

L'AERÒDROM 318 DE CANET DE LA TALLADA¹

Aleix Guàrdia Bahí

Grup de Recerca dels Aeròdroms Gironins (GRAG)

RESUM

L'aeròdrom de Canet de la Tallada va ser habilitat per l'aviació republicana a partir del mes d'abril de 1938 per als avions de l'Esquadra 7 del Grup 71 de Defensa de Costes. La seva història acaba entre el gener i el febrer de 1939. L'estudi dels documents i les entrevistes orals realitzades són les eines principals de treball. Aquest article vol ser una aproximació seriosa i objectiva que permeti contextualitzar la documentació existent d'aquest espai històric del Baix Empordà.

PARAULES CLAU:

Guerra Civil, refugis, aviació, aeròdrom, Canet de la Tallada

ABSTRACT

Canet de la Tallada airfield was enabled by republican aviation in April 1938 for the planes of Squadron 7 of the 71st Coastal Defense Group. Its use ends between January and February 1939. The study of the documents and oral interviews are the main working tools. This article aims to present a serious and objective approach that allows the existing documentation on this historical place of Baix Empordà to be contextualized.

KEYWORDS:

Civil war, shelters, aviation, airfield, Canet de la Tallada

Recepció: 31/01/2023 · Acceptació: 08/07/2023

1. Agraïments a David Garcia Algilaga, David Gesalí Barrera i Jordi Bruguera Batalla.

INTRODUCCIÓ

En primer lloc, el camp d'aviació de Canet de la Tallada és un element històric essencial per comprendre l'impacte de la guerra aèria en l'àmbit local. La seva importància, però, també té un eix social molt important, ja que són els testimonis dels pobles de Canet de la Tallada, Verges, Ullà o Torroella de Montgrí que han permès conèixer com es va percebre l'arribada de l'aviació republicana a la comarca.

En segon lloc, en el present article es parlarà sobre el cas de l'aeròdrom de Canet de la Tallada com a objecte d'estudi, sobre com es va articular la defensa aèria des d'un punt de vista militar en tractar-se d'un element de la defensa activa de la costa gironina, però, en el fons, també té un component social important i de vida quotidiana. En altres paraules, es tracta d'un territori agrícola ocupat per farratges i cereals, el Pla d'Ullà, que en un moment molt concret de la seva història, durant la Guerra Civil Espanyola (1936-1939) ho va deixar de ser (Prat, 2013).



Figura 1. Reconeixement aeri de l'aeròdrom 318 per part de l'aviació italiana. AHEA.

Concretament, durant el mes d'abril de 1938, quan va començar la construcció de l'aeròdrom, la guerra econòmica que va tenir lloc a les costes del Mediterrani ja havia arribat a un punt àlgid en què es produïen metrallaments i bombardeigs de manera habitual (Gesalí & Íñiguez, 2012). En aquest context es va crear un nou aeròdrom militar republicà com els de Celrà, Figueres Nord, Garriguella, Vidreres, Banyoles, Olot, o Tortellà (Gesalí, 2017). Aquests aeròdroms formaven una xarxa on es dispersaven els avions republi-

cans, els quals van estar presents en la defensa aèria de la zona republicana fins al mes de febrer de 1939. L'aeròdrom de Canet de la Tallada forma part d'aquesta història. Per contra, el pas del temps ha provocat que es desdibuixi la cronologia dels fets i dels records.² El present article exposarà de manera seriosa l'estat de la qüestió a partir de l'estudi dels documents i l'inestimable record dels testimonis que encara recorden l'arribada de l'aviació republicana al Baix Empordà.

L'AERÒDROM 318

Es tractava d'un aeròdrom de campanya republicà, una base amb la mínima infraestructura possible, preparada per a l'aterratge i l'enlairament dels avions republicans que havien de participar en la protecció de la costa gironina. La seva referència era 318, fet que

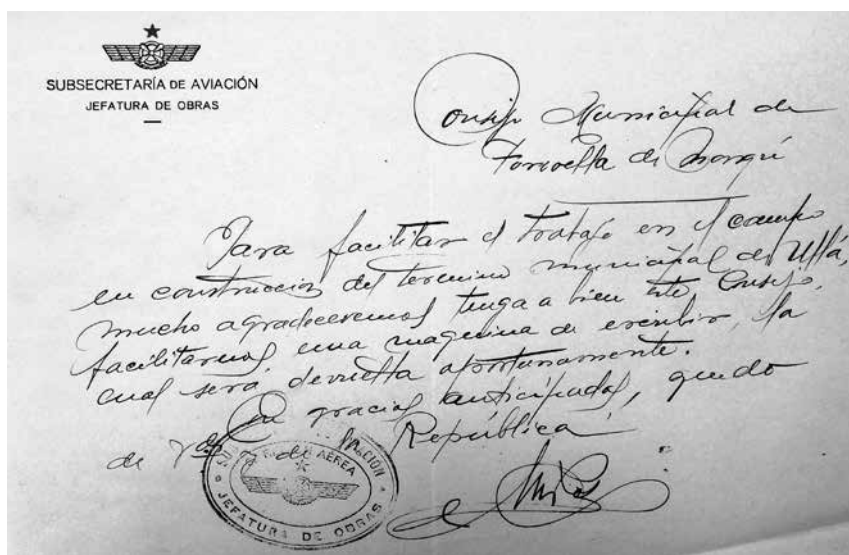


Figura 2. Document sobre una màquina d'escriure que hauria arribat a l'aeròdrom. AMTM.

2. Un cas és el d'un avió republicà de reconeixement que a principis de febrer de 1938 ja havia aterrat "violentamente en las proximidades del pueblo de Ullá kilómetro y medio de esta, yendo a chocar contra una casa de labor en la que ocasionó ligeros desperfectos". CDMH PS-BARCELONA, 797,4,32.

indicava que pertanyia a la tercera regió aèria (3) del primer sector (1) i que era el vuitè aeròdrom d'aquesta agrupació territorial (8).

LA CONSTRUCCIÓ

En la construcció van participar-hi treballadors dels pobles de la Tallada d'Empordà, Verges, Belcaire, Ullà i Torroella de Montgrí. A tall d'exemple, s'ha conservat una petita llista escrita a mà en què apareixen els noms dels torroellencs que es van presentar a la construcció del camp el dia 25 d'abril de 1938. Els treballadors apareixen subdividits en dos grups: els paletes i els jornalers.³ Aquests treballadors eren homes que no havien estat cridats per anar al front, tenien entre 33 i 37 anys.

Com a curiositat, un document de la Subsecretaria de Aviación, via la Jefatura de Obras, ens diu que s'hauria fet arribar una màquina d'escriure per facilitar els treballs de construcció del camp.⁴ Els primers treballs consistien a tapar recs i rases. Els treballadors es desplaçaven tant en bicicleta com en carros. Tot i ser menys habitual, com a mínim un tractor va ser requisat per tal d'ajudar en les tasques més feixugues de l'adequació dels terrenys.⁵ Els terrenys havien estat requisats a diversos agricultors de la zona, com al pare de Jaume Bassa Pasqual: "[...] li havien expropiat un dels camps bons que ell tenia per cultivar i que estava situat a Canet, li havien pres el camp de Canet i per a ell allò havia estat un robatori i per això estava en contra d'aquests avions".⁶ Júlia Busquets explicava una història semblant: "[...] quan van agafar el camp, el terreny de casa, és clar, a casa se'n va parlar molt...".⁷ La posició dels propietaris es va tractar en un ple de l'Ajuntament de Torroella de Montgrí per petició de Pere Vicens el dia 29 d'abril de 1938.

Un accident aeri mostra detalls sobre la construcció de l'aeròdrom, ja que un avió es va precipitar sobre el camí d'accés a l'aeròdrom i va matar Gaietà Puig Serra, un treballador de Belcaire que es trobava amb el seu carro en un dels camins d'accés a l'aeròdrom. Va morir a l'hospital de Torroella de Montgrí el 23 de juny

3. AMTM, capsa 354.

4. *Id.*

5. Testimoni oral de Baldiri i Miquel Puig Busquets.

6. Testimoni oral de Jaume Bassa Pasqual.

7. Testimoni oral de Júlia Busquets.

de 1938. Salvador Giralt Figueres, llavors treballador de l'aeròdrom fent tasques de construcció, vivia a Ullà i recordava el fet d'aquesta manera: “[...] un avió, que va passar molt baix molt baix! Hi havia un noi de Bellcaire que traginava grava per fer la carretera nova que anava al mas [...] l'avió li va envestir el carro i el va matar”.⁸

CONSTRUCCIONS

Tot i tractar-se d'una obra provisional feta amb la mínima infraestructura possible per garantir el camuflatge dels avions, es van haver d'habilitar una sèrie de construccions per assegurar el correcte funcionament de l'aeròdrom. En destaquen les pistes de vol, però també els refugis, una garita, una caserna, un taller o una caseta de control a més d'obres excavades com ara les rases que servien de dipòsit de combustible. Aquest aeròdrom disposava de ràdio i un telèfon connectat amb la central de Verges.

UBICACIÓ, DESCRIPCIÓ I LÍMITS

L'espai habilitat com a aeròdrom va arribar a ocupar unes 150 hectàrees. S'estenia des de la carretera de Verges a Torroella de Montgrí fins al riu Ter. Un camí va ser creat per tal d'esdevenir la via de comunicació que portava fins al mas d'en Mach i el refugi gran. Es tractava d'un perímetre irregular on destacaven dues pistes d'aterratge de terra piconada. L'aviació italiana disposava de, com a mínim, una fotografia feta el 4 de juny de 1938, a 5.000 metres d'altitud, on es pot identificar tant el perímetre de l'aeròdrom com les zones boscoses on possiblement eren amagats els avions.⁹ També hi ha una sèrie de croquis on apareix el perímetre aproximat de l'aeròdrom i les poblacions més pròximes.

Una pista era orientada de nord cap a sud i una d'est a oest d'uns 1.500 metres de llarg. L'aeròdrom posseïa una sèrie d'elements com ara refugis, casernes, un taller i una caseta de control. Manuel Ujedo Francesch va participar en el projecte de construcció d'aquest aeròdrom baix-empordanès.¹⁰ Un dels reptes principals d'aquest projecte constructiu era evitar les inundacions provocades

8. Testimoni oral de Salvador Giralt Figueres.

9. AHEA, 2.962.

10. Fons ADAR.

per la proximitat al riu Ter. Un informe de les forces republicanes, datat a Barcelona el dia 15 de juny de 1938, en què s'exposa que s'havien començat a construir refugis i que s'havia utilitzat un edifici com a caserna el qual es trobaria situat al sector sud, a 50 metres d'una de les pistes d'aterratge. Possiblement es tractava del mas d'en Mach.¹¹ Baldiri Puig Busquets, de la família dels masovers del mas, explicava que "va venir un militar [...] quan dinàvem i surt el pare i li diu demà a les nou del matí no vull veure ningú en aquesta casa". A l'informe també es parla de la possibilitat de camuflar els avions a prop dels arbres que hi havia als tres límits del camp.

CASETA DE CONTROL, GARITA, TALLER I CASERNA

La caseta de control es trobava a l'extrem sud-oest del camp. Disposava de grans obertures que permetien visualitzar l'aterratge i l'enlairament dels avions. La comunicació telefònica era important a l'hora d'alertar de moviments aeris a la zona. La caserna es trobava a poca distància del camí que transitava per l'aeròdrom, l'anomenat encara "camí de l'aviació". Era un element important per tal de fer reparacions o canvis als avions. Manuel Trigos Gómez va ser un dels mecànics que va treballar amb els Dewoitine i els Gordou. Aquest aeròdrom també va disposar d'un pavelló d'aspecte rectangular situat a prop del mas d'en Mach i del refugi gran. S'hi conserven restes del sistema elèctric. També existia una garita que es trobava a l'entrada de l'aeròdrom.

REFUGIS

Els refugis són estructures de protecció semisubterrànies per tal de protegir el personal del camp d'un bombardeig o d'un metrallament. Aquests elements es trobaven situats al voltant del perímetre de les pistes. Disposaven de dos accessos, amb l'entrada en forma de baioneta per tal de dificultar els efectes d'un impacte. Sembla que es va aprofitar terra i grava que es podia trobar a les vores del riu Ter, que era portada per camions cap a l'aeròdrom.¹² N'hi havia de dues tipologies clarament diferenciades. En primer lloc, un refugi gran, amb capacitat per a unes 150 persones i els refugis elemen-

11. AGMAV, L1281.

12. Testimoni de Salvador Giralte Figueres.

tals que haurien protegit el personal del camp d'un metrallament. Aquests refugis van ser habilitats a partir de la tècnica de l'encofrat.

Jaume Bassa Pasqual recorda haver visitat el camp un cop acabada la guerra:

[...] un camp molt planer, recordo que en aquell camp hi havia unes "T" com de ciment a terra, més endavant em vaig imaginar que aquelles "T" eren senyal del lloc on havien de posar-se els avions, en aquell moment jo no sé si ho vaig intuir o no, aleshores vàrem anar passejant per allà amb el meu pare [...] el pare em devia dir que anéssim més enllà per anar reconeixent el que havia estat el seu camp i que més endavant ho tornaria a ser i vàrem arribar a un lloc que hi havia unes escales que baixaven, estava cobert, i a dins, quan havíem baixat uns set escalons, hi havia una superfície d'aigua. Flotant a dins d'aquella aigua, hi vaig veure un bidó que em va semblar molt gran, d'aquests per posar petroli, gasolina o gasoil. Allò flotava d'una manera estranya, no vaig adonar-me de res més, només que no es podia baixar, no em podia acostar allà perquè el bidó estava una mica separat de l'últim escaló i, per tant, ja ni tan sols ho vaig intentar. El pare em devia cridar altra vegada, devíem fer una mica més de reconeixement i mai més vam tornar-hi. Devíem tornar cap a casa, i mai més vaig tornar a veure el camp, sinó que ja el vaig veure cultivat i vaig anar alguna vegada més, però ja no hi havien quedat ni restes de tot allò.¹³

Josep Maria Guàrdia Solés, de Canet de la Tallada, recorda que després de la guerra, durant els anys 50, ja hi solien anar a jugar i explorar les restes dels refugis de l'aeròdrom i que en un dels refugis situat a la zona nord de les pistes disposava d'obertures. Llavors hi entraven per jugar i sovint hi trobaven restes –"això eren ferros rovellats"– que llavors representaven una mena de joc i entreteniment dels més joves.

RASES, BIDONS DE COMBUSTIBLE I ALTRES

Una sèrie d'instruccions que havien d'arribar al cap especialista en combustibles de l'aeròdrom, Joan Jeniu Fort, aporta informació sobre com s'havien d'instal·lar les reserves de bidons de combustible. En aquests documents es descriuen com han d'habilitar

13. Testimoni oral de Jaume Bassa Pasqual.

aquests elements, que han de disposar de desaigües i que han de quedar camuflats.

S'havien d'excavar unes rases per tal d'emmagatzemar els bidons de gasolina que havien de permetre disposar de combustible per tres serveis de l'esquadrilla. Aquests bidons eren transportats des de la frontera francesa i eren transportats en camions (Garcia, 2015, p. 57). La resta del combustible era acumulat a una distància d'entre 3 i 5 km de l'aeròdrom, respectivament.¹⁴ Un d'aquests bidons podria ser el que es conserva al fons de reserva del Museu de la Mediterrània i que havia estat conservat per Mònica Martinoy Masjoan. En ocasió d'una de les visites divulgatives organitzades pel museu amb la col·laboració del Grup de Recerca dels Aeròdroms Gironins (GRAG), es va poder conèixer aquest fet, que es pot relacionar amb el document prèviament esmentat. Es tracta d'un bidó pesant, on s'hi pot llegir de forma clara "*aviación*".



Figura 3. Documents dirigits a Joan Jeniu per tal d'instal·lar unes rases per emmagatzemar combustible a l'aeròdrom 318. Documentació familiar de Joan Francesc Jeniu.

14. Documents familiars de Joan Francesc Jeniu.

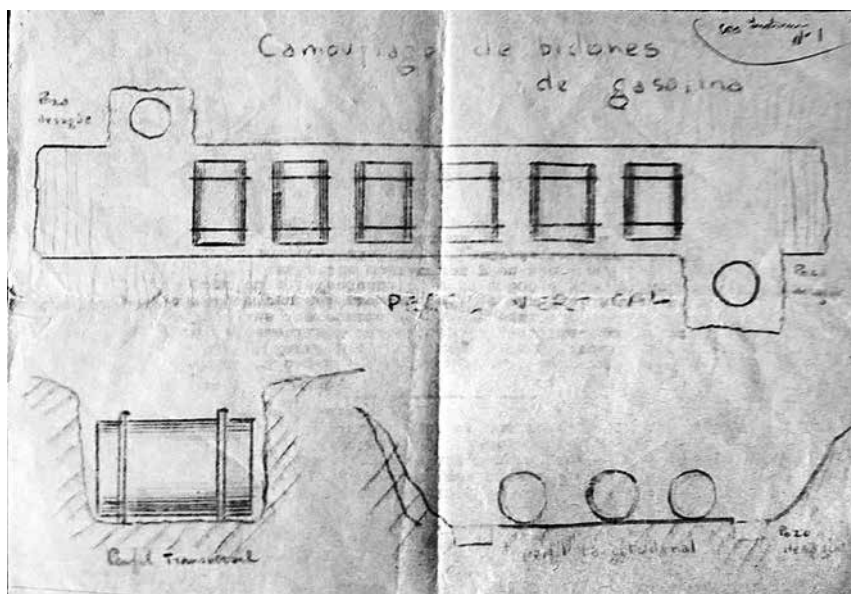


Figura 4. Instruccions per instal·lar les rases de combustible. Documentació familiar de Joan Francesc Jeniu.



Figura 5. Possible bidó de combustible de l'aeròdrom 318. Fons de Reserva del Museu de la Mediterrània.



Figura 6. Vista del bidó on es pot llegir “Aviación”. Fons de Reserva del Museu de la Mediterrània.

També cal esmentar una barraca, possiblement de pedra, en què es feien pràctiques de tir per sincronitzar les metralladores dels avions: “allà hi posaven com un blanc [...] i senties *ta-ta-ta-ta!*”¹⁵

Per acabar, cal tenir molt en compte el testimoni de Joan Clotas Bech, ja que la seva família eren ferrers i els van avisar que a prop del Ter, en una zona pròxima a l'aeròdrom, s'hauria trobat una peça de ferro d'una envergadura considerable. Cal recordar que després de la guerra, els materials fets de ferro tenien un alt valor i eren molt preuats, ja que era difícil disposar-ne. Sembla que un pagès, tot llaurant amb l'arada, hauria trobat una peça de ferro colat. El seu pare el va fer anar a veure de què es podia tractar. Devia fer uns deu metres de llarg i uns dos o tres d'ample -“era molt llarga més aviat [...] com un passadís”- i que no semblava que fos de gaire qualitat, era un material força trencadís, però molt difícil de moure per la seva envergadura.¹⁶

15. Testimoni oral de Salvador Giralt Figueres.

16. Testimoni de Joan Clotas Bech.

RESIDÈNCIES D'OFICIALS I ESPAIS D'OCI

El personal de l'aeròdrom va utilitzar diversos edificis de Verges, Ullà o Torroella de Montgrí com a residència o espais d'oci. Es pot posar com exemple el cas de Torroella de Montgrí: el personal de l'aeròdrom aprofitava les estones lliures anant al ball, a l'anomenat Cafè d'en Nito, o al cinema. Es van ocupar edificis com l'antic palau del Comte de Torroella de Montgrí. A prop d'aquest edifici s'hi trobava una antiga mina d'aigua que va ser utilitzada com a refugi antiaeri.¹⁷ Sembla que n'hi hauria hagut dos a la vila. Se n'ha conservat documentació i fa referència als costos de 25 puntes d'enllatar per un cost de 15 pessetes¹⁸.

També existeix un document escrit a Torroella de Montgrí del dia 5 de gener de 1939 que ens diu: "*Ruego a Vd. se sirva dar las órdenes oportunas para que sea remitido a esta Jefatura una tarjeta de racionamiento a favor del Cabo Conductor de la 3ª Escuadrilla de este Grupo LUIS SABATÉ PUIGDEMONT que vive en la Calle Riu (sin número) de estado casado y no come en el Pabellón de la Escuadrilla.*"¹⁹

L'ESQUADRA 7 I EL GRUP 71 DE DEFENSA DE COSTES

Els primers avions que van arribar a l'aeròdrom eren lents i antiquats, com ara els caces Letov S-231 o els bombarders Aero A-101. El Grup 71 de l'Esquadra 7 de defensa de costes es tractava d'un heterogeni grup d'avions de procedència no soviètica destinat a patricular el litoral gironí. De manera esporàdica, també hi va haver avions com els caça Dewoitine D-371/2. 24.

En efecte, l'espionatge facciós, a través d'un informe de l'Estat Major de l'Aire, registra l'aeròdrom de Verges amb la referència 2.962: "*Se le utiliza como los de Vilajuiga, Vilabertrán, Casá y Vidreras para la vigilancia y protección de costas. Suelen estacionar para esta misión unidades del grupo mixto.*"²⁰ Un dels fets més curiosos

17. Testimoni oral de Jaume Bassa Pasqual i Júlia Busquets.

18. AMTM, capsa 0173

19. AHEA, SM-5306.

20. AHEA, 2.084.

que es recorden és el d'un pilot que es va haver de llançar en paraigudes perquè l'avió fumejava.²¹

LA PATRULLA DE VERGES

Els Aero A-101, popularment coneguts com a "*felipes*", eren uns avions de bombardeig de fabricació txeca. Es tractava d'un avió monoplà i monomotor molt lent. Aquest avió es va destinar a la patrulla marítima des de l'aeròdrom 318. Aquests darrers havien estat muntats a l'aeròdrom de Figueres Nord i van arribar a l'aeròdrom el mes de maig de 1938, quan van ser rebuts per Santiago Capilla.²² Tot i ser lents, aguantaven força bé les condicions desfavorables causades pel fort vent.

Els Aero A-101 van tenir certa activitat pel que fa a la patrulla de la costa tal com mostren els registres dels punts d'observació de la costa. Aquests avions eren amagats sota els arbres pròxims a les pistes d'aterratge que hi havia repartits pel perímetre de l'aeròdrom, com recordava Baldiri Puig Busquets "allà al mas teníem un bosc que anava [...] fins a dalt a la resclosa [...] allà hi tenien tots els avions de més perill, i em sembla que n'hi havia [...] quatre, els Felipes..."²³ Els Aero A-101 apareixen en el registre d'observació de posició costanera republicana de la Defensa Especial Contra Aeronaus (DECA), a l'Escala. Tot i tractar-se d'una informació parcial, és interessant perquè parla del model de l'avió de forma reiterada a les portes de la batalla per Catalunya. Cal esmentar que l'espionatge facciós també havia informat de la presència dels Aero A-101 el 25 de novembre de 1938. Ambdues fonts, juntament amb el record dels testimonis són importants per tenir una idea més fiable de la presència d'aquests avions. Un dels pilots d'aquests avions era Alberto Guillermo Gayoso Suárez.

21. Testimoni oral de Salvador Giralt Figueres.

22. Fons ADAR.

23. Testimoni oral de Baldiri Puig Busquets

L'AERÒDROM 318 DE CANET DE LA TALLADA

Data	Hora	Observació
29/10/1938	7.40 h	<i>Avistamos un "Felipe" con rumbo NE.</i>
29/10/1938	8.45 h	<i>Procedente del Sur con rumbo NE avistamos un aparato leal tipo "Felipe".</i>
29/10/1938	9.40 h	<i>Con rumbo Sur avistamos un "Felipe".</i>
05/11/1938	7.10 h	<i>A la altura de Mongó avistamos un mercante y un guardacostas con r/ Sur. Les dan escolta un "Dewoitine" y un Felipe.</i>
05/11/1938	12.14 h	<i>Por los alrededores de Verges evoluciona un "Felipe".</i>
15/11/1938	17.44 h	<i>Al SW avistamos un aparato tipo "Felipe"</i>
23/11/1938	9.43 h	<i>Al SW evoluciona un aparato tipo "Felipe".</i>
08/12/1938	9.32 h	<i>Al SW evoluciona un "Felipe".</i>

Figura 7: Taula on es cita la presència al Baix Empordà dels avions Aero A -101 "felipes" a partir de les referències existents al Fons Cristina Lloberes i Martínez. Llibre de la DECA Escala.

DARRERS AVIONS, RETIRADA I METRALLAMENTS

El 27 de desembre de 1938 espionatge cita la presència al camp de dotze aparells de bombarder lleuger i entre 18 i 20 *mosques*, és a dir, caces soviètics Polikarpov I-16 reunits ja als darrers aeròdroms gironins. Aquests avions van poder participar en la protecció de la població que fugia durant la retirada. El fet més destacable és la presència dels avions de les Líneas Aéreas Postales de España (LAPE), que van utilitzar l'aeròdrom com a seu provisional: "S'hi paraven avions grossos i feien viatges a França".²⁴ Certament, aquests avions portaven passatgers de renom cap a França per tal d'abandonar la guerra abans que fos massa tard. També es transportava informació relativa als serveis d'informació republicans.

24. Testimoni oral de Salvador Giralt Figueres.



Figura 8. El pas del CTV per Canet de la Tallada. AGMAV.

Sembla que es van produir metrallaments per part de l'aviació facciosa, tant a la població civil, com al personal militar. El personal de l'aviació també va patir atacs (Tarazona, 1974): *“Los médicos de la Escuadrilla, o de las Escuadrillas, no han llegado de Torroella de Montgrí. Durante el traslado de aquel lugar han sufrido fuertes bombardeos y muchos de ellos están para siempre en las cunetas de la carretera.”*

Pel que fa als avions després de la guerra sí que se sap que encara quedava la ferralla del que havia estat un avió cremat:

“Fos el que fos, allà quedava una carcassa, uns ferros, que tenien la forma d'un avió, però només recordo que em va quedar clavat al cervell que allà hi havia uns ferros, m'hi vaig acostar i recordo que vaig agafar una mena de volant, el vaig fer girar una mica amunt i avall i vaig veure que a darrere es movia com si a la cua de l'avió també uns ferros seguisin el moviment que jo anava fent en el volant, això em va impressionar molt.”²⁵

Les restes de l'aeròdrom van anar desapareixent i va quedar tan sols les restes dels refugis i altres restes d'edificis.

25. Testimoni oral de Jaume Bassa Pasqual.

'PASSARE IL RIO TER'

El Corpo Truppe Volontarie (CTV), que era una força formada originalment per combatents italians en suport del bàndol facciós, feia unes setmanes que avançava pel litoral i durant el mes de gener ja havia arribat a Girona, per després seguir en direcció la Bisbal d'Empordà (Coverdale, 1979). El dia 7 de febrer de 1939 ja havien arribat al Ter pel Baix Empordà.²⁶ Els objectius de la divisió legionària Frece Azzurre eren travessar el riu Ter per no donar temps a les forces republicanes per reforçar-se i seguir fins al riu Fluvià. L'ofensiva es va realitzar al llarg del Ter, però un dels punts on es creuaria el riu era precisament la resclosa de Canet de la Tallada: "la batalla va ser al riu! uns en un costat i els altres a l'altre [...] varen tirar el pont de Torroella i el de Verges".²⁷ A més, es van excavar una sèrie de trinxeres des d'on es va oferir resistència.²⁸ En una crònica dels fets protagonitzats pel CTV durant la guerra (Geli, 1940), s'explicava:

"ma al mattino seguente, il 7 Febbraio, i Volontari forzavano il passaggio del Ter e si gettavano con impetuoso attacco contro le forze nemiche. Lungo le tormentate rive del fiume la battaglia si estese allora con estrema violenza".

Cal tenir en compte que aquell mateix dia, una patrulla d'avions Heinkel He 51 "*efectúa un reconocimiento en el frente de los Cuerpos de Ejército de Navarra y CTV*".²⁹ Però el dia 8 de febrer les forces atacants ja havien "*atravesado el rio Ter a la altura de la Serra de Dal estableciendo una cabeza de puente entre Berges y Canet de Berges, quedando ocupado ambos pueblos*".³⁰

En conseqüència, tant la documentació com les fonts orals recorden el pas dels soldats del CTV per l'aeròdrom, tot i que faltin detalls sobre com es va produir aquest fet. Aquestes tropes van seguir fins a l'altura del riu Fluvià.³¹

26. AHEA, 1544 1.

27. Testimoni oral de Baldiri Puig Busquets.

28. Testimoni oral de Jaume Bassa Pasqual.

29. AHEA, A9142.

30. AHEA, 15.441.

31. USAM, OMS, Busta 15.

CONCLUSIONS

En primer lloc, cal esmentar que la documentació que posseïa l'espionatge facciós encaixa, de forma general, amb les dades que provenen dels informes republicans pel que fa al desenvolupament i operativitat d'aquest aeròdrom. Tot i tenir una informació suficient sobre l'emplaçament i la tipologia d'avions que s'hi podien trobar, no sembla que fos un objectiu prioritari. Malgrat això, la infraestructura que es va anar generant al llarg de l'abril de 1938 i 1939 és destacable, fet que hauria pogut aprofitar la força aèria republicana a les acaballes de la guerra.

Es pot concloure també que les unitats del grup 71 de defensa de costes van tenir un paper modest, però van participar en les missions de protecció de la costa fins ben arribat el final de la guerra a Catalunya, entre gener i febrer de 1939. Per contra, la presència dels avions de les Líneas Aéreas Postales de España (LAPE) va tenir molta més importància en el tram final de l'ofensiva de Catalunya. No obstant això, el paper diferencial d'aquest aeròdrom, aollint aquesta mena d'avions, mereix que sigui estudiat i divulgat pel valor intrínsec d'aquest espai, en uns moments de revisió de la importància determinant que l'aviació va tenir en aquest conflicte. La seva història és lluny de ser completa, però el present article ha pretès aportar-ne l'estat de la qüestió i fer-ne una aproximació.

FONTS I BIBLIOGRAFIA

LLIBRES I ARTICLES

- COVERDALE, John F. (1979). *La intervencion fascista en la Guerra Civil española*. Madrid: Alianza.
- GARCIA ALGILAGA, David (2015). *Ales Negres i Xampinyons: Bombardeigs i refugis. Figueres 1936-1939*. Figueres: Gorbs.
- GELI, Licio (1940). *Fuoco!: Cronache legionarie della insurrezione antibolscevica di Spagna*. Pistoia: Tipografia Commerciale.
- GESALÍ, David; IÑIGUEZ, David (2012). *La guerra aèria a Catalunya (1936/1939)*. Barcelona: Rafael Dalmau.
- GESALÍ, David (coord.) (2017). *Aeròdroms Republicans de Girona (1936-1939) Atac i defensa de la rereguarda*. Viladamat: Gorbs.
- PRAT I PONS, Jaume (2013). "L'aeròdrom 318 (I)". *País Petit*, 20, p.16-18.
- TARAZONA, Francisco (1974). *Yo fui piloto de caza rojo*. Madrid: San Martín.

ARXIUS

- AGMAV (Archivo General Militar de Ávila)
- AHEA (Archivo Histórico del Ejército del Aire, Villaviciosa de Odón)
- AMTM (Arxiu Municipal de Torroella de Montgrí)
- CDMH (Centro Documental de la Memoria Histórica)
- USAM (Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare. Roma)

TESTIMONIS

- Baldiri Puig Busquets
- Jaume Bassa Pasqual
- Joan Clotas Bech
- Joan Francesc Jeniu
- Josep Maria Guàrdia Solés
- Salvador Giralte Figueres
- Miquel Puig Busquets
- Júlia Busquets

FONS DOCUMENTALS I COL·LECCIONS

- Fons Asociación de Aviadores de la República (ADAR)
- Fons Cristina Lloberes i Martínez. Llibre de la DECA Escala.
- Fons de reserva del Museu de la Mediterrània
- Fons Josep Vert i Planas. Centre de Documentació del Parc Natural del Montgrí, les Illes Medes i el Baix Ter del Museu de la Mediterrània
- Fons Monés de la Guerra Civil (1936-1939). Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya