galeria triple	Carrer de Viladomat, 118 (IES Pau Vila) / cantonada amb carrer de Jacint Verdaguer	Refugi municipal	600-900 persones
Número 2	Galeria triple	Carrer de Buxeda, 23 / cantonada amb carrer de Tetuan	Refugi municipal	450-675 persones
Estació subterrània i túnel dels Ferrocarrils de Catalunya, actual estació Sabadell-Rambla dels FGC	Andana i túnel subterrànics de ferrocarril	Carrer d'Alfons XIII	Refugi col·lectiu (via pública)	Aprox. 1.000 persones
TIPOLOGIA DELS REFUGIS CONSERVATS				
Galeria en "U"	Galeria simple	Galeria triple	Galeria reticular	
				

Figura 2. Tipologia i característiques principals dels refugis antiaeris conservats a Sabadell. Elaboració pròpia.

des se situen als extrems oest de les galeries nord i sud, conserven les portes de ferro blindades originals i tenen forma de ziga-zaga. Té una superfície de 240 m² (útils) i té un recorregut lineal de 112 metres i està excavada a 14 metres de profunditat (cota del terra del polvorí respecte a la cota superior del camp de vol).

La seva estructura és de formigó, les galeries són de volta cilíndrica i tenen el sostre recobert amb maó disposat a plec de llibre, i el terra és de ciment.

La seva capacitat estaria a l'entorn d'una forquilla entre les 480-720 persones.⁵

La construcció conserva diferents traces d'instal·lacions i serveis originals (enllumenat, desguassos a terra, encaixos a les parets, mecanismes d'obertura / tancament de les portes). També és de destacar una pintada d'època amb les sigles CNT, a l'entrada sud.

Com a elements posteriors a l'ús original es conserven algunes instal·lacions relacionades amb l'ús d'aquest espai com a lloc de conreu de xampinyons (dipòsit d'aigua, sistema de ventilació, suports de ferro per als planters clavats a la paret...).

Segons unes informacions orals recents i l'observació detallada d'unes fotografies de l'any 1954, es pot confirmar que en aquest indret els artificiers de la mestrança d'aviació muntaven les bombes i les cintes de metralladora per als avions *xato*, fent servir un forn metal·lúrgic que hi havia a l'exterior, el qual va ser enderrocat quan van construir el Club de Tir (1955).

Aquesta construcció, catalogada en el Pla Especial de Protecció del Patrimoni de Sabadell, ha estat el primer element patrimonial de la Guerra Civil que s'ha recuperat a la nostra ciutat per a visita pública i com a element de didàctica històrica adreçat als centres escolars i d'ensenyament secundari. Tot això ha estat possible gràcies a la signatura d'un conveni entre el Museu d'Història de Sabadell (Ajuntament de Sabadell) i AENA. Ben aviat aquest espai s'incorporarà, també, a la Xarxa d'Espais de Memòria que promou el Memorial Democràtic de la Generalitat de Catalunya.

El refugi antiaeri número 10 de l'aeròdrom de Sabadell

Aquest refugi es localitza dins de les instal·lacions de l'aeroport de Sabadell, sota les oficines i les aules de l'escola de vol Speed Fly (carretera de Bellate-

rra, s/n), però pertanyen a la propietat privada de la família Gorina.

És del tipus de galeria simple amb doble accés, té una planta de perfil en "S" i dos accessos oposats, als extrems nord i sud de la galeria, amb escales en forma d'"L". La porta d'accés sud està tapiada dins la propietat de la torre Gorina. És un refugi de reduïdes dimensions: una superfície a l'entorn dels 15 m² útils i un recorregut lineal de 15 metres. La galeria fa 2 metres d'alçada per 1 metre d'amplada i està excavada a uns 3-4 metres de profunditat (cota del terra del refugi respecte a la cota exterior).

La construcció està excavada a l'argila, està revestida d'obra, la galeria està acabada amb volta catalana i encara conserva traces de la instal·lació elèctrica original. El terra és de ciment.

Tenia una capacitat per encabir-hi entre 20 i 30 persones.

Aquest refugi encara és inèdit i no s'ha pogut estudiar de forma exhaustiva. Les dades que presentem són aproximades i en qualsevol cas es tracta d'un tipus de refugi molt característic i del qual se n'han documentat de similars en diferents camps d'aviació de la rereguarda catalana. La seva ubicació està en relació directa amb la protecció dels comandaments militars i oficinistes que estaven instal·lats i treballaven a la torre Gorina.

L'Aeronàutica Naval

La fàbrica tèxtil de Baygual i Llonch s'havia construït en un sector encara per urbanitzar a la zona de Can Feu, prop de la via del tren dels Ferrocarrils de Catalunya, entre els anys 1930 i 1933. L'obra de la fàbrica es va fer segons un projecte de l'enginyer Lluís Sapés, per encàrrec dels fabricants Joan i Francesc Baygual i Antoni Llonch. Sense que s'hagués pogut posar en funcionament, va esclatar la guerra i l'establiment va ser confiscat.

A les seves naus per estrenar s'hi van instal·lar, a finals de l'any 1936, els tallers de l'Aviació Naval de la SAF 3-16, amb la missió de construir-hi els avions *xato*, uns biplans de caça d'origen soviètic. Aquest

⁵ Els càlculs de capacitat per refugi s'han fet prenent com a base una ràtio de 2-3 persones per metre quadrat, segons José Manuel Rúa (2004).



Fotografia 1. Les dues entrades al refugi i polvori de l'aeròdrom de Sabadell, tal com es conservaven l'any 1954, poc abans de començar-se a construir el Club de Tir Sabadell. La construcció que es veu a l'esquerra és un forn metal·lúrgic que va servir a la mestrança d'aviació allí instal·lada i, al fons, la torre Gorina. Fotografia: Francesc Esteve i Soley.

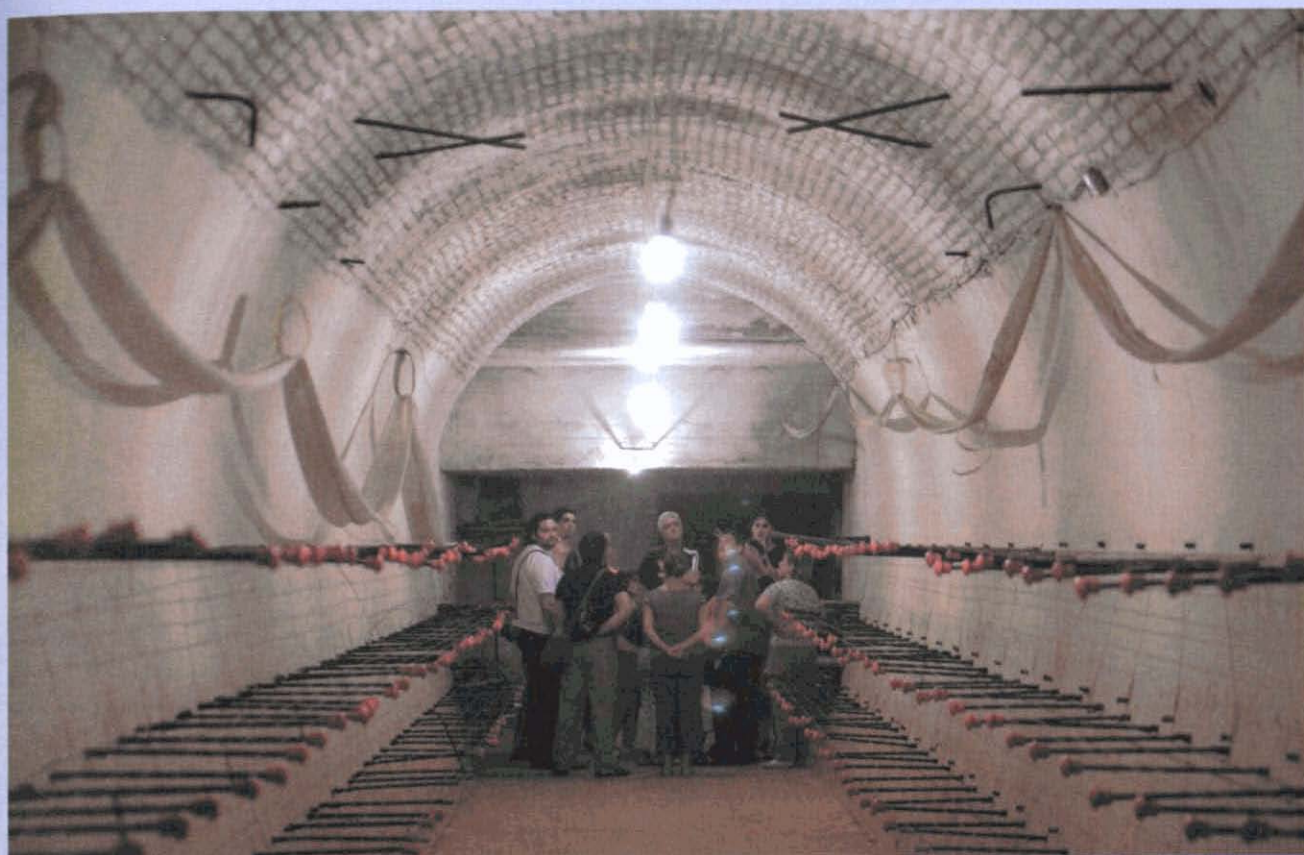
establiment era conegut amb el nom popular de l'"Aeronàutica Naval". Les diferents parts i peces dels avions Polikarpov I-15 que s'hi fabricaven es portaven als tallers i hangars de l'aeròdrom (a Can Torres del Pla) per fer-ne l'acoblament i els ajustaments finals. Allí també s'hi reparaven, milloraven i provaven els avions.

Els tallers es dividien en diferents seccions, i gràcies a les fotografies que tenim de l'any 1940, de quan aquestes instal·lacions ja havien passat a formar part del Parque Eventual de Catalunya de l'exèrcit franquista,⁶ ens podem fer una imatge ben aproximada de quin podia haver estat el seu funcionament: matèries primeres i magatzems, fusteria, entelat, planxisteria, pintura, taller mecànic... Entre les oficines i els tallers hi treballaven centenars de tècnics i operaris, molts de Sabadell: enginyers, projectistes,

delineants, secretàries, mecànics, metal·lúrgics, fusellers, enteladors, pintors, xapistes, ajustadors...

En el context de la guerra, el conjunt d'aquests tallers de Sabadell va adquirir un paper rellevant a partir del desmantellament del SAF-3 de Reus, després que aquesta població fos brutalment bombardejada per l'aviació feixista. Hi ha un ball de xifres entre les diferents fonts bibliogràfiques i documentals, però es pot aproximar que es van arribar a produir una vuitantena d'avions mentre aquests tallers van estar en funcionament.

6 La història del *Parque Eventual de Catalunya* encara està per escriure: és la història d'un projecte fallit, el de voler donar continuïtat als tallers de l'aviació republicana, entre els anys 1939 i 1945. Comença a haver-hi un seguit de documentació, tant fotogràfica, gràfica, documental com oral, que es mereixeria un tractament més aprofundit. En aquest sentit, les aportacions i la tasca de Pere Ribalta, investigador de la història de l'aviació sabadellenca, estan essent d'especial rellevància.



Fotografia 2. Interior de la galeria sud del polvori de l'aeròdrom de Sabadell. D'ençà del 2006 ja s'hi efectuen visites guiades. Fotografia: Juanma Peláez, juny de 2006.

Actualment, la major part d'aquesta fàbrica es conserva en molt bon estat, i de l'establiment original, que ocupava tota una illa urbana, se'n conserven un total de set naus, amb una de les entrades principals amb accés tipus barri (la que dona al carrer de Jacquard). L'edifici no està catalogat en el Pla Especial de Protecció de Patrimoni de Sabadell.

El refugi antiaeri de l'Aeronàutica Naval

El refugi es localitza al sector industrial de Can Feu, al carrer de Caresmar, 92-104, cantonada amb el carrer dels Germans Farguell, sota un conjunt de locals industrials i magatzems.

És de planta rectangular, del tipus de galeria reticular (dues galeries longitudinals i tres de transversals) i té dos accessos, l'un a l'extrem nord/nord-oest i l'altre al

sud/sud-est, ambdós en forma d'"L". Actualment a aquestes escales que baixen fins als passadissos del refugi s'hi accedeix per uns registres al terra de les naus industrials. Les galeries fan 2 metres d'amplada per 2 metres d'alçada. Ocupa una superfície de 162 m² (útils).

La construcció està excavada al subsòl, a una profunditat màxima d'11,5 metres (cota del terra del refugi respecte a la cota exterior del carrer) i està revestida totalment d'obra. Les galeries tenen el sostre fet amb maó a plec de llibre.

La seva capacitat s'ha calculat a l'entorn de les 324 / 486 persones.

Com a elements destacables que es conserven hi ha: els passamans originals de les escales d'accés (de ferro forjat amb treball ornamental als extrems) i la instal·lació elèctrica (línia central de la volta de les galeries). A la galeria transversal sud, a la part cen-



Fotografia 3. Refugi número 10 de l'aeròdrom de Sabadell: situació actual de l'accés nord. Fotografia: Toni Peñarroya, 2006. (MHS).

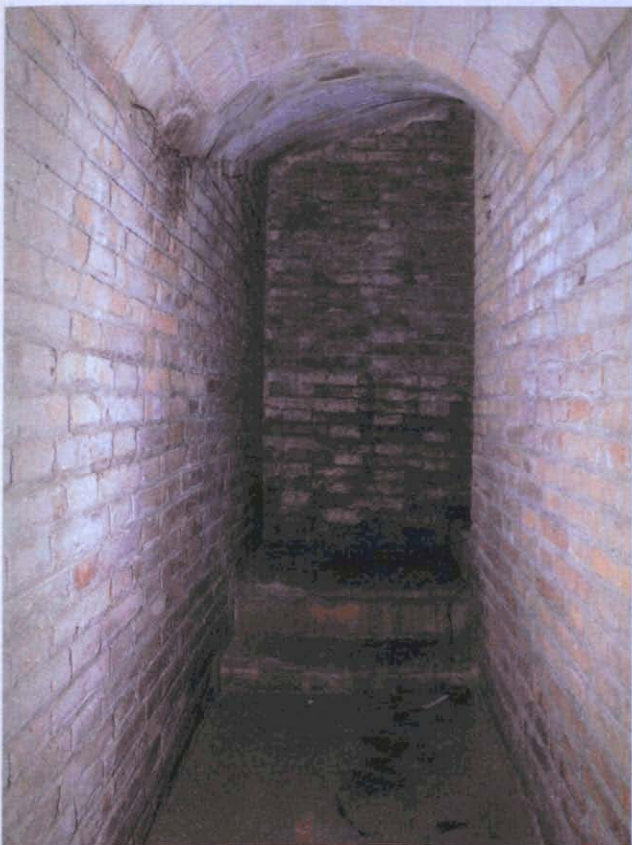
tral, hi ha una mina d'aigua rebentada que pot ser el motiu de la inundació permanent d'aquest refugi.

Aquest refugi militar ha restat inèdit per als investigadors d'aquest període fins fa ben poc (2007) i l'ha posat al descobert el Museu d'Història de Sabadell gràcies a la col·laboració d'un dels propietaris (Josep Puig, per mediació de Pere Ribalta), a l'aportació de diversos testimonis orals i a l'interès i la informació recollida per diversos veïns dels barris de Can Feu i de Gràcia (Ramon Esteva, Pere Mañé). El seu estat de conservació és excel·lent, encara que es troba inundat en una profunditat mitjana de 50-60 cm. Per aquest motiu, la seva documentació ha estat possible gràcies a la col·laboració de la secció d'espeleologia de la Unió Excursionista de Sabadell, que n'ha fet l'aixecament de plànols i el reportatge fotogràfic (José Ángel Arroyos, Jordi Farriol, Albert Gil i Manel Llenas).

El solar on es va construir eren, originalment, uns terrenys erms, a tocar de la fàbrica Baygual i Llonch.

Aquestes instal·lacions, que configuraven el Servicio de Aviación y Fabricación 16 (després SAF 3-16), com és lògic, havien de preveure qualsevol possible atac aeri de l'aviació franquista, i d'aquí l'existència d'aquest refugi que es va construir a camp obert i ben a prop de la fàbrica: molt probablement el devien bastir l'any 1937.

Passada la guerra, amb el pas del temps es va començar a edificar aquest entorn, amb l'establiment de diferents indústries, tallers i magatzems al damunt del refugi, pràcticament sense afectar-lo. Tan sols se'n van acabar eliminant les casetes exteriors que donaven accés a les escales de baixada al soterrani; se'n modificà puntualment l'estructura i es tapià la part inferior d'un. Durant uns anys també serví com a lloc de conreu de xampinyons. Actualment ha estat incor-



Fotografia 4. Refugi número 10 de l'aeròdrom de Sabadell: galeria i primer tram de les escales de l'accés sud. Fotografia: Toni Peñarroya, 2006. (MHS).

porat al catàleg del Pla Especial de Protecció de Patrimoni de Sabadell com a element emergent.

Restes de la garita de vigilància de Can Gambús

Com a darrer element emergent que s'ha posat al descobert i se n'ha pogut determinar l'entitat recentment, volem fer especial esment de la troballa d'unes

7 AHS, *Alcaldia Moix*, any 1938, (G82-164).

8 Han estat molt valuoses les aportacions de Jordi Amigó, arqueòleg i arxiver municipal de Sant Just Desvern, com també el testimoni del Sr. Rafael Miquel, el qual es va instal·lar l'any 1949 a la masia, de petit, amb els seus pares, com a masovers. El Sr. Miquel recorda perfectament la caseta de ràdio original republicana, ens parla d'una obra de planta quadrangular, amb canonades fetes d'uralita, amb cablejats de coure, amb una porta i dues finestres; de fet, recorda que la caseta la van ensorrar ells mateixos cap a l'any 1973.

restes arqueològiques que van tenir lloc al sector de Can Gambús, l'any 2006.

Es tracta de les restes d'una construcció de planta circular, feta amb pedres lligades amb morter, de parets gruixudes i massisses (se'n conserva un màxim d'un metre d'alçada), amb el terra parcialment enrajolat i una petita banqueta per asseure's a l'interior. Consta, a la seva banda est, d'un àmbit annex fet amb obra, el qual té una petita habitació que servia de comuna.

Segons s'ha pogut determinar a través d'una fotografia de l'any 1967, aquesta construcció estava tota arrebossada, per dins i per fora, i tenia uns forats a mitja alçada de la paret, disposats regularment en línia (un total de 4). Per la seva consistència estructural, tot i no ser de formigó, i per les seves característiques, es podria tractar, molt probablement, d'un punt de vigilància, tipus garita. Tenia una porta d'accés i l'alçada interior màxima era d'uns 2,60-2,70 m.

De moment tan sols hi ha una constància documental puntual del context històric que pot donar sentit a aquesta troballa: l'existència d'una emissora de protecció de vol en aquest indret.⁷ És l'historiador Andreu Castells qui ens dona encara més pistes sobre el context d'aquesta troballa, encara que en part es basa en fonts orals de difícil contrastació: en relació amb la defensa del Camp d'Aviació, a la carena de Can Gambús, prop de la masia, durant la Guerra Civil s'hi havia instal·lat un canó antiaeri (podria ser de tipus mòbil, en cap cas fix) i s'hi havia posat en servei una emissora de protecció de vol, és a dir, un Grup de Protecció de Vol de la DECA (vigies que donaven l'avís d'atac i que estaven militaritzats per la Defensa Especial contra Aeronaves). El més clar és allò que té a veure amb l'establiment, en aquest punt estratègic, d'una emissora de ràdio, ja que també hi ha constància oral i fotogràfica que hi havia hagut una caseta d'obra on després de la guerra s'hi havien instal·lat equips de transmissió de Ràdio Sabadell, la qual va ser substituïda per una nova caseta als anys 1950, ja més a tocar de la capella de la masia. Aquella caseta original estava a 60 metres d'aquesta construcció de vigilància i tenia, al costat, una antena que se sustentava amb quatre pilars de formigó.⁸



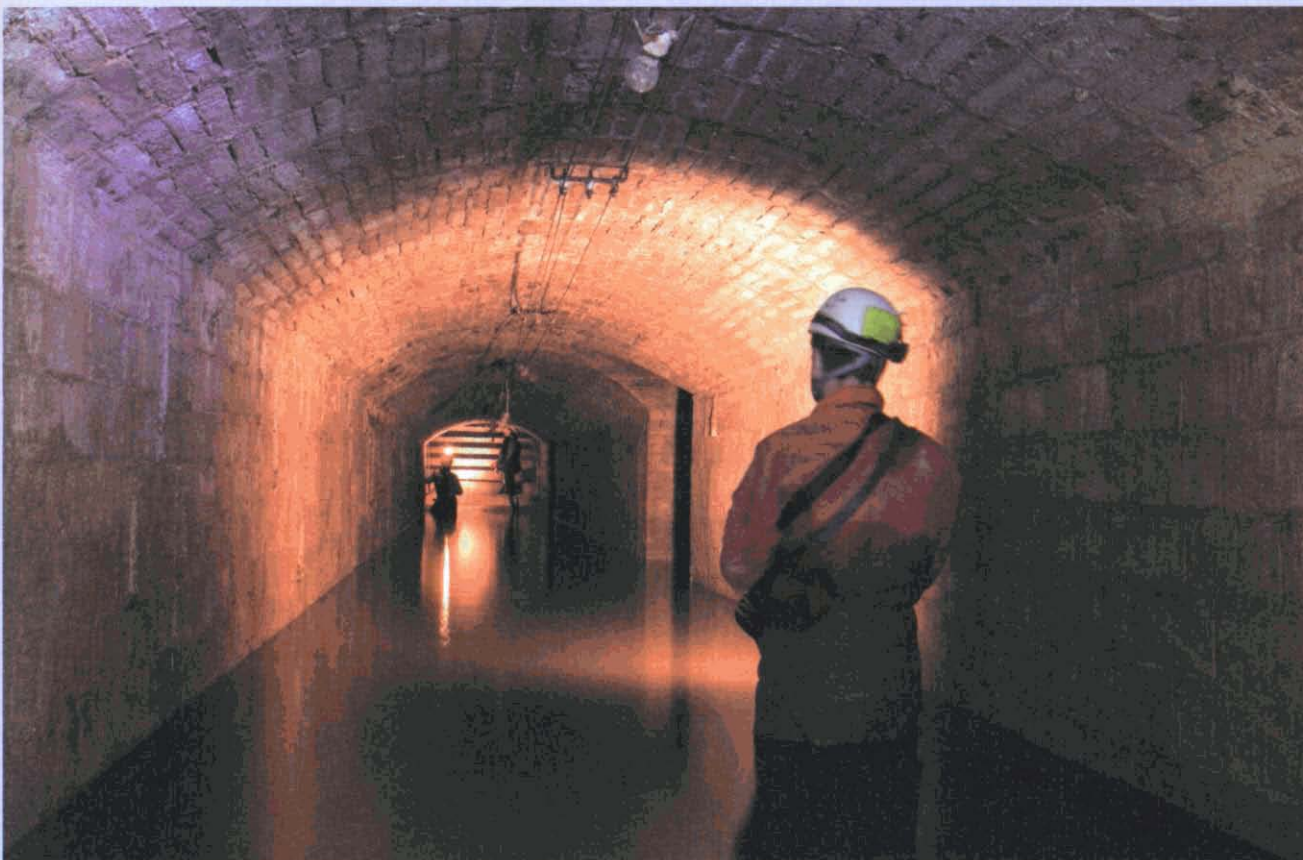
Fotografia 5. Vista actual de l'entrada de la fàbrica de Baygual i Llonch, situada als carrers de Jacquard, cantonada amb el carrer de Caresmar i Germans Farguell. Aquest establiment conserva la seva fesomia arquitectònica original de l'any 1933. Fotografia: MHS, 2008.



Fotografia 6. Aquesta nau de la fàbrica Baygual i Llonch, que dóna al carrer dels Germans Farguell, es conserva tal com era quan es feia servir per a la secció del muntatge dels fuselatges dels xatos. Fotografia: Toni Peñarroya, novembre 2009. (MHS).



Fotografia 7. Localització del refugi antiaeri de l'Aeronàutica Naval, al carrer de Caresmar cantonada amb el carrer dels Germans Farguell. Fotografia: MHS, 2006.



Fotografia 8. Interior del refugi antiaeri de l'Aeronàutica: galeria longitudinal est. Fotografia: José Ángel Arroyos, 2007.



Fotografia 9. Restes arqueològiques de la garita de vigilància del destacament militaritzat que protegia l'emissora del grup de protecció de vol de les Forces de l'Aire republicanes, dalt la carena de Can Gambús. Fotografia: Janus, SL, 2006.



Fotografia 10. Estat de la garita de Can Gambús l'any 1967, ja parcialment enrunada. Fotografia: Rafael Subirana. (Arxiu Històrico-Fotogràfic de la UES).

Refugis antiaeris civils

Molt més tard que en el cas dels refugis de caràcter militar, i a un ritme molt i molt més lent, entre els mesos de novembre de 1937 i el gener de 1939, per iniciativa municipal es van construir alguns refugis civils, molt probablement sota la direcció tècnica d'arquitectes i enginyers de la ciutat. Se'n van planificar tretze, se'n van acabar construint només tres, d'un parell només se'n van iniciar les obres i de la resta ni es va arribar a començar l'obra. Els que finalment es van acabar, atesa la data de finalització dels treballs (gener del 1939), no van ser pràcticament utilitzats en els moments d'alerta per bombardeig aeri. Els refugis dels quals se'n completà l'obra foren: el número 1 (situat al carrer de Cellers cantonada amb Jacint Verdguer), el número 2 (carrer de Buxeda cantonada amb Tetuan) i el número 11 (ronda de Ponent cantonada amb Joan Plans).⁹ El darrer no s'ha conservat, va ser destruït durant la construcció dels blocs de pisos actuals, entre els anys 1975-1980.

Aquests refugis es van construir per iniciativa municipal i no sembla pas que hi intervingués el veïnat, tal com va passar de manera tan compromesa a la ciutat de Barcelona, evidentment en un context d'incidència de bombardejos molt i molt diferent. El protocol per construir-los seguia uns mateixos paràmetres tècnics: cota inferior a 5 metres de profunditat, planta rectangular, estructura de formigó, de galeria triple amb obertures regulars d'intercomunicació, amb dos accessos amb escala de dos trams amb un colze, revestiment de les voltes de les galeries amb obra de maó pla (volta catalana), llosa explosiva a la part superior, preparats per a la instal·lació d'electricitat, amb ventilacions i amb banquetes per asseure's en algunes galeries. Encara que aquestes característiques s'ajustaven força a les disposicions editades per la Junta de Defensa Passiva de Catalunya (1937) no sembla que tinguessin serveis com alguns dels casos documentats a Barcelona: latrines, farmacioles, cambra de cures amb lliteres...

El 9 de juny del 1937 s'obrí el camí d'una organització municipal específica respecte a la defensa passiva, molt més estructurada i sota les directrius i la reglamentació del Govern de la Generalitat: en aquesta data es constituí, per decret, la Junta de Defensa Passiva de Catalunya. Aquesta Junta, i les juntes

locals que s'anirien configurant a partir del mes d'agost (també per decret), tenien per missió principal "prendre totes les mesures encaminades a la protecció de la població civil contra tot possible atac aeroquímic, aeri o marítim, auxiliar-la en tots aquests casos, disposant la construcció de tots els refugis que s'estimin necessaris, la continuació dels començats que siguin útils, llur conservació i llur vigilància".

La Junta de Defensa Passiva Local de Sabadell (JDPL) es va constituir entre els mesos d'octubre i novembre del 1937; així en dóna fe l'acta del Ple de l'Ajuntament del 12 de novembre.¹⁰ En aquest document és quan se cita, oficialment i per primera vegada, l'inici imminent de la construcció de tres refugis a la ciutat de Sabadell, amb capacitat per a 1.400, 900 i 800 persones. És molt probable que aquests tres refugis civils siguin els que hem pogut documentar millor, com també els únics que finalment s'acabaran construït del tot: els refugis números 1, 2 i 11.¹¹

La JDPL estava presidida per l'alcalde president (primer en Josep Moix, i després, a partir del mes d'agost de 1938, en Manuel Farràs) i formada per diversos consellers de l'Ajuntament vinculats a les àrees d'economia, assistència i sanitat, obres públiques i governació i altre personal tècnic. Sembla que la gestió diària d'aquesta junta era portada per una Oficina Administrativa formada per tres persones, les quals van començar a treballar el desembre del 1937 i van acabar la feina el gener del 39.¹²

La finalitat bàsica de la JDPL fou construir refugis, però evidentment al llarg del conflicte va desen-

9 Segons consta en el *Full Oficial* número 147 de 5 de gener de 1937 (AHS), l'Ajuntament de Sabadell havia computat un pressupost inicial per a la construcció de refugis de 170.000 ptes. Així ho havia aprovat el Ple municipal del 2 de gener de 1937 (AMH 1715/2, 1936-1937, p. 312 / AHS). Es va trigar gairebé un any a iniciar-ne les obres...

10 AHS / AMH 1717/1, p. 25.

11 Les actuacions principals de la JDP de Sabadell es notifiquen a la JDP de Catalunya, i es demanava autorització per dur a terme segons quines altres accions. Vegeu, a l'AHS: *Llibre de registre de comunicacions 1938-1939* [Junta de Defensa Passiva Local] (G82-109, *Alcaldia Moix, Reposició i cessació càrrecs i varis 1936-1939*, gener).

12 Les despeses econòmiques es recullen detalladament en un llibre conservat a l'AHS: *Llibre de comptes per a obres als refugis 1937-1938* [Junta de Defensa Passiva Local] (AMH 154/1937, exp. 1588).



Fotografia 11. En aquesta imatge del 1977, al fons i a la part esquerra, s'observa la caseta de la ràdio republicana de Can Gambús encara dempeus. Fotografia: Rafael Miquel.

↓ Fotografia 12. Localització arqueològica de la llosa explosiva del refugi de l'IES Pau Vila, amb un dels forats de ventilació laterals. Fotografia: Josep Frigola / Janus, SL, març de 2008.



volupar altres tasques relacionades amb la defensa de la població civil i amb la dels establiments industrials que treballaven per a la indústria de guerra i els proveïments: instal·lació i regulació del funcionament de les sirenes d'alarma per bombardeig aeri, directrius d'ordre públic, contractació de transports i subministraments, compra de materials, requeriments i notificacions als serveis sanitaris i farmacèutics i a les diferents indústries en actiu...

El finançament de la JDPL i dels treballs que impulsava depenia dels cabals de la Generalitat de Catalunya, dels ingressos d'un impost de 0,50 cèntims que es pagava per cada cartilla de racionament familiar (impost aprovat el 29 de desembre de 1937),¹³ de les aportacions benèfiques, molt puntuals, que feien diverses agrupacions i entitats ciutadanes i militars que organitzaven esdeveniments festius, lúdics i de propaganda i, finalment, del treball voluntari.

Al final de la guerra, la factura pels treballs de construcció de refugis civils pujava a unes 740.000 ptes., una quantitat important tenint en compte les dificultats del moment, i més encara els problemes que hi havia per aconseguir el subministrament dels materials més bàsics: formigó ("ciment Asland" en els documents), maons, ferreteria, benzina per als transports, etc.

El refugi antiaeri número 1:

carrer de Cellers cantonada amb Jacint Verdaguer

Aquest refugi es localitza, actualment, al carrer de Vilaomat, 118, actual IES Pau Vila, en ple barri de Gràcia. El tram del carrer de Cellers, cantonada amb Jacint Verdaguer ja fa uns anys que es va anul·lar i incorporar com a pati del CEIP Teresa Claramunt.

Aquest refugi s'ha posat al descobert a partir de la recerca feta a l'AHS, gràcies a diverses informacions orals i, en termes materials, gràcies als resultats d'una prospecció arqueològica feta al mes de març del 2008. Sembla que es conserva íntegrament en el subsòl d'una part del pati i d'algunes de les edificacions de l'actual IES Pau Vila (sota una part del gimnàs i també sota un angle de l'aula est), però avui encara no s'ha pogut localitzar cap dels dos accessos originals i per tant no se n'ha pogut explorar l'interior. La intervenció arqueològica la va finançar l'Ajuntament de Sabadell amb el suport del Departament de Cultura i Mit-

jans de Comunicació de la Generalitat de Catalunya.¹⁴ La major part de les dades descriptives d'aquest refugi són, per tant, dades orientatives i extretes de les diferents fonts indirectes analitzades.¹⁵

La construcció, de planta rectangular i a una profunditat de 4/5 m, és del tipus de galeria triple, amb doble accés, amb les galeries intercomunicades. Els accessos s'emplacen als extrems oest (galeria nord) i est (galeria sud). Originalment l'accés nord era d'un sol tram d'escala i el de l'est era de dos trams, amb un replà que feia un colze; actualment es troben enrunats a la part superior. Ocupa una superfície de 324 m², aproximadament, i té unes dimensions generals, també aproximades, de 30 m de llargada per 10,8 m d'amplada. Té l'estructura de formigó amb llosa explosiva a la part superior i les galeries tenen el sostre fet amb maó pla (volta catalana). També tenia ventilacions a les galeries laterals, quadrangulades i obertes a l'alçada de mitja paret. El refugi tenia una capacitat per a unes 600-900 persones.

El solar on es va construir, de propietat municipal, estava ocupat per uns horts.¹⁶ El mes de novembre de 1937 l'Ajuntament, a través de la JDPL, va destinar una part d'aquest espai a la construcció d'un refugi antiaeri: seria el refugi número 1.¹⁷ La seva localització era propera a l'establiment industrial de la desa-

13 AHS, AMH 1717/1, p. 87.

14 Informes tècnics de la prospecció geofísica amb georadar (SOT. Prospecció Arqueològica) i dels sondeigs arqueològics (Janus, SL), ambdós del març de 2008.

15 Entre les documentals, a banda dels testimonis orals, destaquen algunes fotografies aèries de l'any 1947 i 1949 (*Fotoplans de Sabadell*, vol de 1947 / AHS; *Fotoplano de Sabadell y sus alrededores*, vol de 1949 / CEFTA, 1:2.000, Institut Cartogràfic de Catalunya), en què s'aprecien les entrades i el perímetre de la llosa explosiva del refugi, alguns plànols del parcel·lari urbà amb la situació topogràfica de la construcció (Parcel·lari urbà Llonch-Moreno, 1960 / AHS) i diversa documentació relacionada primer amb el conreu de xampinyons i després amb la construcció de l'Institut de Batxillerat al seu damunt (AHS / D578-2007; D720B expedient de Cultura 79/1969).

16 El solar era de propietat municipal d'ençà de l'any 1932, i havia estat adquirit per a la futura construcció d'un grup escolar.

17 Les obres de construcció del refugi van començar el 25 de novembre del 1937 i es van acabar el mes de gener del 1939, amb els darrers treballs d'instal·lació elèctrica i de ferreteria. En la construcció hi van participar una mitjana de 20 obrers per setmana. Hi van arribar a treballar un màxim de 30 persones, i en els moments de menys feina, només 4. El cost de les obres, inclosos jornals, materials, eines i instal·lacions, va ser de 175.811,45 ptes.

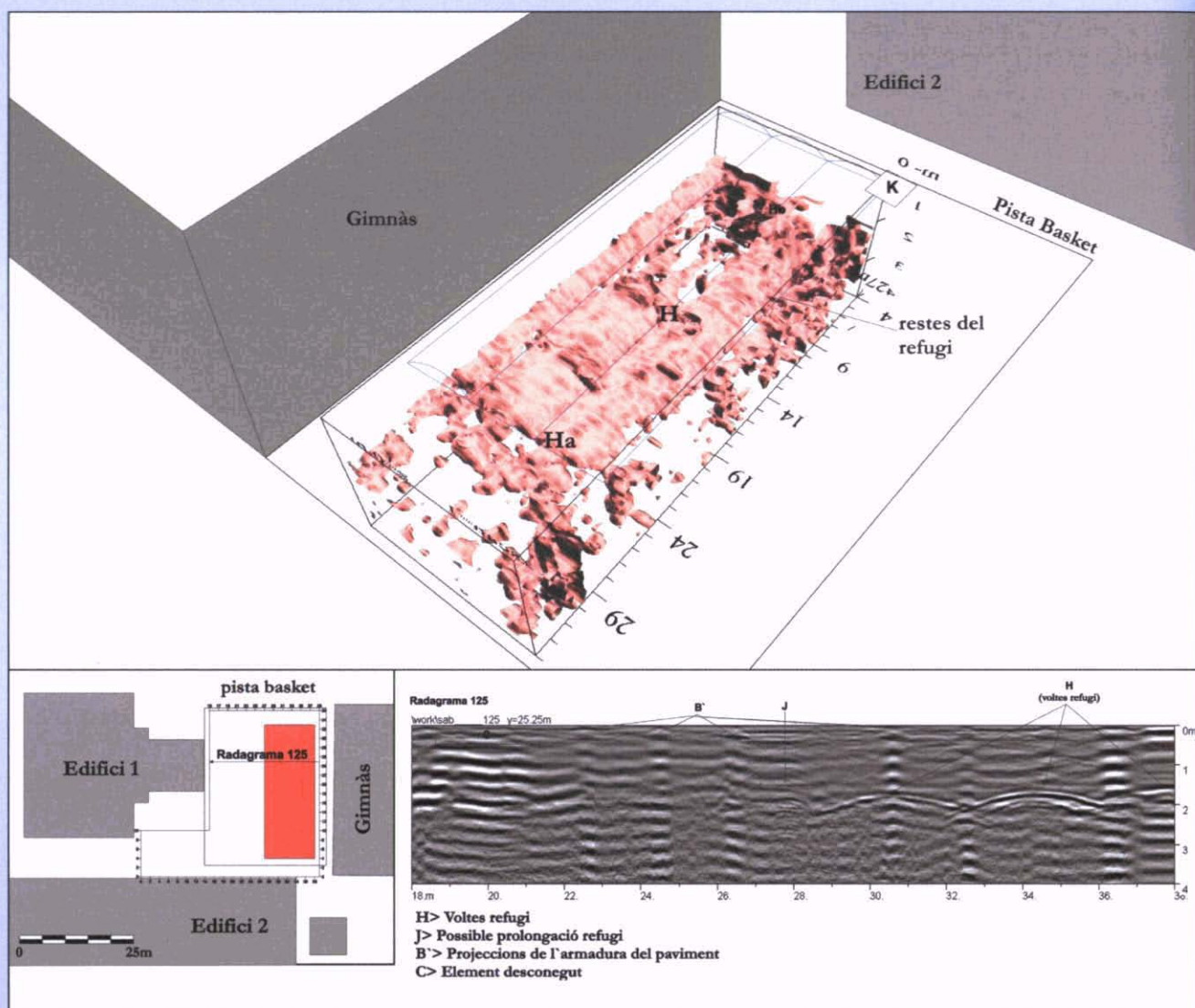


Figura 3. Imatge virtual de les voltes de les tres galeries subterrànies del refugi de l'IES Pau Vila, segons les dades de la prospecció amb georadar. Autors: Roger Sala i Ekhine Garcia / SOT Prospecció arqueològica, març de 2008.

pareguda filatura de Vicenç Planas (actual CEIP Teresa Claramunt), una indústria que durant la guerra va esdevenir un taller metal·lúrgic que va servir de base i taller de les Fuerzas Blindadas de la Zona Catalana, per a tancs i blindats de l'Exèrcit de l'Est.

En plena postguerra, l'any 1946, el refugi es va començar a fer servir com a lloc de conreu de xampinyons, una activitat que va durar fins a l'any 1968; aleshores el refugi rebia la denominació 13-D. L'any 1969 s'hi va construir la Sección Delegada Instituto

de Enseñanza Media, l'obra del qual va significar l'enderroc de les dues entrades a nivell de la superfície, amb el segellament de les escales d'accés. La resta de la construcció, a nivell de soterrani, es va deixar intacta.

Per la seva morfologia, per les dimensions i per les fonts orals disponibles, es pot afirmar que es tracta d'un refugi de característiques similars a les del refugi número 2 (carrers de Buxeda cantonada amb Tetuan).



Fotografia 13. Una de les entrades originals al refugi del carrer de Buxeda, la que donava al carrer de Buxeda, tal com es conservava a l'abril de 1965. Fotografia: Rafael Subirana. (Arxiu Històric-Fotogràfic de la Unió Excursionista de Sabadell).

*El refugi antiaeri número 2:
carrer de Buxeda cantonada amb Tetuan*

Aquest refugi es localitza al carrer de Buxeda, 23, en uns baixos comercials que fan cantonada amb el carrer de Tetuan, al sector de l'Eixample - avinguda de Barberà. S'ha posat al descobert gràcies a la recerca feta a l'AHS i gràcies a diverses informacions orals. El seu estat de conservació és excel·lent i fins ben poc s'ha mantingut inèdit.

La construcció, de planta rectangular i excavada a 5 metres de profunditat màxima, és del tipus de galeria triple, amb doble accés: un a l'extrem sud (galeria oest) i l'altre al nord (galeria est), els quals, actualment, es troben tapiats a nivell de soterrani. Les galeries estan intercomunicades per un total de 7 obertures. Com a elements destacables, presenta dues banquetes corregudes, una a cadascuna de les galeries laterals, adossades a les parets est i oest respectivament, que servien per asseure's. Les galeries laterals tenen forats de ventilació laterals al sostre, i la

18 Les obres van començar el 9 de desembre del 1937 i es van acabar el 18 de gener del 1939; en aquests treballs hi van participar una mitjana de 22 obrers per setmana. En els punts més forts de feina hi van arribar a treballar 49 persones; en els moments de menys feina, només 3. El cost de les obres, inclosos jornals, materials, eines i instal·lacions, va ser de 222.509,45 ptes.

19 AHS, *Relació de locals ocupats per l'Exèrcit i altres serveis de l'Estat*, any 1938 (G82-164).

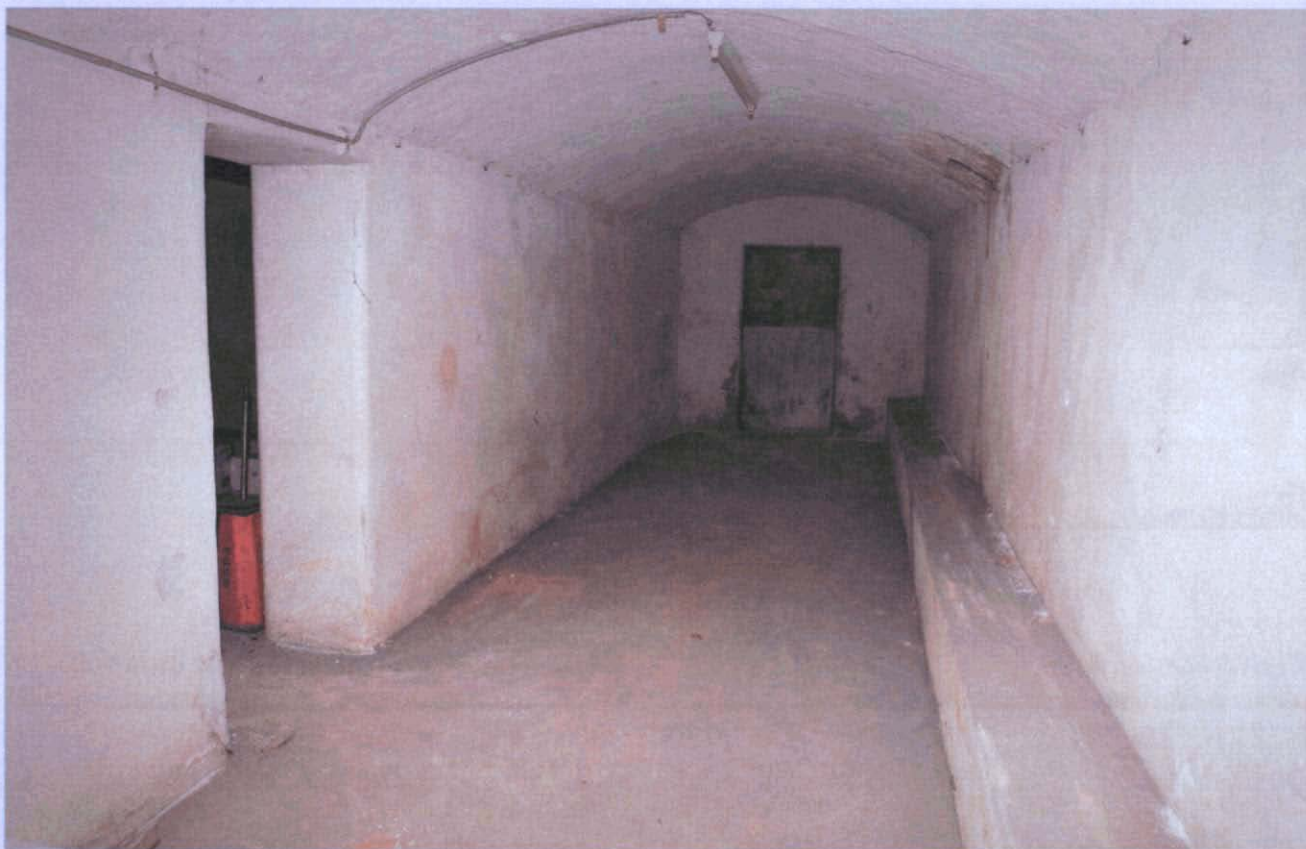
galeria central en té a la part central de la volta. Un total de 16 forats de ventilació, tots quadrangulars. El refugi té una superfície útil de 225 m².

L'estructura és de formigó amb llosa explosiva a la part superior i les galeries tenen el sostre fet amb maó pla (volta catalana), parcialment arrebossat (meitat sud). Les banquetes i el terra són de ciment. La construcció tindria una capacitat per a 450-675 persones.

L'accés actual al refugi és possible gràcies a una obertura recent feta des d'un local comercial ubicat als baixos d'un bloc de pisos (s'hi accedeix per unes escales). El refugi conserva, a l'extrem nord de la galeria central, un petit dipòsit construït pel xampinyoner, les galeries estan parcialment tapiades amb un envà de pladur. El refugi, en definitiva, es conserva com a soterrani estructural d'un bloc de pisos.

El solar on es va construir, de propietat privada, també estava ocupat per uns horts. A finals del 1937 l'Ajuntament, a través de la JDPL, va destinar aquest espai a la construcció d'un refugi antiaeri: seria el refugi número 2.¹⁸ Prop d'aquest refugi hi havia la fàbrica de Valls i Figueres (carrer del Bruc) i la fàbrica Hereus de Rocamora (avinguda de Barberà / carrer de Fra Luis de León), uns edificis confiscats per l'exèrcit i per l'Estat per fer-los servir de magatzems de la Compañía Arrendataria de Tabacos.¹⁹

Acabada la guerra, entre els anys 1949 i 1963, el refugi també es va usar com a lloc de conreu de xam-



Fotografia 14. Refugi antiaeri del carrer de Buxeda: galeria oest, amb l'accés original sud tapiat i la banqueta. Fotografia: Toni Peñarroya / MHS, octubre de 2008.



Fotografia 15. Andana subterrània de l'estació de Sabadell-Rambla, l'any 1925. Autor desconegut. (Arxiu fotogràfic dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya).

pinions; aleshores el refugi va rebre la denominació 20-L. L'any 1966 s'hi va construir un bloc de pisos que va respectar el refugi, el qual es va adequar, pràcticament sense afectar-lo, com a soterrani de l'obra nova. És en aquest moment quan es van eliminar els dos accessos originals a la construcció defensiva que donaven al carrer.

D'aquest refugi se n'han conservat, excepcionalment, una fotografia d'una de les boques d'accés exterior, ja desapareguda, i diverses imatges del seu interior quan es feia servir per al conreu de xampinyons.²⁰

Com ja s'ha comentat abans, les seves característiques morfològiques i les seves dimensions són similars a les del refugi de l'IES Pau Vila.

L'estació dels Ferrocarrils de Catalunya: un refugi col·lectiu

Les instruccions per a l'ús de les estacions de metro i de ferrocarril com a lloc de refugi de la població civil davant l'alerta per bombardeig aeri arrenquen de finals del 1936, seguint les pautes marcades pel Departament de Defensa de la Generalitat. A Barcelona totes les estacions de metro existents, com també les estacions dels Ferrocarrils de Catalunya (el *tren de Sarrià*, tal com se'l coneixia popularment) van formar part de l'esquelet de refugis de la Generalitat, encara que cobrissin, geogràficament, una part molt petita de la població.

Per la morfologia, per l'emplaçament i per les característiques constructives, eren descrits, segons els informes tècnics de l'època elaborats per la Junta Local de Defensa Passiva de Barcelona, com els llocs de refugi més idonis i amb més capacitat per a la població civil.

Sabadell també tenia una estació subterrània dels Ferrocarrils de Catalunya, una empresa que va ser col·lectivitzada i controlada per la UGT i la CNT durant la Guerra Civil. L'Ajuntament de Sabadell ja havia sol·licitat la possibilitat d'utilitzar-la com a refugi col·lectiu en cas d'alerta per bombardeig aeri, el mes de desembre del 1936, quan els bombardejos a la rereguarda encara no s'havien generalitzat.²¹ Diversos

testimonis orals de veïns i veïnes del centre ens han parlat de l'ús d'aquesta estació com a refugi antiaeri, un espai on hi podia tenir cabuda més d'un miler de persones, comptant tan sols amb la superfície del vestíbul i de les andanes subterrànies; si es comptava amb el túnel del tren, la capacitat era molt més elevada.

Efectivament, l'estació i el túnel dels aleshores Ferrocarrils de Catalunya, situada al carrer de Francesc Layret (després Alfons XIII) cantonada amb la Rambla, avui Sabadell-Rambla, va esdevenir un espai preexistent que es va determinar com a lloc de protecció col·lectiva davant l'alerta d'atacs aeris, un espai que encara es conserva en el seu indret original, evidentment amb les seves instal·lacions modificades i modernitzades.

67

A tall de cloenda

De tota aquesta activitat destinada a la defensa activa militar i passiva civil, i a la de la mateixa activitat bèl·lica aeronàutica i d'indústria de guerra, a Sabadell se n'ha conservat un patrimoni prou significatiu i en molts casos en un estat excel·lent.

Com a grans espais a redós dels quals tenen sentit la resta d'elements conservats, hem pogut veure que encara avui es troba en funcionament l'antic camp d'aviació, ara un aeroport públic destinat a l'aviació de serveis públics, comercial i privada, i que encara també es conserva pràcticament la totalitat de l'establiment industrial on es van instal·lar els Tallers de l'Aviació, a la fàbrica de Baygual i Llonch. Els altres elements que esdevenen un veritable patrimoni històric emergent són:

- Tres refugis antiaeris militars: el refugi i polvorí número 1 i el refugi número 10 de l'aeroport, i el refugi del carrer de Caresmar. El primer és un element que ha estat museïtzat i que és visitable gràcies a un conveni de col·laboració entre els Museus Municipals de Sabadell i AENA; el segon, que es troba en terreny privat, resta pendent d'un estudi més exhaustiu, i el tercer, una construcció d'extraordinari interès i del tot inèdita, el qual es troba en fase de catalogació patrimonial i que encara no és visitable.
- Dos refugis antiaeris civils: el refugi número 1 de l'IES Pau Vila, emplaçat sota el pati d'aquest

20 AHS / D578-2007.

21 AHS, *Alcaldia Moix*, G82-108 ("1936 desembre").

SERVEI	ADREA / LOCALITZACIO 1938	ADREA ACTUAL
Direcció d'Obres de la Tercera Regió	- Av. de Pau Iglesias, 132. - Rambla República, 71 pral. - Camp Chevrolet. - Durruti, 105-111. - Carles Marx, 4. - Concepció Arenal, 41.	- Carrer de Domènech i Muntaner - Rambla - ?? - Carrer de Sant Cugat - Carrer de les Tres Creus - Carrer de la Concepció
Direcció d'Obres del Sector Lleida	- Rambla de la República, 71, baixos, dreta.	- Rambla
2a Companyia de Serveis del Batalló de Transports	- Ausiàs March, 98.	- Carrer d'Ausiàs March
Parc Central Distribuïdor	- Rafael Campalans, 20. - Can Rull, carrer de Sorolla. - Font Nova, 24. - Turull, 59.	- Carrer de Calderón - Carrer de Joaquim Sorolla - Carrer de la Font Nova - Carrer de Turull
3a Companyia del Batalló de Transports d'Aviació	- Les Valls, 26. - Mèxic, 42-44. - Les Planes, 25. - Taller de la Fàbrica Puncernau. - Torre Can Rull, carrer Madrazo.	- Carrer de les Valls - Carrer de Sant Oleguer - Carrer de les Planes - Ctra. de Molins de Rei - Carrer de Madrazo
Quadres de Pilots	- Torre Can Vivé. - Cafè Euterpe. - Torre Turull.	- Can Viver de la Serra (Sant Quirze del Vallès) - Rambla - Torre Turull
Comissaria dels Tallers d'Aeronàutica	- Carrer Lacy, 176-178. - Docks. - Ctra. de Terrassa, 110. - Pérez Galdós, 166.	- Carrer de Lacy - ESDi - Ctra. de Barcelona - Carrer de l'Estrella
Escola de Capacitació	- Caserna de la GNR. - Magatzem Cinca, carrer Vidal.	- Carrer de Vilarrúbias - Carrer de Vidal
Emissora de Protecció de Vol	- Can Gambús.	- Parc de Can Gambús
Laboratori Tècnic	- Torre Farigola.	- ??

Figura 4. Relació dels locals ocupats per l'exèrcit i altres serveis de l'Estat. Aviació. Elaboració pròpia.²²

²² Document mecanografiat que porta la data, a mà, de 1938. AHS, *Alcaldia Moix*, G82-164.

equipament educatiu, al carrer de Viladomat cantonada amb Jacint Verdaguer, amb l'interior encara pendent d'exploració, i el refugi número 2 del carrer de Buxeda cantonada amb Tetuan, conservat pràcticament íntegre com a soterrani d'una propietat particular (bloc de pisos).

- L'espai de l'estació i del túnel dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (Sabadell-Rambla), el qual va servir de refugi antiaeri als veïns i veïnes del centre de la ciutat.
- Finalment, les restes arqueològiques de la garita de vigilància de la caseta que es va construir dalt la carena de Can Gambús, per encabir-hi una emissora de protecció de vol republicana, unes restes que avui han estat integrades al parc urbà d'aquest nou barri.

A Sabadell, per tant, tenim el llegat d'uns espais històrics singulars de la Guerra Civil espanyola que cal preservar, continuar investigant i donar a conèixer a la població en general i a la comunitat educativa en especial. Uns espais, unes construccions i uns establiments que van formar part, fins al 27 de gener de 1939, d'una ciutat democràtica que va viure i patir la guerra des de la rereguarda, fins que la violència i el feixisme li va estroncar el futur. Un patrimoni, en definitiva, sobre el qual encara s'ha d'aprofundir en termes d'apropiació social i cultural. ●

Bibliografia

A. D. (2005). *Historia del Aeropuerto de Sabadell*. Madrid: AENA.

Ajuntament de Sabadell (1934). *Trenta-tres mesos de gestió municipal (14 d'abril de 1931-14 de gener de 1934)*. Sabadell: Comissió de Cultura.

Ramon ARNABAT I MATA (1993). *La gent i el seu temps. Història de Santa Margarida i els Monjos. De la fil·loxera a la guerra civil. 1890-1940*. Barcelona: Ajuntament de Santa Margarida i els Monjos (Quaderns de Divulgació Local; 5).

Ramon ARNABAT, David GESALI, David ÍNIGUEZ (2009). "La campanya aèria contra Catalunya durant la Guerra Civil (1936-1939)", *L'Avenç*, número 344 (març), p. 44-52.

Ramon BARDES I ABELLA (1985). *Un de nosaltres (1936-1939)*. Sabadell (Nova Biblioteca Sabadellenca; 1).

Josep M. BENAUL, Jordi CALVET, Lluís CASALS, et al. (1986). *La República i la guerra civil. Sabadell 1931-1939*. Sabadell: Ajuntament de Sabadell.

Butlletí Informatiu de l'Associació de Veïns de Can Feu (setembre-octubre de 2006).

Isidre CARNER, Teresa LOZANO (1993). *Sabadell tal com era. 1930-1939*. Sabadell: Ajuntament de Sabadell.

Andreu CASTELLS (1980). *Sabadell, informe de l'oposició. Del terror a la Segona República, 1918-1936*. Volum IV. Sabadell: Edicions Riutort.

Andreu CASTELLS (1982). *Sabadell, informe de l'oposició. Guerra i revolució 1936-1939*. Volum V. Sabadell: Edicions Riutort.

Ciudadà: què has de fer davant la guerra aèria?
Comissariat de Propaganda de la Generalitat de ●

Catalunya (Consell de Sanitat de Guerra).
Barcelona, 1937?.

Esteve DEU BAIGUAL (2005). *La indústria metal·lúrgica i de construccions mecàniques a Sabadell. Dels orígens al pla d'estabilització de 1959*. Sabadell: Centre Metal·lúrgic.

Joaquim EJARQUE, Miquel RUSTULLET (2004). *El camp d'aviació de Martís. 1936-1960*. Girona: Consell Comarcal del Pla de l'Estany.

El refugi i el camp d'aviació republicana.
Santa Margarida i els Monjos: Ajuntament de Santa Margarida i els Monjos, 2004 (fullet).

José FERNANDEZ (2001). "El campo de aviación <subterráneo>". *Diari de Sabadell*, 31 de juliol.

Imma GALIMANY RAFOLS (2006). "Llegat patrimonial de Santa Margarida i els Monjos al voltant de la Guerra Civil". *La Fura. Informatiu de l'Alt i el Baix Penedès*, número 1259 (13/19 d'octubre), p. 11-13.

Ernest GALLART I VIVE (2004). "La guerra aèria a la rereguarda republicana a Catalunya (1938-1939) a Castellar del Vallès". *Recerca. Revista d'història i ciències socials i humanes de l'Arxiu Municipal de Castellar del Vallès*, número 3, p. 77-105.

Ernest GALLART I VIVE (2005). "Més homes! Més armes! Més municions! El món de la producció industrial durant la guerra civil espanyola (1936-1939) a Castellar del Vallès: la fàbrica de material de guerra". *Recerca. Revista d'història i ciències socials i humanes de l'Arxiu Municipal de Castellar del Vallès*, número 4, p. 59-85.

Susanna GINESTA (2006). "Rosanes, un camp de vol excepcional". *GAR. La Garriga-Actualitat i raixa*, número 43 (21-27 de juliol), p. 8-9.

David ÍNIGUEZ (2002). *El <Vesper de la Gloriosa>: els camps d'aviació republicana al Penedès durant la Guerra Civil*. Calafell: Llibres de Matrícula.

Guillermo LUSA MONFORTE, Antoni ROCA ROSELL, Jaume VALENTINES ÁLVAREZ (2008). *Fem memòria per fer futur. El Fons "Ramon Perera". Imatges de la defensa passiva a Catalunya (1938-1939)*. Barcelona: Càtedra UNESCO de Tècnica i Cultura / UPC.

Javier MADARIAGA (2008). *Tarradellas y la industria de guerra de Cataluña (1936-1939)*. Lleida: Editorial Milenio.

Normes generals i instruccions tècniques. Govern de la Generalitat (Conselleria de Treball i Obres Públiques, Junta de Defensa Passiva de Catalunya). Barcelona, [1937].

Judit PUJADO I PUIGDOMENECH (1986). *Contra l'oblit. Els refugis antiaeris poble a poble*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat.

José Manuel RUA (2004). "Els refugis antiaeris. La necessitat d'organitzar la defensa passiva antiaèria", dins Josep Maria Solé i Sabaté (dir.). *La Guerra Civil a Catalunya (1936-1939)*, volum 3 (*Catalunya, centre neuràlgic de la guerra*), Barcelona: Edicions 62, p. 142-149.

Juan SAYOS ESTIVILL (1999). *Un aviador de la República*. Madrid: Craftair.

José Ramón SOLER FUENSANTA, Francisco LOPEZ-BREA ESPIAU (2008). *Soldados sin rostro. Los servicios de información, espionaje y criptografía en la Guerra Civil española*. Barcelona: Inédita Editores (Història Inédita).

FONTS D'ARXIU

- Archivo Histórico del Ejército del Aire / Ministerio de Defensa (material cedit per José Fernández, periodista).
- Arxiu Històric de Sabadell (AHS).
- Arxiu Fotogràfic de la Unió Excursionista de Sabadell (UES).
- Biblioteca del Pavelló de la República / CRAI (Universitat de Barcelona).
- Institut Cartogràfic de Catalunya.

FONTS ORALS

Les informacions orals per a l'elaboració d'aquesta recerca han estat proporcionades per diferents persones que han estat entrevistades entre els anys 2006 i 2009:

- Roser Enrich, veïna del barri de Gràcia.
- Ramon Esteva, jubilat i veí del barri de Can Feu.
- Maria Rosa Junyent, assistenta social jubilada i veïna del Centre.
- Magda Lladó, comptable jubilada.
- Pere Mañé, jubilat i veí del barri de Gràcia.
- Josep Maria Massagué, arquitecte.
- Joan Moles, jubilat.
- Josep Puig (pare i fill), empresaris.
- Pere Ribalta, estudiós de l'aviació sabadellenca.
- Pere Salaet, xampinyonaire jubilat.
- Francesc Tomàs, aparellador (mort el juny de 2009). ●