

Treball de fi de grau

Títol

**Los 30 primeros años de la aviación en Sabadell:
inicios, Segunda República e importancia durante la
Guerra Civil (1909-1939)**

Autor/a

Miguel Márquez González

Tutor/a

Lluís Reales

Grau

Periodismo

Data

30 de mayo de 2014

Full Resum del TFG

Títol del Treball Fi de Grau: Los 30 primeros años de la aviación en Sabadell: inicios, Segunda República e importancia durante la Guerra Civil (1909-1939)

Autor/a: Miguel Márquez González

Tutor/a: Lluís Reales

Any: 2014

Titulació: Grado de Periodismo

Paraules clau (mínim 3)

Català: Sabadell, aviació, aeròdrom, Polikarpov, Chato, Catalunya, Guerra Civil, República

Castellà: Sabadell, aviación, aeródromo, Polikarpov, Chato, Catalunya, Guerra Civil, República

Anglès: Sabadell, aviation, airfield, Polikarpov, Chato, Catalonia, Civil War, Republic

Resum del Treball Fi de Grau (extensió màxima 100 paraules)

Català: La tradició aèrea de Sabadell, una de les primeres ciutats espanyoles en interessar-se per aquesta afició, és la temàtica principal d'aquest treball. L'objectiu és el de recuperar, estructurar i ordenar la informació existent sobre els primers 30 anys d'aviació a la ciutat, entre 1909 i 1939. Conèixer què va passar abans, durant i després de la construcció de l'aeròdrom local és el fil conductor d'aquest text, que posa especial atenció en el que va ocórrer a la ciutat durant la Guerra Civil.

Castellà: La tradición aérea de Sabadell, una de las primeras ciudades españolas en interesarse por esta afición, es la temática principal de este trabajo. El objetivo es el de recuperar, estructurar y ordenar la información existente sobre los primeros 30 años de aviación en la ciudad, entre 1909 y 1939. Conocer qué pasó antes, durante y después de la construcción del aeródromo local es el hilo conductor de este texto, que pone especial atención en lo que ocurrió en la ciudad durante la Guerra Civil.

Anglès: Aerial tradition of Sabadell, one of the first Spanish cities in interest in this hobby, is the main theme of this work. The goal is to retrieve, organize and sort the existing information on the first 30 years of aviation in the city between 1909 and 1939. Know what happened before, during and after the construction of the local airfield is the theme of this text, which pays special attention to what happened in the city during the Spanish Civil War.

Resumen del Trabajo de Fin de Grado

Los 30 primeros años de la aviación en Sabadell: inicios, Segunda República e importancia durante la Guerra Civil (1909-1939)

La tradición aérea de Sabadell, una de las primeras ciudades españolas en interesarse por esta afición, es la temática principal del trabajo. El objetivo es recuperar, estructurar y ordenar la información existente sobre los primeros 30 años de aviación en la ciudad –entre 1909 y 1939- de forma cronológica, además de intentar despejar algunas de las incógnitas que todavía continúan sin resolverse. La lectura de libros, artículos y fuentes expertas ha sido la base de la investigación, realizada teniendo en cuenta los conceptos del reportaje académico y de la investigación periodística.

El trabajo gira en torno al aeródromo local, uno de los primeros de todo el país. Pese a que Sabadell tuvo la oportunidad de construirlo a principios de siglo, no fue hasta 1934 cuando finalmente el proyecto se hizo realidad. El esfuerzo de la ciudad a través de muestras y concursos aéreos desde 1910 desembocó en un campo de vuelo bien equipado y con uno de los primeros aeroclubes catalanes funcionando en sus instalaciones, el Aero Club de Sabadell i del Vallès. El estallido de la Guerra Civil detuvo la afición aérea y convirtió el aeródromo en una base republicana, que fue cogiendo cada vez más importancia con el transcurso del conflicto.

A finales de 1937, la industria local acogió la fabricación del ‘Chato’, un avión ruso que luchó en el bando republicano. Desde entonces, sus instalaciones aéreas contaron con la colaboración soviética para intentar frenar la ofensiva franquista, actuando en la retaguardia y defendiendo a Barcelona de los bombardeos. Pese al ímpetu sabadellense, el 27 de enero de 1939 las tropas Nacionales entraron en la ciudad y la actividad bélica cesó, abriendo un nuevo periodo, más próximo a la afición aérea con el paso de los años.

A modo de conclusión, cabe destacar que la falta de documentación escrita a lo largo del franquismo sobre lo que sucedió durante la Guerra Civil ha repercutido en el resultado del trabajo. Tampoco hay que olvidar que, en la actualidad, la falta de testimonios que vivieron la contienda ha dificultado la investigación. Este trabajo pretende hacer justicia a la memoria histórica sabadellense a través de la documentación consultada y de los datos expuestos, sin entrar en juicios de valor.

Los 30 primeros años de la aviación en Sabadell: inicios, Segunda República e importancia durante la Guerra Civil (1909-1939)

Índice

<i>Introducción</i>	<i>...7</i>
<i>1 – Los primeros contactos de la aviación en Sabadell</i>	
<i>Los primeros contactos con la aviación. La exposición de 1910</i>	<i>...9</i>
<i>Tras la muestra, la oportunidad de construir un aeródromo</i>	<i>...11</i>
<i>Primer aterrizaje en la ciudad</i>	<i>...14</i>
<i>Y llegó el campo de vuelo</i>	<i>...16</i>
<i>2 – La oportunidad de la Segunda República</i>	
<i>Contexto político y primeros meses</i>	<i>...18</i>
<i>El inicio del nuevo aeródromo</i>	<i>...20</i>
<i>Los impulsores del proyecto</i>	<i>...22</i>
<i>Instituciones, acuerdos y construcción de las instalaciones</i>	<i>...23</i>
<i>3 – La aviación local durante la Guerra Civil</i>	
<i>Primeros pasos de un conflicto que fue más allá de las fronteras</i>	<i>...27</i>
<i>Militarización del aeródromo</i>	<i>...29</i>
<i>La colaboración soviética</i>	<i>...33</i>

<i>La industria bélica sabadellense</i>	...36
<i>Nuevas funciones del aeródromo</i>	...40
<i>La Oficina Central de Estudios Aeronáuticos (OCEA)</i>	...43
<i>Espionaje y bombardeos franquistas</i>	...44
<i>¿Por qué no se destruyó Sabadell?</i>	...46
<i>La huida republicana</i>	...48
<i>Conclusión</i>	...51
<i>Bibliografía</i>	...53
<i>Agradecimientos</i>	...57
<i>Anexos</i>	...58

Introducción

La tradición aérea de Sabadell, una de las primeras ciudades españolas en interesarse por esta afición, es la temática principal del trabajo. El objetivo es el de recuperar, estructurar y ordenar la información existente sobre los primeros 30 años de aviación en la ciudad, además de intentar despejar algunas de las incógnitas que todavía continúan sin resolverse. El punto de partida de esta investigación fue el aeródromo local, inaugurado el verano de 1934. Desde entonces, la búsqueda de información ha generado que se ampliaran los aspectos relacionados a tratar. Qué pasó antes, durante y después de la construcción del campo de vuelo se ha convertido en el hilo argumental. Lo que ocurre a partir de julio de 1936 ocupa gran parte de la atención de este proyecto: la Guerra Civil convirtió al aeródromo y a Sabadell en un terreno estratégico para el bando republicano.

La investigación realizada para la elaboración de este trabajo ha sido exhaustiva: la búsqueda de toda la documentación recopilada ha durado meses. Descifrar los detalles históricos de los informes y estructurarlos por orden de importancia, en diferentes temáticas cronológicas, ha sido la parte más laboriosa de todo el proyecto. En este aspecto, la lectura de libros, artículos, archivos electrónicos y tesis doctorales ha supuesto el inicio de la investigación.

Posteriormente, las fuentes orales entrevistadas han servido para orientar, contextualizar y ampliar la información de los diferentes temas tratados. El historiador del Ayuntamiento de Sabadell, Genís Ribé i Monge; el periodista experto en la materia, José Fernández; el historiador y profesor de la Universidad Autónoma de Barcelona, Martí Marín; el aficionado a la historia aérea local, Pere Ribalta; o incluso un testimonio de excepción de la Guerra Civil en Sabadell como Vicenç Portolés, se han prestado a colaborar en este trabajo aportando sus conocimientos. Otras fuentes orales, descritas en la extensa documentación consultada, han complementado la investigación.

La documentación histórica referente a la época en la que transcurre el relato también ha sido relevante. Hay que destacar la disposición del Arxiu Històric de Sabadell (AHS), donde se conservan en excelente estado todo tipo de archivos relacionados con la ciudad. A partir del fondo de hemeroteca se han verificado muchos de los datos que aparecen en este texto.

Este Trabajo de Fin de Grado (TFG) se ha redactado teniendo en cuenta dos conceptos periodísticos. Por un lado, se trata de un reportaje académico, basado en la

narración de diferentes historias, con voluntad de ceñirse a los hechos y trabajado de manera extensa a nivel referencial y documental. La formalidad, la precisión y la claridad de los datos que se presentan son indispensables, ofreciendo un relato descriptivo-explicativo. La neutralidad del autor debe ser notoria. El lector, mediante el análisis del texto y la consulta de los documentos que aporta el trabajo, deberá extraer sus reflexiones. La elaboración de este reportaje académico va ligada a otro concepto fundamental en este TFG: la investigación periodística, en este caso histórica. Previamente a la redacción del trabajo, ha sido imprescindible documentarse, consultar fuentes, contrastar datos y pensar cómo se va a presentar el escrito. También es fundamental que se reflejen las referencias orales, los datos y los documentos que componen la investigación para que el lector pueda extraer sus propias conclusiones.

Algunas de las referencias teóricas que ejemplifican la elaboración de esta investigación son el texto redactado por Luis García Tojar (Universidad Complutense de Madrid) '[11-M, el triunfo del neopopulismo](#)'; o '[Fosas comunes, paisajes del terror](#)', escrito por Francisco Ferrándiz (Centro de Ciencias Humanas y Sociales del CSIC). Ambos casos representan el formato de reportaje académico, con una documentación elaborada a partir de la investigación, ya sea a través de libros, artículos, fuentes orales o archivos históricos. Son textos descriptivo-explicativos y concisos, donde abunda la precisión de detalles y se presentan las respuestas a muchas preguntas pendientes de manera clara, directa y bajo la veracidad de la documentación y las fuentes consultadas. El ritmo del texto es constante y genera que el lector mantenga el interés durante su lectura.

A lo largo de estos años, varias han sido las personas que han investigado sobre alguno de los temas que se tratan en el siguiente escrito. Sin embargo, no existe ninguno que resuma los primeros 30 años de la aviación sabadellense, en particular el periodo de la Guerra Civil, de la manera que lo hace este reportaje académico. Se destaca lo que ocurrió tanto fuera como dentro del aeródromo local, todo ello desde un punto de vista puramente aéreo. La investigación coincide con el 80 aniversario de la inauguración del aeródromo y el 75 de la finalización de la Guerra Civil, una buena ocasión para recuperar parte de la memoria histórica de la ciudad y presentarla a través de este trabajo.

1 - Los primeros contactos de la aviación en Sabadell

Los primeros contactos con la aviación. La exposición de 1910

La entrada al 1900 significó algo más que un simple cambio de siglo. La cultura y la modernidad habían crecido en una Europa que quería ser la vanguardia contemporánea. El mundo de la aviación comenzó a dar sus primeros pasos el 17 de diciembre de 1903 cuando, al otro lado del Atlántico, los hermanos estadounidenses Wilbur y Orville Wright -naturales de Dayton, Ohio- lograron despegar y mantener en el aire un aparato motorizado, fabricado por ellos mismos. El sueño que el hombre había perseguido durante cientos de años comenzaba a hacerse realidad: poder volar.

El viernes 11 de febrero de 1910 siempre será una fecha que celebrar para la aviación española. El hipódromo barcelonés de Can Tunis presenció el primer vuelo aéreo sobre nuestro país. Gracias a las gestiones de la reciente Asociación de Locomoción Aérea (ALA), fundada en Barcelona en 1908, el aeroplano 'Blériot XI', pilotado por el francés Julien Mamet, surcó los cielos de la capital catalana. No fue fácil, ya que el avión venía de Francia. Para su transporte fue desmontado y confeccionado de nuevo ya en el campo de vuelo catalán. El aparato apenas se mantuvo algo más de dos minutos en el aire, pero bastó para dejar boquiabiertos a la gran multitud que había acudido al lugar entre la desconfianza de que el hombre pudiera 'volar'. El aspecto de la nave era frágil y tenía una estructura repleta de varas y tubos que unían todas sus partes, hecho que hizo ganarse el apodo de 'libélula'. El día 17 el tiempo permitió que Mamet ofreciera una exhibición aérea en el mismo lugar, esta vez ante la mirada de más curiosos que presenciaron este hito histórico. Durante estos días, el impacto fue tremendo: la ciudad apenas conocía la electricidad cuando voló el primer aparato sobre ella, con un hombre en su interior. Se originaron atascos de carruajes alrededor del hipódromo y los diarios pidieron al público que no invadiera la pista del campo de vuelo¹. La última exhibición se produjo el día 20, y muchos sabadellenses se desplazaron hasta el lugar para contemplar aquél increíble evento². Curiosamente, Mamet se había formado de una escuela francesa inaugurada por los mismos hermanos Wright, decanos de la aviación. De alguna manera, el testigo que se había pasado de Estados Unidos a Francia llegó a Catalunya para continuar con la joven historia de la afición aérea.

¹ La Vanguardia. 'Cien años de aviación en España'.

² Diari de Sabadell. 'Centenari del primer vol al nostre país'.

Sin duda, este primer contacto con la aviación despertó poco a poco la curiosidad de una pequeña parte de la población catalana, alguna con influencia suficiente como para desarrollar su afición todavía más. Un mes más tarde, el 15 de marzo de 1910, el Aero Club Santos Dumont, la Sociedad Aeronáutica Española y la sección de aviación del Ateneu Enciclopèdic Popular celebraron en Barcelona la '1^o Exposición de Aeronáutica en España'³. La muestra, cuya iniciativa también corrió a cargo del ALA, se realizó en los Salones Reig -Passeig de Gràcia, número 27⁴-, y contó con la presencia de aficionados a la fabricación de aparatos, la mayoría aeroplanos. Finalmente, el evento tan sólo mostró pequeñas maquetas realizadas por socios de estas entidades encargadas de la organización. Un par de meses más tarde, entre el 1 y 8 de mayo, el Ayuntamiento de Barcelona celebró la 'I Semana de la Aviación de Barcelona', con notable presencia sabadellense entre su público⁵.

A ciencia cierta, la exposición de Barcelona significó el primer contacto de la aviación también para Sabadell, pues acabaría centrando su atención para realizar su propia muestra en el municipio. Según el periodista y experto de la aviación sabadellense José Fernández, la gestión de esta nueva feria cayó sobre Antoni de Pàdua Campmany, presidente del Centre Català de la ciudad, aunque el industrial local Froilà Soler fue uno de los impulsores de la iniciativa⁶. Sea como fuere, fue esta institución, situada entonces en el número 72 de la Rambla de la República, la que acogió el certamen.

La Fiesta Mayor de Sabadell fue el telón de fondo que propició dicho acto, esta vez la noche del 31 de julio de 1910 y con la idea de suceder a la que ya se realizó en marzo en Barcelona. Feliu Griera, alcalde de la ciudad, presidió la inauguración de la muestra en compañía de la junta del Centre Català, que apadrinó el acto. De este modo, Sabadell se convirtió en la segunda ciudad española en albergar una exposición aeronáutica de este tipo. Expositores y visitantes venidos de alrededores de la ciudad -incluida Barcelona- participaron en el certamen. Incluso un buen número de aficionados sabadellenses se atrevieron a presentar sus maquetas y diseños,

³ Fernández, José; Utrilla, Luis. 'Historia del Aeropuerto de Sabadell' - Página 13.

⁴ Diari de Sabadell. 'L'aviació a Sabadell'.

⁵ Escorsell, Leandre. 'La historia de la aviación catalana a través del Aero Club Barcelona-Sabadell' - Página 25.

⁶ Fernández, José; Utrilla, Luis. 'Historia del Aeropuerto de Sabadell' - Página 14.

mostrando su interés por el tema. Aeroplanos, globos y dirigibles fueron las piezas que se mostraron durante los 21 días que duró la exposición, hasta el 20 de agosto. "Un buen número de sabadellenses, iniciados en la construcción de maquetas y aeromodelos, expusieron sus diseños", destaca el aviador y aficionado a la historia aérea de la ciudad, Pere Ribalta⁷.

Desde que se hizo oficial que la exposición se realizaría y hasta su conclusión, varios fueron los medios de comunicación que se hicieron eco del evento. Dos meses antes de su inauguración -el 9 de junio-, la Revista de Sabadell publicó las bases del concurso de exposición de maquetas⁸. Ya en pleno funcionamiento de la muestra, el 10 de agosto, el Diari de Sabadell publicó una crónica en su portada donde describía el interior del recinto⁹. La muestra también tuvo el privilegio de acoger las dos únicas revistas españolas de temática aérea: 'Revista de Locomoción Aérea' y 'Aviación'. Ésta última dedicó un artículo a la muestra dos semanas después de su finalización, el 1 de septiembre¹⁰. En ella, se detallaron los autores, sus maquetas más representativas y el conjunto de contenidos que se encontraban en la exposición, destacando además la gestión del ALA en este proyecto.

El interés y el revuelo que causó la realización de este evento fue el punto de partida de lo que terminaría siendo la aviación en Sabadell. Algo más que un *hobby*: un punto neurálgico de actividad aérea en Catalunya y España.

Tras la muestra, la oportunidad de construir un aeródromo

"La exposición en Sabadell empezó a crear ambiente en la ciudad", explica José Fernández. Sin embargo, no hay que confundirse en este aspecto: no corrían tiempos suficientemente buenos como para pensar únicamente en esta afición. Y es que no estamos hablando de una multitud de personas, sino que el evento destacó por empezar a captar seguidores en un momento en el que la aviación era una recién nacida en el mundo contemporáneo. La burguesía fue quien más disfrutó de este tipo de actos y una parte de ella fue quien posteriormente apostó por la aviación en la ciudad.

⁷ Diari de Sabadell. 'L'aviació a Sabadell'.

⁸ Anexo 1.

⁹ Anexo 2.

¹⁰ Anexo 3.

Escasos días después de la finalización del evento, el 27 de agosto, el presidente de la Asociación de Locomoción Aérea, el Conde de Belloch, envió una instancia al Ayuntamiento de Sabadell que acabaría llegando días más tarde a causa de la huelga que sacudió la ciudad durante el mes de agosto¹¹. En ella, Belloch destacó el "entusiasmo de la ciudad por la aviación" y aseguró, refiriéndose a los miembros del ALA: "varios socios de ésta última (el ALA), así como varios señores particulares, están pidiendo cada día con más interés el que esta Asociación [...] facilite a los mismos un campo de aviación o aeródromo para ensayar y practicarse en sus aparatos de aviación". El objetivo no era otro que el de buscar unos terrenos que cumplieran las características necesarias para ubicar un aeródromo. En la misiva también puntualizó las cualidades que debería tener dicha ubicación: que tuviese una pista de 2 kilómetros de largo y 500 metros de ancho; y un terreno plano y firme sin casas alrededor. Teniendo en cuenta la topografía de la ciudad, no sería muy difícil encontrar un terreno que reuniese esas características. La instancia terminó asegurando el éxito del proyecto y resaltando la confianza que la entidad esperaba del propio ayuntamiento de la ciudad para sacarlo adelante.

El 2 de septiembre, tan sólo unos días después de la clausura de la muestra aeronáutica sabadellense y de la instancia emitida a su ayuntamiento, un conjunto de nueve personalidades en representación de la ALA, encabezados por el Conde de Belloch, aprovecharon las amistades que surgieron durante el evento con los políticos sabadellenses, en especial con su alcalde Feliu Griera, para visitar la ciudad e inspeccionar el suelo de Sabadell. La intención fue la de poner en marcha los primeros flecos para construir el aeródromo¹². El proyecto, que ya se empezó a hablar incluso un año antes, en 1909, empezaba a ver la luz¹³. Después de ojear diferentes terrenos a lo largo y ancho de los límites de la ciudad, se detuvieron en la finca de Can Torres del Pla. A buen seguro que fue la primera opción que sopesó aquella expedición, ya que los terrenos se veían perfectamente cuando el tren que les llevaba desde Barcelona entraba en Sabadell. Situada en la zona sur, en las afueras de la ciudad, el terreno limitaba a una punta con la ya citada vía de tren que cruzaba la ciudad, y al otro extremo con una pequeña riera que separaba el municipio con Sant Quirze.

¹¹ Anexo 4.

¹² Fernández, José; Utrilla, Luis. 'Historia del Aeropuerto de Sabadell' - Página 15.

¹³ Ajuntament de Sabadell. 'L'arsenal i polvorí de l'Aeroport de Sabadell' - Página 2.

Varias fueron las cualidades que hicieron de Sabadell una ciudad idónea para acoger la sede de estas nuevas instalaciones: las características del terreno, amplio y plano; la capacidad industrial de la ciudad, con un buen grupo de empresarios dispuestos a probar suerte en la industria aeronáutica; o la proximidad a Barcelona, fueron factores que convencieron a los miembros de la junta, que pensaron que la construcción de un aeródromo se convertiría en el caballo de batalla de la industria aérea catalana. El proyecto era ambicioso y, de realizarse, se convertiría en la primera instalación de este tipo a nivel español. En menos de un año, Sabadell pasó de soñar que podía volar a tener la oportunidad de convertirse en líder de la aviación nacional.

En un acuerdo redactado en los días posteriores, el 20 de septiembre, el ayuntamiento se comprometió a "aceptar la propuesta y estudiar la manera de llevarla a la realidad". Dicha iniciativa propuso el alquiler de 200.000 metros cuadrados de la finca de Can Torres para construir las instalaciones y que, a cambio, el dueño de dicha finca recibiera 4.000 pesetas anuales durante diez años. El propietario estuvo de acuerdo¹⁴.

Sin embargo, las esperanzas de crear en Sabadell el repentino aeródromo se desvanecieron. Sin saberse a ciencia cierta el por qué de esta paralización del proyecto, varias hipótesis dan pie a algunos factores que podrían haber sido los causantes de la negativa. Entre ellos, Pere Ribalta destaca, en primer lugar, la huelga que vivió la ciudad durante el mes de agosto y que desembocó en una violencia que no cesó hasta noviembre de 1910, logrando parar la producción textil, motor de la industria local. Esto fue un motivo de peso que hizo pensar a sus impulsores si podría repetirse en un futuro, con el aeródromo ya en marcha. Efectivamente, Sabadell fue un baluarte obrero durante el primer tercio del siglo XX, con una gran carga sindical incluso en los años de la Segunda República. La movilización obrera durante aquellos años fue violenta y descontrolada, tanto en la capital del Vallès Occidental como en Terrassa. Otro de los motivos fue el alto coste económico que supondría realizar tales instalaciones, completamente inasumible tanto para el ALA como para el ayuntamiento sabadellense. De este modo, el Estado tendría que haber hecho frente a un importante desembolso, que finalmente no llegó a producirse.

Sabadell tuvo el sueño aéreo en sus manos. La oportunidad de tener el primer aeródromo de todo el estado estuvo siempre presente, pero los problemas

¹⁴ Fernández, José; Utrilla, Luis. 'Historia del Aeropuerto de Sabadell' - Página 15. El acuerdo hablaba de una pista de ensayos, con hangares e instalaciones adecuadas para la enseñanza aérea, además de otros servicios adicionales.

económicos, la burocracia y la conflictividad social de una época en la que la lucha obrera estaba por encima de todas estas cuestiones, acabaron lastrando un proyecto tan ambicioso como las ganas del hombre de poder volar. La ciudad tendría que conformarse con dar pequeños pasos durante los próximos años. La aviación no era ni mucho menos imprescindible en Sabadell, pero al cabo de los años acabaría significando muchísimo más de lo que cualquier promotor aéreo hubiese imaginado en 1910.

Primer aterrizaje en la ciudad

Tuvieron que pasar años desde aquél desencuentro entre emprendedores y ayuntamiento para que Sabadell volviera a soñar con la aviación. Lo tuvo tan cerca que nadie se explica cómo se tardó tanto tiempo en retomar la iniciativa. La ciudad no lo logró en 1910, pero Barcelona sí que tuvo la lucidez de ubicar su primer campo de vuelo, llamado La Volatería y ubicado en El Prat de Llobregat. Lo hizo en 1916 y, como apunta Josep Canudas, uno de los principales impulsores de la aviación catalana, en su libro 'Història de l'aviació catalana (1908-1936)': "Sin La Volatería, Barcelona no habría pintado nada durante muchos años en el mundo de la aviación"¹⁵.

Sin embargo, en octubre de 1919 fue la casualidad la que unió de nuevo Sabadell con la afición aérea. Fue en el histórico 'Concurs de Tardor', la primera competición deportiva de renombre que organizó la aviación catalana¹⁶, cuando la ciudad tuvo su primer encuentro con un avión. Organizado por el Aero Club de Catalunya -el tercero de todo el estado español, fundado en 1915-, se organizó una prueba que consistía en realizar un recorrido por la zona de Barcelona y varias localidades del Vallès Occidental. En total, los participantes deberían completar los 110km de la carrera que pasaban por La Volatería, el monumento a Colón de Barcelona, Badalona, Sabadell, Terrassa, vuelta de nuevo hasta Colón y aterrizaje en el campo de aviación¹⁷. El premio para los 7 pilotos que concursaban era importante: 2.000 pesetas al ganador, 1.500 al segundo y 1.000 al tercero. Tras unos días en los que predominaron las condiciones climatológicas adversas para el pilotaje de aviones, finalmente el 12 de

¹⁵ Fernández, José; Utrilla, Luis. 'Historia del Aeropuerto de Sabadell' - Página 19.

¹⁶ Escorsell, Leandre. 'La historia de la aviación catalana a través del Aero Club Barcelona-Sabadell' - Página 37.

¹⁷ Diari de Sabadell. 'Els primers avions que aterraren a Sabadell'.

octubre de 1919 arrancó el certamen con las mismas características climáticas. La prueba no se podía demorar más.

Al poco de despegar los siete aparatos, tres regresaron a causa del mal tiempo. De los cuatro restantes, dos tomaron tierra como pudieron en Terrassa; y el tercero, en la población colindante de Matadepera¹⁸. Fue Manuel Colomer i Llopis quien aterrizó próximo al barrio de la Creu Alta de Sabadell, convirtiéndose así en el primer piloto en tomar tierra en la ciudad. El suceso asombró a la población que allí se congregó para presenciar la aeronave, posiblemente la primera que tenían la oportunidad de ver en su vida. Incluso el propio ayuntamiento se personó para ofrecerle todo lo que estuviese en su mano. Colomer pasó la noche en la ciudad y al día siguiente, ya con mejores condiciones climáticas, emprendió el vuelo de regreso hacia La Volatería. Aunque el primer contacto con la aviación quedó deslucido debido al mal tiempo, el joven piloto pronto les devolvería la hospitalidad que los ciudadanos de Sabadell tuvieron con él.

El 19 de octubre, el domingo siguiente de la inesperada y fugaz vista, Colomer y Josep Canudas -piloto y fundador del Aero Club Catalunya- volvieron a tomar tierra en Sabadell como muestra de agradecimiento a la localidad catalana¹⁹. Los dos aparatos realizaron una pequeña exhibición sobre el cielo de la ciudad, despertando la admiración de los presentes. Finalmente, aterrizaron en los terrenos de Can Diviu, colindantes a la finca de Can Torres, donde en 1910 se especuló con construir el aeródromo sabadellense. Fueron recibidos por miembros del ayuntamiento, quienes les ofrecieron una comida en la que los pilotos tuvieron la oportunidad de destacar la importancia que tendría un campo de aviación en una población como Sabadell.

Quizás todavía fuese demasiado pronto, pero de aquél encuentro del 19 de octubre de 1919 surgió algo más que una admiración entre la ciudad y las ganas de poder volar. Entre quienes tuvieron la oportunidad de presenciar aquellos dos aviones sobrevolando la ciudad, se encontraba Ferran Llàcer, quien apostaría fervientemente por la aviación local, convirtiéndose en el pionero de susodicha afición en la ciudad. Al poco de aquél concurso aéreo, Llàcer se hizo socio del Aero Club de Catalunya y entabló una fuerte amistad con alguno de los pilotos más representativos de la entidad, entre ellos el precursor de la aviación catalana Josep Canudas. De este

¹⁸ Diari de Sabadell. 'Els primers avions que aterraren a Sabadell'.

¹⁹ Fernández, José; Utrilla, Luis. 'Historia del Aeropuerto de Sabadell' - Página 21.

modo, la relación entre ambos se convirtió en un enlace entre la afición barcelonesa y sabadellense, que soñaba con tener un aeródromo desde hacía más de diez años.

Y llegó el campo de vuelo

El interés de Llàcer con la aviación siempre fue notorio, hasta el punto que él mismo realizó las negociaciones pertinentes para hacer realidad el sueño aéreo en Sabadell. El 4 de abril de 1925, sus gestiones fructificaron en la inauguración del primer campo de vuelo de la historia de la ciudad. Los terrenos escogidos en esta ocasión fueron los de una finca situada en el barrio de Ca n'Oriac. Sin embargo, la precariedad de las instalaciones dificultaba la práctica de vuelo. La longitud de la pista era escasa y en función de la fuerza y la dirección del viento, en muchas ocasiones era imposible despegar²⁰. El historiador y miembro del Arxiu Històric de Sabadell, Genís Ribé, cree que tan sólo debieron aplanar un terreno. "Por los pocos testimonios que hay y los documentos fotográficos, se puede decir que no fue nada importante", asegura.

La inauguración del campo de aviación contó con el aterrizaje de un modelo de avión 'Aviatick' pilotado por el ya conocido Josep Canudas y acompañado por Ferran Llàcer. Además, también se fundó la delegación de la Penya de l'Aire en la ciudad, creada en Barcelona por Canudas en 1923 y cuya presidencia en Sabadell corrió a cargo del propio Llàcer. Aunque en sus inicios contó con una veintena de socios, la disponibilidad de la entidad y de las nuevas instalaciones mejoró la relación y la práctica aérea entre ambas ciudades. A la mañana siguiente, Canudas hizo varios vuelos con pasajeros con la intención de difundir la aeronáutica en la localidad del Vallès²¹.

Definitivamente, la aviación sabadellense cogió el impulso suficiente que no pudo conseguir años atrás, especialmente en 1910, cuando se planteó la construcción del primer aeródromo a nivel español en su ciudad. Josep Canudas y Ferran Llàcer se convirtieron en los abanderados de un movimiento aéreo que acabó encandilando a muchos de los ciudadanos de aquella capital obrera del Vallès Occidental. De la ambición generada a partir de aquél humilde campo de aviación, fue creciendo día a día la afición entre la gente. La situación política y social de los años '30 y el cambio

²⁰ Escorsell, Leandre. 'La historia de la aviación catalana a través del Aero Club Barcelona-Sabadell' - Página 42.

²¹ Ribalta, Pere. 'Crònica de l'aviació de Sabadell'. http://www.sabadell-aviacio-historia.com/ca-n-oriac1925_.htm.

hacia la Segunda República española fueron factores que terminaron situando a Sabadell en el panorama aéreo catalán.

2 - La oportunidad de la Segunda República

Contexto político y primeros meses

Las elecciones municipales del 12 de abril de 1931 fueron la antesala de la Segunda República Española, proclamada de manera oficial dos días más tarde, el día 14, con un carácter puramente festivo en Sabadell. La dictadura de Primo de Rivera (de 1923 a 1930) dejó latente el gran contraste entre el sistema autoritario y democrático. La ciudad pasó de tener un ayuntamiento de designación, que estuvo en el poder durante siete años, a tener una alcaldía electa por sus ciudadanos. La izquierda dominó y se hizo cargo de la junta local, siendo Salvador Ribé García, del Círcol Republicà Federal, el nuevo Alcalde del municipio. Ribé -quien tenía una pequeña empresa a su cargo- supo introducir el ideal federalista en la clase obrera. Más adelante, fueron Magí Marcè Segarra²² y Joan Miralles Orrit²³ -ambos del mismo partido que Ribé- quienes encabezaron la política de la ciudad. Josep Germà Homet fue el único alcalde republicano de Sabadell que no fue electo por el pueblo sabadellense, siendo nombrado por la autoridad gubernativa en una situación excepcional: del 13 de octubre de 1934 al 16 de febrero de 1936²⁴ ejerció el alto cargo local debido a la inestabilidad política generada durante el 'bienio negro'. Sin embargo, todos ellos culminaron las obras que se llevaron a cabo durante el periodo republicano.

En 1931 se produjo una eclosión de proyectos, fundamentalmente culturales y sindicales. La vertiente cultural pasó a manos del ayuntamiento, con unas competencias y unos recursos muy limitados. La gran tarea del Estado español y también del consistorio sabadellense fue la de crear grandes escuelas, un aspecto fundamental para la política republicana²⁵. De abril a octubre de 1931 se construyeron 7.000 nuevas escuelas a nivel español, y en dos años se llegó a las 10.000. Durante los 5 años de República, se edificaron un total de 27.000 centros educativos y se llegó

²² Ajuntament de Sabadell. 'Una esperança desfeta' - Pàgina 33. Segarra fue Alcalde de Sabadell del 1 de febrero al 8 de octubre de 1934, y del 17 de febrero al 15 de abril de 1936.

²³ Ajuntament de Sabadell. 'Una esperança desfeta' - Pàgina 33. Miralles Orrit fue Alcalde de Sabadell del 1 de junio al 17 de octubre de 1936.

²⁴ Ajuntament de Sabadell. 'Una esperança desfeta' - Pàgines 33 y 34.

²⁵ La intención fue la de emular al modelo educativo laico francés.

prácticamente a la plena escolarización de niños y niñas²⁶. La otra parte de los proyectos fueron los sindicales, y corrieron a cargo de los sindicatos, que volvieron a estar legalizados. En Sabadell, la CNT condujo la Federación Local de Sindicatos, una institución con un fuerte seguimiento por parte de la clase trabajadora: 10.000 afiliados en una ciudad de 40.000 habitantes²⁷, la segunda más grande de Catalunya.

Durante el lustro republicano, la ciudad tuvo la oportunidad de forjar proyectos y generar masa crítica gracias a la libertad democrática. Después de siete años de dictadura, surgió una generación de personas que querían formar parte del panorama político: la situación durante toda la Segunda República tanto en este aspecto como en el social fue inestable. Sin embargo, iniciativas culturales como las relacionadas con la aviación salieron adelante. Como explica Genís Ribé: "Había mucho asociacionismo, mucha vida cultural y deportiva, y un interés por el mundo de la aviación que en su época fue atractivo, importante y moderno". El Ayuntamiento de Sabadell supo sacar partido a estas ganas de modernizar la vida de sus ciudadanos, y ellos también tuvieron el interés de hacerlo viable. El 2 de agosto de 1931, el campo de vuelo de Ca n'Oriac acogió el 'Festival Aéreo de Sabadell'. Varios aviones del Aero Club Catalunya acudieron a la cita: los modelos fueron los 'Avro-Avian', 'Hanriot' y 'Avro 504K'²⁸. Miles de personas acudieron como testigos de la exhibición, en la que no faltaron acrobacias ni demostraciones de pericia de los pilotos. Por desgracia, hubo que lamentar los accidentes mortales de dos pilotos, que no pudieron recuperar la barrena²⁹ en sus respectivas aeronaves.

Semanas después del exitoso festival, llegó otra jornada histórica para la aviación local. El 25 de agosto de 1931 una veintena de aficionados que frecuentaban con asiduidad el campo de aviación sabadellense se reunieron en el Restaurante-Café Euterpe, en la Rambla de la República de Sabadell, para fundar el Aero Club

²⁶ Masjuan, Eduard. 'Medis obrers i innovació cultural a Sabadell (1900-1939)' - Página 145. Este dato cayó en picado durante la posguerra, especialmente en el caso de las niñas.

²⁷ Información extraída durante la entrevista realizada a Martí Marín, historiador y profesor de la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB).

²⁸ Escorsell, Leandre. 'La historia de la aviación catalana a través del Aero Club Barcelona-Sabadell' - Página 53.

²⁹ Fenómeno originado cuando un avión cae verticalmente y gira sobre sí mismo.

Sabadell³⁰. Lo de aquel día tan sólo supuso un acto simbólico, ya que no fue hasta el 3 de septiembre cuando se formalizó. A los pocos días de su puesta en marcha, la entidad alquiló un pequeño local en el número 6 de la ya nombrada Rambla de la República, donde constituyeron su sede. Posteriormente, se hicieron con un planeador 'Anfäger', propiedad de un socio del club, para poder realizar sus primeras prácticas de vuelo como institución.

La creación del nuevo Aero Club local resultó tan próspera que en diciembre de ese mismo año, cuando la entidad tenía apenas tres meses de vida, tuvo que cambiar de local debido al amplio volumen de solicitudes para formar parte de la institución. En esta ocasión, la sede se situó en un edificio que hacía esquina en Via Massagué con la calle Escola Pia. Además, gracias al buen ojo de sus dirigentes, el organismo pasó a denominarse Aero Club de Sabadell i del Vallès. De este modo abarcaron las comarcas del Vallès Oriental y el Vallès Occidental³¹, teniendo derecho a más subvenciones.

El inicio del nuevo aeródromo

Con un panorama más que optimista en el aspecto social y cultural sabadellense, la Segunda República al fin traería consigo la culminación del proyecto aéreo, frustrado años atrás. La cantidad de actividades y la creciente afición, reconocida en su mayoría a través del nuevo Aero Club, hicieron que un grupo de personalidades de la ciudad volvieran a fijar su interés en la construcción de un aeródromo, como ya se intentó 21 años atrás. Y es que el campo de aviación de Ca n'Oriac ya no cumplía las exigencias de los usuarios que allí se congregaban. Un mes después del festival y tan sólo unos días más tarde de la fundación del Aero Club local, el 11 de septiembre de 1931 se presentó en el pleno del consistorio una recomendación para instalar un aeródromo en la ciudad, curiosamente en los mismos terrenos sobre los cuales en 1910 se planteó la iniciativa: al sudoeste de Sabadell, colindante a Sant Quirze y Cerdanyola, entre la vía de tren que conectaba Barcelona y Zaragoza y el 'Riu Sec'³².

³⁰ Diari de Sabadell. '80 anys del primer aeroclub a Sabadell'.

³¹ Diari de Sabadell. '80 anys del primer aeroclub a Sabadell'.

³² Escorsell, Leandre. 'La historia de la aviación catalana a través del Aero Club Barcelona-Sabadell' - Página 43.

Pese a que la iniciativa tan sólo consistió en una simple propuesta, el ayuntamiento se puso rápidamente manos a la obra para analizar las características del terreno e iniciar las gestiones necesarias para construir las instalaciones lo antes posible. El 30 de noviembre, el propio equipo municipal presentó un documento donde se detallaron muchos de los aspectos que hacían del aeródromo una instalación indispensable para Sabadell³³. En él, se alabaron tanto las buenas cualidades del terreno como su situación geográfica, ambas únicas en el territorio catalán y probablemente español. También se destacaron las condiciones climáticas, la situación del terreno y sus características: 1.200 metros de longitud de pista y 500 metros de anchura, con un suelo firme y permeable, sin edificios alrededor y con la línea de tren situada al límite de su extensión que dividía la pista de la ciudad. En cuanto a su situación estratégica, el texto destacaba la cercanía de ciudades económicamente importantes como Terrassa, Granollers o Barcelona. Además, dejó a entrever la oportunidad de comunicar la población con "todos los centros productores y comerciales del mundo".

Dos meses más tarde, en enero de 1932, la aeronáutica militar española -quien tendría la última palabra a la hora de dar el visto bueno a las obras- se encargó de llevar a sus hombres para analizar y realizar un informe sobre el emplazamiento de forma independiente³⁴. En él se describieron las dificultades del terreno y cómo solucionarlas, tales como el alcantarillado, las fincas que dificultaban el proyecto o la línea de alta tensión que cruzaba la parcela.

Durante el mes de febrero, la prensa catalana se hizo eco de los avances que el ayuntamiento y la aeronáutica militar realizaron, cada uno por su cuenta³⁵. En las informaciones se hizo latente el entusiasmo que supondría la construcción del aeródromo. Por un lado, se destacó el privilegio de contar con una instalación capaz de abarcar la nueva tecnología aérea, que conectaría a todo el mundo mediante su transporte. Por otro lado, también se ensalzó la oportunidad industrial que supondría para Sabadell. Genís Ribé cree que se trató de "una apuesta de futuro desde el punto de vista de una ciudad que tenía riqueza industrial y buen nivel económico".

³³ Anexo 5.

³⁴ Anexo 6.

³⁵ Anexo 7.

Los impulsores del proyecto

La iniciativa de llevar a cabo el proyecto surgió, en sus inicios, de la junta del Aero Club de Sabadell i del Vallès, con su presidente Antoni Campmajó al frente. La intención fue que la entidad y el ayuntamiento uniesen esfuerzos para llevar a cabo la iniciativa. Por esta razón, un concejal municipal formó parte de aquella junta del Aero Club con el objetivo de que "la obra que se realizase fuese conjunta y dirigida por el bien de la ciudad", según recoge un libro que elaboró el ayuntamiento sobre la gestión municipal durante la República³⁶.

Los políticos también pensaron que sería una buena idea, generando la implantación de una industria aeronáutica en la ciudad que contribuiría a mejorar su desarrollo económico. Fue el primer Teniente de Alcalde de la ciudad, Jaume Ninet Vallhonrat, quien más presionó para hacer efectivas las primeras gestiones y formalizar así la construcción del aeródromo local. Vallhonrat, especializado en telares y vicepresidente de la Cámara Oficial de Comercio e Industria³⁷, tuvo la voluntad de transformar la industria local, que entonces se dedicaba prácticamente de forma exclusiva al sector textil. De este modo, la fabricación del nuevo aeródromo traería consigo "la pujanza de la industria eléctrica y metalúrgica, que permitiría especializar rápidamente a los obreros en la construcción y reparación de aparatos"³⁸.

Los siguientes meses estuvieron marcados por un debate en la opinión pública: ¿Podría Sabadell asumir el alto coste de la construcción de un aeródromo en la ciudad? Una parte de la población se mostró contraria a la iniciativa, mientras que la otra, una minoría pero con poder y peso en la ciudad, pensó en los posibles beneficios económicos que ello traería. José Fernández asegura que "la idea de construir el aeródromo surgió del ímpetu de la burguesía y de los empresarios de la República, que vieron una oportunidad de negocio para desarrollar industria". Concretamente, del empresariado dedicado a la construcción de maquinaria para la industria textil, un sector considerado "de segunda fila dentro de la burguesía de los industriales catalanes", en comparación con aquellos que se dedicaban a la producción exclusiva de telas, apunta el periodista. El historiador y profesor de la Universidad Autónoma de

³⁶ Ajuntament de Sabadell. 'Trenta tres mesos de gestió municipal' - Pàgina 96.

³⁷ Fernández, José; Utrilla, Luis. 'Historia del Aeropuerto de Sabadell' - Pàgina 31.

³⁸ Ajuntament de Sabadell. 'Trenta tres mesos de gestió municipal' - Pàgina 95.

Barcelona (UAB) Martí Marín, siguiendo esta tesis, añade al respecto: "Al principio, el aeródromo fue prioridad de un grupo reducido de personas que tenían avioneta. A partir de aquí algunos talleres se especializarían, pero tuvo una importancia relativa en comparación con el tejido industrial sabadellense". Por lo tanto, y pese a la afición aérea local, la iniciativa surgió de un reducido grupo de personas interesadas en la temática y que, o bien podían permitirse tener un aparato para poder volar, o bien tenían la intención de hacer negocio a través de la industria metalúrgica.

Instituciones, acuerdos y construcción de las instalaciones

El Aero Club volvió a tener un papel fundamental para el devenir del futuro proyecto con una propuesta que facilitó el entendimiento y redujo las tensiones creadas hasta la fecha, debidas al alto coste de las obras del campo de vuelo. El organismo propuso que los terrenos donde se edificaría el emplazamiento fuesen cedidos al Ramo de la Guerra, con el objetivo de que éste cubriera gran parte de los costes de la construcción. El ministerio estaba buscando unos terrenos en Catalunya donde establecer una base aérea y, en un principio, la zona del río Ebro fue la primera opción. Sin embargo, la idea de edificarla en Sabadell agradó a los militares, que tuvieron la última palabra. Si la iniciativa prosperaba, el ayuntamiento no correría con todos los cargos de construcción y mantenimiento, aumentando así las posibilidades de éxito.

El ejército aceptó rápidamente la oferta de establecer el aeródromo en Sabadell junto a unas condiciones, entre las cuales figuró que el Aero Club de Sabadell i del Vallès pudiese utilizar el espacio para fines sociales, propios de la aviación civil³⁹. El 2 de abril de 1932 una comisión del Gobierno, procedente de Madrid y encabezada por el Comandante Miguel Ramírez de Cartagena - ingeniero de la aviación militar, responsable del proyecto y encargado de supervisar las obras del aeródromo-, visitó los terrenos sobre los cuales se construirían las instalaciones⁴⁰. Un mes más tarde, el 20 de mayo de 1932, en un pleno del Ayuntamiento de Sabadell se aprobó la cesión gratuita de los terrenos al Ramo de la Guerra⁴¹. El acuerdo también fijó una aportación de 431.000 pesetas como subvención para arrancar el proyecto, convirtiéndolo así en una prioridad militar. El Estado dio luz verde a la cesión el 25 de septiembre de 1932,

³⁹ Anexo 8.

⁴⁰ Fernández, José; Utrilla, Luis. 'Historia del Aeropuerto de Sabadell' - Página 31.

⁴¹ Anexo 9.

a través de un escrito del ministerio de Guerra, con Manuel Azaña al frente⁴². Con este documento el aeródromo de Sabadell sería, ya de manera oficial, una realidad.

En la misma sesión del 20 de mayo también se estipuló la creación del Patronato Pro Aeródromo, una institución encabezada por el alcalde local, Salvador Ribé, su primer Teniente de Alcalde, Jaume Ninet Vallhonrat, y otras personalidades relevantes dentro de la política y la industria sabadellense⁴³. El organismo nació con el objetivo de realizar las gestiones necesarias para sacar el proyecto adelante. Cuatro días después de la creación del patronato, varios de sus representantes iniciaron los primeros contactos para la construcción del aeródromo, reuniéndose con el subsecretario y el ministro de Guerra⁴⁴.

Que una parte del coste de las instalaciones corrieran a cargo del ejército no significó en ningún momento que el ayuntamiento no tuviese que buscar mecanismos para poder aportar lo pactado. La ciudad necesitaba un millón de pesetas para hacer frente a los costes, una cantidad desorbitada para la época. La mejor opción fue negociar la obtención de un crédito con un banco, y el Patronato también se encargó de realizar las gestiones pertinentes. Finalmente, y aprovechando la relación con la junta, fue la Caja de Ahorros de Sabadell quien concedió el préstamo a un interés del 5,50%. Una vez aprobado por unanimidad el presupuesto extraordinario en la junta local⁴⁵, el 17 de junio de 1933 el Departamento de Hacienda de la Generalitat validó la operación⁴⁶. En el documento se estipuló que del 14 de julio de 1933 y hasta el 31 de diciembre de 1934 se entregarían las cantidades correspondientes. Por otra parte, del 1 de enero de 1935 al 31 de diciembre de 1954 se procedería al pago de 83.679,35 pesetas anuales a la entidad bancaria⁴⁷.

⁴² Anexo 10.

⁴³ Formaron parte del Patronato Pro Aeródromo miembros del Club Aviación Sabadell, la Cámara Oficial de Comercio e Industria, la Cámara Oficial de la Propiedad Urbana, el Gremio de Fabricantes, el Banco de Sabadell y la Caja de Ahorros de Sabadell.

⁴⁴ Anexo 11.

⁴⁵ Anexo 12.

⁴⁶ Fernández, José; Utrilla, Luis. 'Historia del Aeropuerto de Sabadell' - Página 3.

⁴⁷ Ajuntament de Sabadell. 'Trenta tres mesos de gestió municipal' - Página 104.

Con el dinero disponible desde el verano de 1933⁴⁸, el ayuntamiento se puso manos a la obra para expropiar las fincas que ocupaban el terreno del aeródromo y aplanar sus tierras. Las 76 hectáreas destinadas a ubicar las nuevas instalaciones -9 de ellas pertenecientes al municipio de Sant Quirze- eran propiedad de 18 dueños distintos. El 30 de septiembre se certificaron e iniciaron las expropiaciones, que costaron un total de 400.000 pesetas. Finalmente, el 7 de enero de 1934 la junta local se hizo cargo de las dos últimas fincas que quedaban por negociar⁴⁹. La primera, Can Diviu –también conocida como Torre Gorina-, era propiedad de Tomás Gorina. El edificio estaba situado en la zona del futuro acceso a las instalaciones, con lo que quedó intacta. La segunda, Can Miró, propiedad de Jaume Sanllehí, estaba situada justo en la mitad de lo que acabaría siendo la pista del aeródromo, con lo que se procedió a su derrumbe.

En cuanto al aplanamiento del terreno con la intención de acondicionar la pista de aterrizaje, el Patronato Pro Aeródromo aportó otras 450.000 pesetas, con lo cual el préstamo concedido quedó reducido a tan sólo 150.000 pesetas. En vez de esperar a que el Gobierno de la República cediera el presupuesto necesario, fue el propio Ayuntamiento de Sabadell, en colaboración con el Patronato Pro Aeródromo - gestionado por Jaume Ninet Vallhonrat- quien avanzó la cuantiosa suma⁵⁰. La posibilidad de albergar un importante campo de vuelo finalmente se logró, pero el coste fue alto.

Josep Canudas y Ferran Llàcer, protagonistas en la puesta en marcha del campo de vuelo de Ca n'Oriac, iniciaron sin darse cuenta un sueño que alcanzó su meta el verano de 1934. El 26 de julio, el nuevo aeródromo quedó inscrito de manera oficial en la red aérea de Catalunya, estando abierto a la aviación deportiva y de turismo⁵¹. En cuanto a su inauguración, se produce un baile de cifras debido a la falta de documentación sobre lo ocurrido aquellos días exactos. José Fernández asegura que se produjo el 1 de agosto⁵². Sin embargo, la mayoría de versiones y datos apuntan a

⁴⁸ Anexo 13. Plano que situaba el emplazamiento del futuro aeródromo local, en 1933.

⁴⁹ Federació d'Associacions de Veïns de Sant Quirze del Vallès. 'Informe Històric de l'Aeroport de Sabadell' - Pàgina 7.

⁵⁰ Castells, Andreu. 'Del terror a la Segona República' - Pàgina 19.25.

⁵¹ Anexo 14.

⁵² Fernández, José; Utrilla, Luis. 'Historia del Aeropuerto de Sabadell' - Pàgina 34.

que fue el domingo día 7, una semana después y coincidiendo con la Fiesta Mayor local⁵³. Como expresó el propio ayuntamiento de la época: "En nuestra ciudad, receptora de todo tipo de inquietudes, no podía faltar un núcleo de entusiastas de la aviación, considerada como deporte y como medio de locomoción. Y de esta inquietud tan sentida ha surgido el aeródromo de Sabadell"⁵⁴.

Los primeros pasos de la moderna base aérea fueron ambiciosos. El Aero Club de Sabadell i del Vallès tuvo un gran protagonismo, tanto que el día de Reyes de 1935 estrenaron su primera avioneta, una 'Potez' biplaza procedente de tierras francesas. Con ella, y gracias a la colaboración de la Escuela de Aviación de Barcelona, muchas fueron las personas que se iniciaron como pilotos. La construcción de un hangar y un depósito de combustible fueron medidas que se adoptaron con el paso de los meses y los años, ya que en su inauguración el aeródromo no estuvo en perfectas condiciones⁵⁵. Incluso Pere Ribalta puntualiza que en sus inicios, tan sólo se trataba de "un campo aplanado".

El 18 de julio de 1936 la función del aeródromo local cambió inesperadamente. La inestabilidad política desembocó en una Guerra Civil. Pocos imaginaron el papel tan importante que jugaría el joven campo de vuelo durante el transcurso del conflicto bélico. Para bien o para mal, la historia de Sabadell quedaría ligada a la contienda, especialmente desde el punto de vista aéreo.

⁵³ Diari de Sabadell. 'Història de l'actual aeròdrom'.

⁵⁴ Ajuntament de Sabadell. 'Trenta tres mesos de gestió municipal' - Pàgina 93.

⁵⁵ Información extraída durante la entrevista realizada a José Fernández, periodista y experto de la aviación sabadellense.

3 - La aviación local durante la Guerra Civil

Primeros pasos de un conflicto que fue más allá de las fronteras

La Guerra Civil estalló en julio de 1936. Varias ciudades intentaron sublevarse ante el gobierno republicano e imponer su doctrina. Sin embargo, este conflicto fue particular por varias razones. En primer lugar, porque el papel fundamental de la aviación no tuvo precedentes hasta la fecha. La investigación tecnológica se centró especialmente en desarrollar modelos de avión orientados para el combate: los cazas se habían modernizado durante los últimos años. La segunda razón tiene un componente más general. Y es que el estallido de esta guerra supuso un banco de pruebas idóneo para las potencias que posteriormente participarían en la Segunda Guerra Mundial. Alemania, Italia, Rusia y Francia facilitaron material y tuvieron la oportunidad de probar la maquinaria de guerra y ayudar a sus aliados, ya fuesen nacionales o republicanos. En este aspecto, el bando franquista fue el gran beneficiado.

Durante los primeros meses de contienda, el bando Nacional tuvo la oportunidad de abastecerse gracias a la generosa ayuda exterior. Hitler ordenó enviar 20 trimotores de transporte 'Junker' y 6 cazas 'Heinkel'⁵⁶ con el objetivo de proteger las primeras zonas dominadas en territorio español. Por su parte, en agosto llegaron los primeros efectivos italianos. El personal llegó antes que los cazas, que entraron el 27 de agosto⁵⁷. 3 'Fiat' y 3 hidroaviones 'Macchi'. El 29 llegarían varios de los mejores bombarderos de la armada italiana, los 'Savoia'. En cuanto al bando republicano, el apoyo fue dispar. Rusia no dudó en prestar su ayuda, aunque llegó algo más tarde que la enemiga. En octubre de 1936 llegaron los primeros aviadores y 55 aparatos, una mezcla de los cazas 'Chatos' y 'Moscas'; el bombardero de largo alcance 'Katiuska' y los de corto alcance 'Rasantes' y 'Natachas' que desembarcaron en el puerto de Cartagena⁵⁸. Francia prestó en un primer momento munición, aparatos y personal. Sin embargo, cuando se percataron de la intervención de las principales potencias europeas, se lo pensaron mejor: no querían repetir la masacre de la Primera Guerra Mundial. La historia ha demostrado que tendrían que haber adoptado una estrategia algo más valiente y ofensiva ante la situación que se vivió en nuestro país. A lo largo

⁵⁶ Diari de Sabadell. 'La primera ayuda alemana'.

⁵⁷ Diari de Sabadell. 'Història de l'avió abatut en el cel de Sabadell'.

⁵⁸ Diari de Sabadell. 'Las primeras escuadrillas de <<Chatos>>'. Apodos españoles de los 5 aviones rusos que dieron cobertura a la República durante la Guerra Civil.

de los tres años que duró el conflicto, se calcula que unos 2.000 aviones de combate cruzaron la frontera, sin contar los de segunda fila o los fabricados en nuestro territorio.

Desde la óptica sabadellense, el Aero Club dejó de ejercer su actividad y el campo de vuelo pasó a tener otras funciones. José Fernández opina que el primer año de la guerra no tuvo mucha importancia para la ciudad, aunque se trabajó desde el primer día para acondicionar las instalaciones del aeródromo, dirigido por el teniente Emilio Pérez Laborda hasta noviembre de 1937, cuando el teniente coronel Ramón García Larrea se hizo cargo del complejo. Catalunya disponía de un conjunto de pequeños aeródromos a lo largo de su territorio, manteniendo el contacto entre sí. El núcleo de esta red de aeropuertos catalanes estuvo centrado en Reus, Sabadell y Barcelona, todos ellos conectados con el frente -Lleida y Sariñena, éste último en Aragón-. Los años le fueron dando protagonismo al aeródromo del Vallès. "Durante el último tramo de la Guerra Civil, la zona de Sabadell fue la más importante en términos aéreos", señala Fernández. Además, a lo largo del conflicto, el ejército ocupó en la ciudad más de 25 locales con la finalidad de otorgarles un uso puramente militar⁵⁹. En estos aspectos, Josep Moix, en aquél entonces alcalde, tuvo un papel fundamental, ejerciendo unas políticas más orientadas a un nivel más amplio -quizás más centrado en la guerra- que específico en Sabadell. Según Martí Marín, su gestión fue "excelente", ya que "representó la continuidad de los objetivos que se plantearon durante la República". Eso le llevó en 1938 a convertirse en ministro de Trabajo republicano, demostrando su dedicación al gobierno central y teniendo que dejar así la alcaldía municipal.

Los diferentes sucesos que transcurrieron en la guerra marcaron el devenir de una ciudad que soñaba con el deporte aéreo y no con su batalla. Durante el inicio del conflicto, el Gobierno se incautó de personal y material de los diferentes aeródromos españoles para hacer frente a la amenaza del bando Nacional, una orden frecuente a lo largo de la contienda⁶⁰. El piloto sabadellense Jaume Picanyol sufrió estas medidas en sus propias carnes. Dueño de una pequeña industria metalúrgica, fue uno de los Fundadores del Aero Club de Sabadell en el 1931 y responsable de buscar la primera avioneta de la entidad a París, la 'Potez 36'. En 1934 se convirtió en el primer

⁵⁹ Ribé i Monge, Genís. 'Els espais històrics de la Guerra Civil a Sabadell. Un patrimoni emergent' - Pàgina 68. La cifra exacta de locales ocupados fue de 28.

⁶⁰ Anexo 15.

ciudadano del municipio en obtener el título de piloto. Profesor de la escuela de aviación, la Guerra Civil le cogió de pleno. Por orden de la propia Generalitat, Picanyol fue obligado a incorporarse a la disciplina militar para participar en combate aéreo⁶¹. Josep Canudas se encargó de formar a los pilotos de aviación civil para la batalla. Tras unos días de incertidumbre, el piloto y la avioneta del Aero Club acabaron en el aeródromo de Sariñena, avanzadilla del frente de Aragón.

El 3 de agosto de 1936 la aviación republicana bombardeó Zaragoza con la intención de recuperar la ciudad. Varias fuentes aseguran que Picanyol se encontraba como observador⁶², siendo el encargado de tirar las famosas bombas que cayeron sobre la basílica del Pilar. Ya fuese por la ayuda de la virgen -como acreditó el franquismo- o por otras razones, las tres bombas que lanzó Picanyol no llegaron a estallar. Varias versiones son las que aseguran que él mismo fue quien desactivó los artefactos antes de lanzarlos. Pere Ribalta confirma la información y asegura que no quiso hacerlo porque "era una persona culta y no quería volar un monumento tan importante como la basílica". Sea como fuere, la aventura del piloto sabadellense acabó el 1 de septiembre, cuando durante un combate aéreo fue alcanzado en la pierna, que le sería amputada posteriormente. Desde entonces, fue dado de baja para el resto de la guerra. En cuanto a la avioneta del Aero Club, acabó destrozada a causa de una tormenta que arrasó parte del campo de vuelo aragonés. Tan sólo unos días más tarde de este incidente, el aeródromo de Sabadell comenzó las gestiones para acondicionar sus instalaciones. La guerra no había hecho más que empezar.

Militarización del aeródromo

La Guerra Civil se inició en julio de 1936. Sin embargo, en Sabadell no se reaccionó hasta septiembre, cuando los militares se hicieron cargo del aeródromo, otorgándole poco a poco una importancia capital. No sabemos a ciencia cierta quién inició las gestiones, si el ayuntamiento o el Gobierno de la Generalitat⁶³. La cuestión fue que en pocos meses, las instalaciones y sus servicios dieron un giro de 180 grados. El Aero Club local empezó a atender ciertas necesidades: formación de pilotos, observadores

⁶¹ Diari de Sabadell. 'Jaume Picanyol i Camps, el primer aviador de Sabadell'.

⁶² Personal cuya funciones principales eran las de avistar tropas enemigas, fijar objetivos y tirar bombas, entre otras.

⁶³ Información extraída durante la entrevista realizada a Martí Marín, historiador y profesor de la Universidad Autónoma de Barcelona (UAB).

de vuelo, mecánicos aéreos y telegrafistas⁶⁴. Además, Torre Gorina -o Can Diviu- se convirtió en un cuartel de oficiales. También se construyó un puesto de guardia⁶⁵. Vicenç Portolés fue un testimonio de excepción de lo vivido durante el conflicto, cuando tan sólo tenía 15 años. Apasionado de la aviación, se desplazaba cada día de Cerdanyola a Sabadell siguiendo la vía del tren hasta llegar al aeródromo para ver volar los aparatos. Recuerda que "en Torre Gorina también vivían los pilotos y algunos de los guardias", dando cobertura al campo de vuelo y fijando indicaciones sobre misiones de defensa y vigilancia en toda la ciudad y sus alrededores.

El día 3 de septiembre comenzó la avalancha de peticiones de reformas de las instalaciones sabadellenses, cuando la Generalitat publicó un Decreto que ordenaba el inicio de las obras. Se creó un Comité de Aviación, siendo el comandante Miguel Ramírez de Cartagena -quien ya fue supervisor de la construcción del aeródromo local- el encargado de validar el conjunto de documentos para iniciar las obras que se efectuaron durante aquellos meses⁶⁶. En el Decreto se fijaron varios puntos importantes, haciendo hincapié en el desvío de la línea eléctrica que cruzaba el campo de vuelo, una obra que se concluyó a finales de 1936. Por el momento, los costes corrieron a cargo del ayuntamiento. Dos días más tarde, Cartagena envió un informe de las obras más detallado, indicando otras reformas que se deberían hacer⁶⁷, entre ellas un "proyecto de explanación del campo de aterrizaje" para la "suavización de márgenes y resaltes, terraplenado de hoyos y desviación de los caminos de servidumbre". Estas obras duraron un mes y el Conseller de Defensa de la Generalitat, Felip Díaz y Sandino, autorizó que el departamento de Hacienda adelantara el pago de varias de las reformas, ésta incluida⁶⁸. El aeródromo tendría tres pistas sin asfaltar: una principal de 1.150 metros, paralela a la línea del ferrocarril que pasaba junto a las instalaciones; y dos pistas más, secundarias y de escaso recorrido.

⁶⁴ Benaul, Josep M.; Calvet, Jordi; Casals, Lluís; Domingo, Artur; Pozo, José Antonio. 'La República i la Guerra Civil Sabadell 1931-1939' - Pàgina 128.

⁶⁵ Escorsell, Leandre. 'La historia de la aviación catalana a través del Aero Club Barcelona-Sabadell' - Pàgina 44.

⁶⁶ Anexo 16.

⁶⁷ Anexo 17.

⁶⁸ Anexo 18.

El siguiente paso consistió en ampliar las instalaciones y el recinto del aeródromo. El día 23, una carta de Sandino ordenó la incautación de la finca de Can Torres, colindante al norte del aeródromo⁶⁹. Desde entonces, la finca sirvió para alojar talleres y dar cobertura a la aviación militar. Al mismo tiempo, se ordenó con la misma finalidad el adelanto económico para la construcción de tres hangares situados junto a la casa⁷⁰. En el documento también se hablaba de "iluminar el campo de aviación". Y es que la práctica del vuelo nocturno fue un factor revolucionario, siendo el de Sabadell uno de los primeros aeródromos en incorporarla durante la guerra, como se verá más adelante. En octubre, se hizo oficial esta instalación: 3.375 vatios de potencia hicieron posible que los aviones pudiesen realizar vuelos nocturnos, aunque las condiciones en este aspecto continuaban siendo precarias⁷¹. Se acabó así con la práctica rudimentaria de guiar el aterrizaje de las aeronaves con los faros de los camiones. A finales de octubre, la militarización del aeródromo de Sabadell ya fue un hecho. Un destacamento de 31 hombres del cuerpo de las Fuerzas Aéreas de la República Española (FARE) se hizo cargo de las instalaciones con el objetivo de realizar misiones de vigilancia.

En 1937 se finalizaron las obras del aeródromo que quedaban pendientes. Uno de los principales aspectos a resolver fue la unión entre la pista principal y la finca y hangares de Can Torres, algo alejadas la una de la otra. Desde el mes de febrero se procedió a la construcción de una pista de unión entre ellas, de manera que los aviones que se repararan en las instalaciones podrían volver a la pista rápidamente⁷².

Otra construcción finalizada durante el mismo periodo y que resultó clave para el devenir del campo de vuelo fue la de un arsenal y polvorín subterráneo, edificado a manos de las FARE. El habitáculo se situó a 14 metros bajo las instalaciones principales del aeródromo⁷³, aprovechando que el campo de vuelo estaba situado sobre un terreno elevado. Su interior tenía una forma de 'U' y disponía de dos accesos en forma de 'S' camuflados para que, en caso de ser detectados, los trabajadores pudiesen huir por uno de ellos. La construcción disponía de tres pasillos principales,

⁶⁹ Anexo 19.

⁷⁰ Anexo 20.

⁷¹ Anexo 21.

⁷² Anexo 22.

⁷³ Actualmente, colindante al Club de Tir Sabadell.

con suelo de cemento y paredes de hormigón en forma de herradura para aguantar mejor la presión de la cantidad de tierra que tenía sobre ella. No tenía ventanas, tan sólo una ventilación en la entrada más próxima a Torre Gorina, generando una sensación claustrofóbica. Uno de los accesos -hoy día junto al Club de Tiro- mide 47 metros, y el pasillo paralelo 43. Por su parte, el pasillo que conecta ambas cámaras mide 32. Al ser un lugar donde se fabricaban explosivos, las puertas eran de metal y permanecían siempre cerradas para proteger al exterior de un posible accidente.

Todo el espacio disponible estuvo dedicado a la fabricación y almacenaje, tanto de munición como de proyectiles a lo largo de la guerra. Según aseguró el historiador local Pere Mañé, el polvorín de Sabadell es el único descubierto hasta la fecha en la provincia de Barcelona, y fue en su momento uno de los más importantes de Catalunya⁷⁴. Mañé también relató que el personal que allí trabajó fabricando los explosivos era un grupo de civiles militarizados, anarcosindicalistas de la CNT. Quizás eso explicaría la pintada que se conserva en la pared que hay en la entrada izquierda del búnker, con las siglas de la organización.

Hay que puntualizar que el polvorín de las FARE nunca fue un refugio, tal y como pensaron varios historiadores años atrás⁷⁵. Aun así, son varios los expertos que aseguran que durante los bombardeos de Barcelona en marzo de 1938, el temor a un posible ataque sobre el aeródromo de Sabadell hizo que varios operarios bajaran a pasar la noche en su interior, justo en mitad del pasillo central de la instalación militar. Uno de los testimonios que se conservan es el de Ramón Bardés, un joven nacido en Esparraguera que fue movilizado en Sabadell y que pasó algunas noches en el interior del recinto. Bardés recuerda que, hartos de correr al escuchar las alarmas antiaéreas y ante el temor de bombardeos en la ciudad, se refugiaron en el polvorín. "En el refugio se pasan noches muy malas. Las luces encendidas, las conversaciones que no acaban, el suelo duro y la humedad me hacen estar en vela toda la noche", aseguró⁷⁶.

Además del polvorín de las FARE, en el aeródromo también se edificaron una serie de refugios durante el mismo periodo de tiempo. Concretamente, 9 fueron los que se

⁷⁴ Sin contar uno de muy pequeñas dimensiones descubierto en La Garriga, en 2009.

⁷⁵ Información extraída durante las entrevistas realizadas al historiador Pere Mañé y al testimonio de la Guerra Civil Vicenç Portolés. Historiadores locales aseguraron erróneamente que también era un refugio. Posteriormente corrigieron dichas afirmaciones.

⁷⁶ Ajuntament de Sabadell. 'L'arsenal i polvorí de l'Aeroport de Sabadell' - Pàgina 11.

construyeron alrededor de las instalaciones con la intención de vigilar todo el perímetro y defenderse de posibles ataques aéreos. Todos ellos estaban fabricados bajo la misma tierra de las instalaciones y no tenían puertas. Vicenç Portolés explica que "en 1937 siempre habían 8 centinelas. Cada uno tenía un refugio que daba al perímetro del campo para vigilar todas las partes del aeródromo".

De cualquier modo, la militarización del campo de vuelo fue constante a finales de 1936 y durante todo 1937. A lo largo de la contienda, las instalaciones llegaron a albergar hasta tres compañías, dos de las cuales estuvieron compuestas por más de 170 hombres⁷⁷. Quizás no fue el aeródromo más importante durante los primeros meses de la Guerra Civil; Reus y Barcelona también dispusieron de excelentes instalaciones. Sin embargo, el devenir del conflicto acabó dando protagonismo a la ciudad y una importancia fundamental a su campo de vuelo. Nadie imaginó lo que cambiaría el panorama local en tan sólo un año. Para empezar, las instalaciones ya estaban acondicionadas. Tan sólo faltaría que el material y el personal fuese el adecuado para servir en buenas condiciones al bando republicano.

La colaboración soviética

No se puede hablar de la Guerra Civil –incluso en Sabadell- sin tener en cuenta la colaboración rusa, particularmente la aérea. Sin ella, la derrota hubiese sido aún más contundente. Fue fundamental para aguantar el ataque franquista y hacer frente a su aviación, compuesta en gran medida por aviones alemanes e italianos. Por eso, la ayuda rusa se convirtió en la punta de lanza de las FARE, con una cantidad de personal y aviones -tanto cedidos como construidos en suelo español- clave para entender lo que sucedió en la contienda.

Durante el mes de octubre de 1936 llegó a España el primer cargamento de material ruso destinado a ayudar al bando republicano. Fueron 25 Polikarpov I-15, más conocidos como 'Chato', trasladados al puerto de Cartagena por el buque soviético 'Bolschewik'⁷⁸. Las remesas eran de 31 aparatos, con lo que los 6 restantes llegaron a Alicante en noviembre. Estas máquinas constituyeron dos escuadrillas aéreas que se encargaron de proteger el territorio republicano e intentar recuperar el ya ocupado por el bando Nacional. Hasta julio de 1937, la URSS envió un total de 186 'Chatos' a la

⁷⁷ Castells, Andreu. 'Guerra i Revolució' - Pàgina 23.36.

⁷⁸ Diari de Sabadell. 'Las primeras escuadrillas de <<Chatos>>'.

República⁷⁹. El I-15 fue, sin lugar a dudas, el avión que más protagonismo tuvo en Sabadell durante toda la Guerra Civil.

Antes de continuar con el relato, cabe prestar atención a la historia del 'Chato', sobrenombre que se ganó la aeronave debido al aspecto aplanado de su parte frontal. A principios de 1933, el ingeniero aéreo y Oficial de Proyectos del Instituto Central de Aerodinámica de Moscú, Nikolai Nikolaiev Polikarpov -con varios diseños de cazas en su haber- ideó el modelo I-15⁸⁰. La 'I' procedía de la palabra 'Istrievitel' -que significa 'caza' en ruso- y también fue denominado 'Chatka' o 'Gaviota' por lo forma de sus alas. Esta característica fue una de las virtudes del aparato, que otorgaba más visibilidad al piloto. Se trataba de un biplano monoplaza, con tren de aterrizaje fijo y que disponía de un motor de 712 caballos, llegando a alcanzar una velocidad punta de 360 kilómetros por hora. Estaba armado con cuatro ametralladoras 'SHKAS PV-1' de un calibre 7,62mm sincronizadas con la hélice, que podían disparar ráfagas de 1.500 balas por minuto⁸¹. El aparato también podía soportar una carga de material explosivo de 64 kilos -8 bombas de 8 kilos, 4 debajo de cada ala-. Pere Mañé aseguró posteriormente que incluso pudo albergar 8 bombas de 10 kilos, o incluso 2 de 25 kilos y 2 de 50 al mismo tiempo⁸². Podía aterrizar en poco espacio y disponía de una batería que le proporcionaba un arranque autónomo, aunque por motivos de peso en España fue eliminada, siendo una camioneta la encargada de poner en marcha el aparato.

Si por algo fue elogiado el 'Chato' fue por su maniobrabilidad. El piloto Francisco Viñals pilotó la aeronave durante la Guerra Civil y recuerda que fue el mejor avión de combate que tuvo en sus manos. "Era extraordinario, un seguro de vida. Hacía un giro de 360º en ocho segundos. Su giro era de lo más temido por la aviación enemiga", recuerda⁸³. Los principales rivales del I-15 fueron el 'Heinkel' alemán -muy inferior- y el 'Fiat' italiano, de similares características pero con menor maniobrabilidad y velocidad de ascensión. Sin embargo, éste tenía un picado mucho más eficaz. No sólo llegaron

⁷⁹ Aeroplano. 'Los <<Chatos>> en España I' - Página 111. A esa cifra hay que sumarle otros 30 de una versión mejorada, el -15Bis o 'SuperChato'.

⁸⁰ Anexo 23.

⁸¹ Aeroplano. 'Los <<Chatos>> en España I' - Página 109.

⁸² Mañé i Llonch, Pere. 'Un refugi antiaeri i polvorí a l'Aeroport de Sabadell?' - Página 6.

⁸³ Trallero, Salvador. 'Entrevista a Francisco Viñals'. <http://vitrubio-sarinyena.site40.net/alasrojas/>.

aeronaves, sino que 155 aviadores soviéticos también desembarcaron en Murcia con el objetivo de pilotarlas⁸⁴.

Pese a la militarización del aeródromo, a finales de 1936 el papel del municipio en la guerra todavía era más que secundario. Dos jóvenes locales, Garriga y Valentí Mas Morera, tuvieron la oportunidad de unirse a la batalla, formándose en la primera promoción de 190 futuros pilotos españoles⁸⁵. Su instrucción no fue ni mucho menos en nuestras tierras. El aumento de la lucha y las cuantiosas bajas producidas durante los primeros meses del conflicto llevaron a la República a una solución urgente y precipitada: la formación de jóvenes de 18 a 23 años para convertirlos en pilotos de cazas y bombarderos. Una preparación que se llevó a cabo en la URSS. Un acuerdo entre republicanos y soviéticos desembocó en la creación de una base en la población de Kirovabad, en la República de Azerbaiyán. Vicenç Portolés relata que "muchos jóvenes fueron a la escuela de vuelo. A mí me faltaron dos años para ir a Rusia a aprender a pilotar".

El centro recibió el nombre de '20ª Escuela Militar de Pilotos' y supuso un buen desembolso económico por parte del país soviético. El jefe de la aviación republicana, Andrés García Calle, fue el instructor de la primera formación de pilotos que embarcaron desde Cartagena⁸⁶. La disciplina soviética hizo mella en todos los españoles, incluido el propio Calle, que escribió: "La vida era extremadamente dura y monótona. En los primeros meses eran más las horas de instrucción y teoría que de prácticas, yendo paulatinamente cambiando, disminuyendo la teoría y aumentando las horas de práctica. Se descansaba sólo los domingos, pero los alumnos no podían salir del pueblo"⁸⁷. Los aprendices asimilaban en meses lo que normalmente se dominaba al cabo de varios años, haciendo jornadas de vuelo de hasta 6 horas. 400 empleados y más de 80 aviones estuvieron a disposición de los 600 pilotos que pasaron por sus instalaciones desde enero de 1937 hasta el abril 1939, cuando la escuela cerró sus puertas, coincidiendo con el fin de la guerra⁸⁸.

⁸⁴ Diari de Sabadell. 'Las primeras escuadrillas de <<Chatos>>'.

⁸⁵ Castells, Andreu. 'Guerra i Revolució' - Página 22.44.

⁸⁶ Diari de Sabadell. 'La escuela de pilotos españoles en Rusia'.

⁸⁷ Castells, Andreu. 'Guerra i Revolució' - Página 23.38.

⁸⁸ Gesalí, David; Íñiguez, David. 'La guerra aèria a Catalunya (1936-1939)' - Página 140.

Además del apoyo logístico de la Unión Soviética, en noviembre de 1937 se inauguró en Sabadell la Academia de Capacitación del Aire, organismo dirigido por Ramón García Larrea, quien fue máximo responsable del aeródromo local. La escuela se encargó de agilizar la formación teórica de los futuros pilotos, que posteriormente completarían su enseñanza en Kirovabad. Unas 300 personas formaron parte de la academia y un centenar viajó a la ciudad azerbaiyana⁸⁹.

El personal ruso que combatió junto a los republicanos durante la guerra tampoco fue escaso. Los primeros técnicos y pilotos que llegaron a la zona del Vallès durante la primavera de 1937 se alojaron en Sabadell, Sant Quirze y Castellar, envueltos en un secretismo absoluto de cara a la población que duró varios meses. Las primeras misiones estuvieron dedicadas a protección aérea. Como relata Ramón Bardés: "Los pilotos que han venido a Sabadell se encargan de la defensa de Barcelona"⁹⁰.

Se trataban de pilotos de 25 a 35 años, la mayoría familiarizados con el 'Chato' y, en menor medida, con el Polikarpov I-16 o 'Mosca'. Los jóvenes pasaron de media un periodo de 6 a 8 meses en las escuadrillas, tiempo suficiente para coger más experiencia e incorporarse posteriormente a los cuerpos militares soviéticos. Su disciplina fue tan fuerte que sorprendió al personal español, acostumbrado a una preparación menos exigente. Eran capaces de estar sentados en un avión durante horas sin la más mínima queja⁹¹. Quienes los conocieron, destacaron de ellos su frialdad y su respeto hacia el enemigo. Varios fueron los pilotos soviéticos que se ganaron la fama de grandes combatientes. Pero si algunos de ellos sobresalieron en Sabadell por su pericia, valentía y carisma, esos fueron Evgeni Antonov e Il'ya Finn. Ambos formaron una dupla histórica dentro del combate aéreo durante la Guerra Civil. En octubre de 1938 la participación rusa llegó a su fin.

La industria bélica sabadellense

Sabadell supo adaptarse con rapidez a las necesidades de la Guerra Civil. Después de la militarización de su espacio aéreo, la ciudad se puso manos a la obra para abastecer la producción de maquinaria relacionada con la aviación. Los servicios

⁸⁹ Benaul, Josep M.; Calvet, Jordi; Casals, Lluís; Domingo, Artur; Pozo, José Antonio. 'La República i la Guerra Civil Sabadell 1931-1939' - Pàgina 129.

⁹⁰ Benaul, Josep M.; Calvet, Jordi; Casals, Lluís; Domingo, Artur; Pozo, José Antonio. 'La República i la Guerra Civil Sabadell 1931-1939' - Pàgina 130.

⁹¹ Diari de Sabadell. 'Los aviadores rusos de la República'.

aeronáuticos, competencia de la Generalitat, pasaron a principios de 1937 a manos de la Delegación de Aviación de la Subsecretaría del Aire, entidad del ministerio de Defensa Nacional, y de Construcciones de Aviones y Servicios Técnicos Aeronavales (CASTAN), más conocida como la Aeronáutica Naval. Sus instalaciones se encontraban en el puerto de Barcelona, pero ante la amenaza de bombardeos sobre la ciudad, la República tomó la decisión de trasladarla a Sabadell. Concretamente, la empresa se instaló en la fábrica Baygual i Llonch⁹², una nave de 7.500 metros cuadrados situada en la zona de Can Feu. El ya nombrado Miguel Ramírez de Cartagena ejerció de director⁹³. El objetivo de la CASTAN fue el de estudiar la construcción de aviones 'Savoia' y 'Potez' para el combate. Pero la falta de recursos abocó el proyecto al fracaso⁹⁴.

No fue la única iniciativa que tuvo en mente la República para tener su propia construcción de aviones. Getafe ya dispuso en 1936 de una fábrica, conocida como Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA). Durante el mes de octubre, cuando parecía que Madrid caería en manos de las tropas enemigas, el Gobierno decidió trasladar toda la maquinaria a una zona más tranquila y con una mejor posición estratégica. La República estuvo sometida a un bloqueo de material importado⁹⁵ y, aprovechando que en Catalunya se fabricaban motores aéreos, se decidió ubicar en Reus la nueva factoría. Además, su aeródromo estaba entre los mejores de todo el territorio español. De este modo, a finales de año se estableció el sustituto de la CASA, el Servicio Aeronáutico de Fábricas 3 (SAF-3), quien fuera la madre de todas las fábricas de aviones de guerra situadas en territorio catalán hasta la fecha.

El tiempo corría en contra y el bando republicano necesitaba construir un aparato fiable para plantar cara al ejército franquista. Por eso, durante la primavera de 1937, el Gobierno Republicano -situado ya en Valencia- compró la licencia del Polikarpov I-15 'Chato'⁹⁶. Los 3 primeros I-15 -de los 60 totales que se fabricaron en Reus durante la

⁹² Anexo 24.

⁹³ Castells, Andreu. 'Guerra i Revolució' - Página 22.39.

⁹⁴ Castells, Andreu. 'Guerra i Revolució' - Página 22.42.

⁹⁵ de Madariaga Fernández, Francisco Javier. 'Las industrias de guerra de Catalunya durante la Guerra Civil - Página 14.

⁹⁶ Historia del aeropuerto de Sabadell, José Fernández - Página 51.

guerra- fueron entregados a las FARE en agosto de ese mismo año⁹⁷, una producción que duró hasta marzo de 1938. Para distinguir a los aviones montados en España de los soviéticos -ya que todos tenían un color verde oliva-, los aparatos fabricados en territorio republicano tenían las siglas 'CA' colocadas en el fuselaje, mientras que en los aviones rusos se podían leer las letras 'CC'⁹⁸. El objetivo del SAF fue suplir las bajas de aeronaves que sufrieron las cuatro escuadrillas españolas de I-15 a lo largo de la guerra.

A medida que Reus iniciaba la producción de 'Chatos', en Sabadell se creó el SAF-16, cuya misión fue prestar apoyo logístico a la fábrica tarraconense. En primer lugar, reparando en los hangares de Can Torres -en el aeródromo local- las aeronaves averiadas en combate que llegaban a la ciudad y ejercían maniobras de defensa. En segundo lugar, la ciudad también se encargó de fabricar las alas del avión soviético, que posteriormente eran transportadas a Reus para su ensamblaje. El proceso de trabajo fue el mismo durante varios meses, bajo el secreto oficial y la vigilancia continua⁹⁹. Pero Reus empezó a recibir el azote de los bombardeos -de tres a cuatro diarios-, destinados a menguar la moral republicana y destruir las instalaciones de guerra. A día de hoy se conservan testimonios escritos¹⁰⁰. Su industria bélica tenía serios problemas de producción y no podía detenerse. El traslado del Gobierno Republicano a Barcelona en noviembre de 1937 fue el impulso definitivo para un acuerdo histórico: la construcción de 'Chatos' pasaría a Sabadell, aumentando la importancia del SAF-16. Genís Ribé asegura que fueron varias las causas que hicieron que Sabadell fuese la ciudad elegida: "Tenía un tejido industrial potente, instalaciones preparadas y un aeropuerto recién estrenado" adaptado a las demandas de la guerra.

La colaboración sabadellense se hizo imprescindible para el bando republicano, siendo su principal productor de aviones durante la guerra. Aunque el SAF-16 fue dirigido por rusos, la dirección oficial corrió a cargo de Manuel López López, el comandante francés Duvion y el comisario Francisco Tello¹⁰¹. La maquinaria proveniente de Reus se instaló en la fábrica Baygual i Llonch (Aeronáutica Naval).

⁹⁷ Diari de Sabadell. 'Los talleres aeronáuticos de Catalunya'.

⁹⁸ Diari de Sabadell. 'Los talleres aeronáuticos de Catalunya'.

⁹⁹ Anexo 25.

¹⁰⁰ Anexo 26.

¹⁰¹ Castells, Andreu. 'Guerra i Revolució' - Pàgina 23.42.

Aunque hay historiadores que aseguran que el avión se montaba en su totalidad en la misma fábrica, hay quien discrepa al respecto. Vicenç Portolés recuerda con claridad que: "Aquí se ensamblaba, estoy seguro. Si no había ni para gasolina, cómo iban a hacer el avión en la ciudad si el aeropuerto estaba en las afueras". En el interior de sus muros, camuflados con tonos ocres, marrones y verdes para confundir a posibles bombarderos, se montó el fuselaje de madera de las primeras 40 unidades de 'Chatos', en diciembre de 1937¹⁰². También se colocó el motor y se enteló el aparato, mientras que en los hangares de Can Torres -en el aeródromo- se montaron las alas y se terminó de acondicionar la aeronave. En poblaciones próximas a Sabadell se hicieron el resto de piezas: en Molins de Rei el tren de aterrizaje; en Vilafranca del Penedés piezas de aluminio auxiliares; en Castellar del Vallès piezas de motor; y en Rubí elementos de cabina¹⁰³. Como explica Martí Marín: "La red de estas 4 o 5 ciudades industriales fue fundamental. La importancia que llegó a adquirir en el conjunto de la industria de guerra no nos la podemos imaginar". En Molins de Rei, Vilafranca o Vic también se construyeron aparatos, aunque en menor medida.

El trabajo en los talleres de Sabadell fue intenso desde que se puso en marcha la fabricación completa de aparatos aéreos. El aeródromo se revalorizó, especialmente por encontrarse en un entorno industrial. Gran parte de culpa fue del esfuerzo de la República en reconvertir el sector textil en militar. Los artesanos adaptaron sus oficios a las demandas militares: los sastres hicieron las telas de los aviones, los relojeros hicieron altímetros e instrumentos de precisión y los mecánicos de vehículos repararon motores de avión. La mujer también participó activamente en esta industria, una característica habitual en el bando republicano durante la Guerra Civil. Martí Marín asegura que "se trató de una reconversión industrial bajo presión. La tensión en el trabajo fue muy dura. Se pasó de no tener patrón a la auto vigilancia".

Andreu Castells también reflejó que en aquella época Sabadell "sólo vivía para el 'Chato'¹⁰⁴. Trabajar en el SAF-16 estaba mejor remunerado que otros empleos debido a la larga jornada laboral y al riesgo que comportaba. A cambio, sus asalariados disponían de un racionamiento especial y, en caso de tener que acudir a luchar al

¹⁰² Castells, Andreu. 'Guerra i Revolució' - Pàgina 23.44.

¹⁰³ Diari de Sabadell. 'Tomás López y los cazas I-15 e I-16(3)'.

¹⁰⁴ Castells, Andreu. 'Guerra i Revolució' - Pàgina 23.42.

frente, podrían ser substituidos por su mujer o su hermana¹⁰⁵. La cadena sabadellense llegó a producir hasta 10 aviones mensuales en mayo de 1938. Tal fue la fama que se ganó la industria local que el 12 de agosto, el ministro de Defensa republicano, Indalecio Prieto, visitó los talleres en persona¹⁰⁶. En noviembre de 1938 y debido a la más que probable derrota bélica, se paró la producción de aeronaves. Durante toda la guerra, la República fabricó 231 'Chatos', siendo Sabadell la población donde se fabricaron una mayor cantidad de estos aparatos, en total 83¹⁰⁷. Entre los enviados desde Rusia y los de producción nacional, 417 batallaron en el bando republicano.

Nuevas funciones del aeródromo

La militarización del aeródromo de Sabadell preparó a la ciudad para lo peor. El material y el personal ruso llegó a lo largo de 1937, y la fabricación de 'Chatos' a finales de año acabó por convertir a la ciudad en uno de los núcleos de actividad bélica más importantes de la República a nivel aéreo. La situación de retaguardia próxima a Barcelona le dio todavía más protagonismo. Su actividad directa fue de menos a más, pero su labor en otros tantos aspectos como la investigación, la defensa y el apoyo fue superlativa desde el inicio del conflicto. Como comenta José Fernández "durante el último tramo de la Guerra Civil, esta zona fue la más importante en términos aéreos". Durante este periodo, el campo de vuelo adquirió un protagonismo dentro de la contienda por varias razones.

En primer lugar, el aeródromo destacó por la reparación y el acabado de aviones, especialmente de 'Chatos'. En los hangares de Can Torres se realizaron varias tareas como el mantenimiento de motores, el montaje de aparatos y su ensamblaje completo. Posteriormente, se realizaban las pruebas de vuelo. Después se trasladaban y se colocaban frente a un muro de tierra acondicionado. Se levantaba a los aviones por la cola y se probaban sus ametralladoras. La última prueba era su puesta en vuelo, que corría a cargo del español Sebastián Sampil, fallecido el último día de 1938 mientras realizaba una de estas maniobras aéreas. Se cronometraba el tiempo de despegue, se comprobaba su altura máxima de vuelo y se practicaban peligrosas acrobacias¹⁰⁸. Vicenç Portolés, que acudía de forma habitual al aeródromo local durante la guerra

¹⁰⁵ Castells, Andreu. 'Guerra i Revolució' - Pàgina 23.43.

¹⁰⁶ Diari de Sabadell. 'Tomás López y los cazas I-15 e I-16(3)'.

¹⁰⁷ Aeroplano. 'Los <<Chatos>> en España I' - Pàgina 112.

¹⁰⁸ Fernández, José; Utrilla, Luis. 'Historia del Aeropuerto de Sabadell' - Pàgina 53.

para presenciar el pilotaje de los aparatos, asegura que los rusos también calibraron los aparatos. "Explicaban a los españoles muchas cosas. Probaban los 'Chatos' y hacían acrobacias con ellos, como si estuviesen en mitad de un combate", recuerda. Igual que Sampil, varios soviéticos sufrieron accidentes en pleno aeródromo debido al nivel de exigencia que ejercían sobre los aparatos¹⁰⁹. Tras la puesta a punto, las aeronaves eran puestas a disposición de las diferentes escuadrillas republicanas para su posterior entrada en combate.

De los más de 80 aviones que se construyeron en Sabadell a lo largo de la guerra, alrededor de 15 -pertenecientes a la 1ª y 2ª escuadrilla de 'Chatos', presente en el campo de vuelo desde noviembre de 1937- realizaron su servicio en el aeródromo local¹¹⁰. La hélice de la aeronave se encendía gracias a un vehículo que ponía su motor en marcha. Portolés asegura que "en Sabadell no había otro avión destinado al vuelo que no fuese el 'Chato". Por cada 3 máquinas, había un piloto en pista preparado para despegar rápidamente en caso de alarma. Por el acondicionamiento de las instalaciones y por su ubicación geográfica, próxima Barcelona, el aeródromo se erigió como uno de los puntos neurálgicos de una red compuesta por diferentes campos de vuelo -la mayoría pequeños- situados a lo largo y ancho de todo el territorio catalán. Lleida, Vic, La Garriga, Castellar o Santa Maria dels Monjos, entre otras, fueron poblaciones que albergaron este tipo de instalaciones con la intención de facilitar la comunicación y el apoyo aéreo. La mayoría fueron rudimentarias pistas de tierra mínimamente acondicionadas, que a nivel de calidad del terreno no eran tan inferiores a las de Sabadell. "Los aviones tenían una especie de arada en la cola para poder frenar en la tierra. Un operario se encargaba de tapar el surco a medida que pasaban los aparatos", recuerda Vicenç Portolés.

La función del aeródromo sabadellense fue la de proteger el Vallès, ayudar durante la batalla del Ebro y defender a otras ciudades de los bombardeos enemigos, especialmente a los municipios costeros expuestos a los cazas italianos 'Savoia', procedentes de Mallorca. Los bombardeos sobre Barcelona en marzo de 1938 contaron con la cobertura de la 1ª escuadrilla de 'Chatos', instalada en Sabadell¹¹¹. El campo del Prat también dispuso de cazas, pero partían con la desventaja de no poder

¹⁰⁹ Escorsell, Leandre. 'La historia de la aviación catalana a través del Aero Club Barcelona-Sabadell' - Página 45.

¹¹⁰ Información extraída durante la entrevista realizada al testimonio de la Guerra Civil Vicenç Portolés.

¹¹¹ Fernández, José; Utrilla, Luis. 'Historia del Aeropuerto de Sabadell' - Página 53.

despegar de cara a la ciudad, con lo que se perdía un tiempo valioso para defender la población. La respuesta republicana provocó que el bando nacional empezara a realizar ataques nocturnos sobre Barcelona. Por suerte, el campo de vuelo local se acondicionó para poder realizar vuelos nocturnos y mejorar la defensa aérea en la zona, encabezada por pilotos soviéticos, más experimentados en combate. Tras los ataques en la ciudad Condal, se instalaron en Sabadell dos escuadrillas de 'Moscas'¹¹², un avión ruso más avanzado que el 'Chato' y que también tuvo una importancia destacada durante la contienda. Hacia el final de la guerra, los cazas dispusieron de receptores de radio, un elemento novedoso que facilitó la labor de los pilotos¹¹³.

La última de las funciones que caracterizaron al campo de vuelo local fue la de la investigación de varios aviones enemigos que cayeron en manos republicanas. En diciembre de 1937, un caza 'Messerschmitt' se quedó sin combustible y acabó tomando tierra en Aragón. Semanas más tarde, un bombardero 'Heinkel' también terminó en la zona 'roja', esta vez en Guadalajara¹¹⁴. Los dos aparatos alemanes estaban intactos y podrían ser estudiados correctamente. El primero se trataba de un caza novedoso, con unas prestaciones similares a las del 'Mosca', pero algo más avanzado. El bombardero también resultó altamente valioso: debido a su dificultad para derribarlo, fue quizás el primero que la aviación republicana tuvo en sus manos. Ambas aeronaves fueron transportados a las instalaciones de Sabadell, que tenían un buen equipo de mecánicos y militares, con lo que podrían ser inspeccionadas con más facilidad por otros países aliados al encontrarse próximas a la frontera francesa.

Un mes más tarde, una comisión francesa llegó a la ciudad para inspeccionar los aparatos. En ella estaba el experto piloto de pruebas Constantin Rozanoff, quien una vez cambiado los signos de identificación de los aparatos, se dispuso a probarlos con total intuición, puesto que desconocía su manejo¹¹⁵. De estos vuelos, los técnicos aliados descubrieron varias novedades que aplicaron más tarde en sus aeronaves. Portolés, que vivió el encuentro, recuerda aquellos días: "Un día me enseñaron un

¹¹² La explicación del apodo en España. En la caja donde llegaban los cazas, se podía leer la procedencia de la mercancía 'Moscó' escrito en ruso. Con la grafía latina, aquí se interpretó como 'Mosca'.

¹¹³ Gesalí, David; Íñiguez, David. 'La guerra aèria a Catalunya (1936-1939)' - Pàgina 228.

¹¹⁴ Gesalí, David; Íñiguez, David. 'La guerra aèria a Catalunya (1936-1939)' - Pàgina 347.

¹¹⁵ Diari de Sabadell. 'La visita de una comisió aèria francesa'.

'Messerschmitt' colgado para analizarlo. Vieron cómo giraban las ruedas y cómo iba el tren de aterrizaje. Después de investigarlo se lo llevaron para Rusia". Efectivamente, tanto rusos como franceses estuvieron interesados en conocer la tecnología alemana e italiana para hacer frente a una posible Segunda Guerra mundial, hecho que finalmente sucedió.

La Oficina Central de Estudios Aeronáuticos (OCEA)

Los aliados extranjeros no fueron los únicos que se encargaron de la investigación aérea. Aprovechando el potencial del aeródromo de Sabadell y que en la ciudad se instaló la industria encargada de la fabricación del 'Chato', a principios de 1938 se creó la Oficina Central de Estudios Aeronáuticos, más conocida como la OCEA. Las instalaciones del nuevo cuerpo se situaron en la industria textil Acondicionamientos y Docks -próxima al aeródromo-, que fueron dirigidas por el teniente coronel de aviación e ingeniero aeronáutico Manuel Bada Vasallo. Durante su funcionamiento, medio centenar de ingenieros y proyectistas se encargaron de mejorar los aviones de las FARE¹¹⁶.

José Fernández recogió a través de una serie de artículos el testimonio del albaceteño Tomás López Navarro, piloto de 'Chatos' durante la Guerra Civil. Después de un grave accidente a bordo de su aeronave, le fue imposible su reincorporación al campo de batalla. Sus estudios de ingeniero industrial le sirvieron para incorporarse en el SAF-3 de Reus y posteriormente a las oficinas de la OCEA¹¹⁷ sabadellense. Gracias a este grupo de investigación, los 'Chatos' catalanes tuvieron algunos arreglos respecto a los originales soviéticos. López participó en solucionar algunos de estos problemas, que provocaron la muerte de más de un piloto. Una de esas mejoras fue la de evitar el incendio del aparato en pleno vuelo, una deficiencia originada por la rotura del sistema de conducción de combustible al motor. Se optó por colocar una válvula de seguridad para que, en caso de rotura del conducto, se obstruyese el paso de combustible¹¹⁸. También se solventaron otros defectos con el objetivo de mejorar la seguridad del piloto, como la colocación de planchas blindadas tras los asientos del caza para

¹¹⁶ Benaül, Josep M.; Calvet, Jordi; Casals, Lluís; Domingo, Artur; Pozo, José Antonio. 'La República i la Guerra Civil Sabadell 1931-1939' - Página 130.

¹¹⁷ Diari de Sabadell. 'Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (1)'.

¹¹⁸ Diari de Sabadell. 'Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (2)'.

protegerles de los ataques enemigos¹¹⁹. La mala sujeción del motor o la mejora del tren de aterrizaje fueron otros aportes de la OCEA a las aeronaves republicanas.

Además de implementar mejoras en los 'Chatos', los ingenieros también trabajaron para perfeccionar el caza I-16, más conocido como 'Mosca'. Sin embargo, prácticamente nadie estaba familiarizado con el aparato. "En la OCEA teníamos planos de procedencia soviética del I-16, pero no estaban completos y no teníamos traductores. Se optó por coger un 'Mosca' y desmontarlo pieza a pieza. Al proyectarlo de nuevo, conseguimos una reducción de peso de entre 15 y 20 kilos", relató López¹²⁰. Este conjunto de mejoras no pasaron desapercibidas para los militares soviéticos ubicados de Sabadell, que se encargaron de anotar los cambios para aplicarlos posteriormente en su país. "Estábamos obligados a entregárselos", aseguró el ingeniero manchego¹²¹. El aporte de este equipo de investigación se tradujo en un conjunto de arreglos que significaron la reducción tanto de peso como de tiempo de montaje, la mejora de la seguridad y la eficacia de los aparatos.

Medio año después de su creación, en julio de 1938, parte de la OCEA, incluido Tomás López, se desplazó a Banyoles con el objetivo de iniciar una pequeña producción de 'Moscas'; Sabadell estaba completamente volcada en la construcción de 'Chatos' y, aunque se propuso, no hubo espacio para ubicar el montaje de otro modelo de caza. La población situada en la provincia de Girona montó varios I-16, aunque la producción fue pobre debido a la escasez de material y a la falta de medios.

Espionaje y bombardeos franquistas

El papel de Sabadell en la Guerra Civil empezó a ser destacable a finales de 1937, cuando albergó la construcción de 'Chatos' en la fábrica Baygual i Llonch. Además, la ciudad tuvo uno de los aeródromos más importantes de Catalunya, talleres de reparación y montaje de aviones, oficinas de investigación aérea -la OCEA- y militares soviéticos combatiendo junto a las tropas republicanas. Ante este panorama, ¿Podría ser posible que el franquismo no estuviera al corriente de todo lo que sucedía en la capital del Vallès Occidental? Resulta sorprendente averiguar que, pese al aparente secretismo, el servicio de inteligencia del bando Nacional conoció muchas de las actividades militares que se desarrollaban en la ciudad.

¹¹⁹ Gesalí, David; Íñiguez, David. 'La guerra aèria a Catalunya (1936-1939)' - Pàgina 181.

¹²⁰ Diari de Sabadell. 'Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (2)'.

¹²¹ Diari de Sabadell. 'Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (2)'.

El Archivo Histórico del Ejército del Aire¹²² conserva dos planos elaborados por 'quintacolumnistas'¹²³ a lo largo del verano de 1938¹²⁴. El primero es un mapa de Sabadell, que se centra en el aeródromo y sus instalaciones anexas. El dibujo señala con precisión la ubicación del campo de vuelo en la ciudad y sus poblaciones, carreteras y vías de tren colindantes. Sobre el papel, se destacan dos elementos importantes: la fábrica Baygual i Llonch y el aeródromo, definido erróneamente como un "campo de aviación subterráneo", cuando los únicos elementos que hubieron bajo tierra fueron los depósitos de combustible y el polvorín. El segundo mapa es un plano más detallado del campo de vuelo, que señalaba la distancia que había de la instalación a la ciudad, la longitud de la pista y situaba los hangares de Can Torres. Ante la falta de precisión en algunas de las indicaciones de ambos mapas, gana fuerza la hipótesis de que las personas que redactaron estos documentos nunca hubieran pisado las instalaciones, y lo hubieran elaborado a través de otras informaciones u observando el campo de vuelo desde sus inmediaciones.

Otras prácticas habituales en Sabadell fueron los sabotajes, especialmente a la aviación. Vicenç Portolés vivió uno de los más conocidos en primera persona. El 25 de octubre de 1937 una patrulla de 'Chatos' compuesta por los rusos Evgeni Stepanov, Il'ya Finn y el capitán español Juan José Armario, partieron desde Sabadell en vuelo nocturno ante una alarma de bombardeo producida en la costa de Mataró. Los cazas italianos perdieron el rumbo y se dirigieron hacia el interior. La escuadrilla 'roja' los localizó y, tras un fuego cruzado, Stepanov derribó un 'Savoia' a la altura de Montcada. Portolés, que escuchó la batalla en mitad de la noche, acudió al día siguiente a la población para ver lo que había ocurrido. Allí se encontró con los pilotos, a quienes él conocía y que también fueron a presenciar lo que quedaba del bombardero italiano. "Le dije: ¿Debes estar contento de haber derribado el avión, no? Y me contestó: "No, porque hoy ha pasado esto, pero mañana puedo ser yo el que no lo cuente", le respondió Stepanov. Un día después y también en vuelo nocturno, el soviético Finn falleció en extrañas circunstancias. "Cuando fueron a aterrizar, les apagaron las luces del perímetro. Finn se fue a una viña al lado del aeródromo, su 'Chato' capotó y murió. Era un piloto muy bueno y en aquella época habían muchos sabotajes", comenta

¹²² Situado en Villaviciosa de Odón, Madrid.

¹²³ Expresión que se utilizó durante la Guerra Civil para designar, en una situación de guerra, a un sector de la población que tenía más simpatía al bando enemigo.

¹²⁴ Anexo 27.

Portolés. Curiosamente, un mes anterior a este suceso, tres extranjeros fueron detenidos por merodear las inmediaciones del campo de vuelo, aunque fueron liberados al no poder relacionarlos con el bando enemigo¹²⁵.

La muerte de Finn causó un gran revuelo en Sabadell. El alcalde local, Josep Moix, emitió una carta a las entidades militares del municipio anunciando el trágico suceso e invitándoles al funeral, que se celebró en la misma ciudad¹²⁶. Las muestras de apoyo llegaron de todas partes para despedir a uno de los más grandes pilotos extranjeros que lucharon junto a la República¹²⁷.

Con el espionaje en Sabadell surge la cuestión de si hubo bombardeos sobre la ciudad. La realidad es que se atacó hasta en tres ocasiones, aunque no en su núcleo urbano, con lo que los daños ocasionados fueron ridículos. El primer ataque -uno de los primeros de toda la guerra en Catalunya- se produjo el 13 de marzo de 1937, muy cerca del aeródromo local¹²⁸, y no hubo que lamentar heridos. Los dos últimos se produjeron el 25 y el 26 de enero de 1939 en el Pla de Sant Nicolau, al este de la ciudad. En esta ocasión, tres bombardeos 'Savoia' lanzaron 60 bombas con la intención de impedir la huida de las tropas republicanas por la carretera de Caldes¹²⁹. Finalmente, la ciudad fue conquistada por las tropas franquistas el día 27. La ofensiva pudo haber causado estragos. Sin embargo, los artefactos explosivos cayeron unos metros al lado de la carretera, sin causar ningún herido.

¿Por qué no se destruyó Sabadell?

Parece que entre las tropas españolas e italianas que bombardearon la ciudad se escondió algún motivo de peso para no destruirla. Los historiadores todavía buscan la respuesta a este hecho: ¿Por qué Franco no redujo la ciudad a escombros? Barcelona, Badalona o Granollers sufrieron la agresividad de las tropas enemigas. Pero Sabadell, situada tan sólo a 20 kilómetros de la capital catalana, pareció no importar a los Nacionales, cuando en ella se albergaron gran parte de las esperanzas republicanas. Incluso el ayuntamiento se preparó para lo peor. A lo largo del conflicto

¹²⁵ Castells, Andreu. 'Guerra i Revolució' - Pàgina 23.43.

¹²⁶ Anexo 28.

¹²⁷ Anexo 29.

¹²⁸ Anexo 30.

¹²⁹ Diari de Sabadell. 'Sabadell bombardejada: 1937-1939'.

se construyeron varios refugios antiaéreos en toda la ciudad, incluido uno en la fábrica Baygual i Llonch, donde se montaba el fuselaje y el motor del 'Chato'. Sin embargo, todos ellos se utilizaron en contadas ocasiones. En primer lugar porque en Sabadell sólo hubieron tres bombardeos en toda la guerra. En segundo lugar porque la mayoría de los refugios se terminaron entre finales de 1938 y principios de 1939, cuando las tropas franquistas ya estaban a punto de ocupar la población.

Pese a que a día de hoy no se ha encontrado ningún documento oficial ni los historiadores conocen los motivos exactos, varias son las hipótesis que se barajan al respecto. En lo que la mayoría de expertos coinciden es en una combinación de factores. El primero, que Sabadell ubicaba un campo de vuelo acondicionado para la batalla nocturna y era peligroso para los bombarderos enemigos. Las naves que atacaron el litoral catalán provenían de Mallorca y era muy arriesgado bombardear una ciudad de interior con un buen número de cazas y tan buenos pilotos, muchos de ellos soviéticos. Vicenç Portolés comparte esta teoría: "Sabadell no lo atacaron porque los bombardeos eran nocturnos y aquí habían 'Chatos', una amenaza muy importante para la aviación franquista". En segundo lugar, Sabadell no fue una ciudad tan importante como Barcelona. Como dice José Fernández: "el aeródromo nunca fue un objetivo vital para las fuerzas franquistas". Era más importante destrozarse la capital catalana y minar la moral republicana que no centrarse en una ciudad con tan poca repercusión como Sabadell.

El último y más importante de los factores residió en la importancia de la industria sabadellense. Por un lado, por la cantidad de empresarios locales, exiliados en el norte del país y con "influencia en las esferas políticas del franquismo", como asegura Genís Ribé. Por otro lado, por la importancia que el ejército franquista le dio a la ciudad una vez acabada la guerra. Sabadell tenía la industria textil más importante del país, que haría falta para vestir a la población una vez acabado el conflicto bélico. "Franco sabía de sobras que Sabadell era el centro textil principal. Él mismo ordenó que sus aviones no pasaran mucho por allí", asegura Pere Ribalta, que conoce el caso de primera mano: su padre tuvo cargos en el ayuntamiento durante la posguerra y estuvo al corriente de la información. Andreu Castells también aportó en uno de sus libros otro argumento de peso: la misión que tendría Sabadell de mantener parte del régimen franquista a base de los impuestos generados por su industria¹³⁰. Sea como fuere, es una cuestión que sin documentos oficiales difícilmente llegue a aclararse. La

¹³⁰ Castells, Andreu. 'Guerra i Revolució' - Pàgina 22.39.

demostración más evidente de esta realidad fue la cita de un oficial nazi de la famosa Legión Cóndor franquista, que expresó en su día: "Yo era el encargado de sobrevolar Sabadell dos veces a la semana. Volaba alto y hacía fotografías. Si hubiésemos visto el campo de aviación con aspecto de combate y con mucho movimiento de aviones, no hubiese quedado nada de la ciudad. Teníamos que preservar el SAF-16 y toda la otra industria. Era una cuestión que sólo se sabía en altas esferas"¹³¹.

Curiosamente, aunque en Sabadell nadie murió a causa de los bombardeos, en Barcelona dos miembros del ayuntamiento local y su chófer sí que perdieron la vida en un ataque aéreo a manos de las tropas italianas, el último día de 1938¹³².

La huida republicana

En noviembre de 1938, el fracaso de la ofensiva republicana en el Ebro se consumó y las tropas franquistas ocuparon Catalunya. Mientras tanto, los cazas franquistas asediaron ininterrumpidamente Barcelona y su puerto. Como último recurso, parte de la industria militar aérea de Sabadell se trasladó a Banyoles como prevención de una posible invasión del bando Nacional, aunque no pudieron transportar prácticamente nada. La derrota 'roja' tan sólo era cuestión de tiempo. "Ya se vio a finales de 1938 y enero de 1939", explica Genís Ribé. Con un panorama desolador, el 15 de enero de 1939 la República detuvo definitivamente la producción de cazas en la ciudad, y tanto el personal del SAF-16 como el de la OCEA fue evacuado¹³³. Los militares iniciaron su camino hacia el exilio, esquivando los bombardeos de los días 25 y 26 próximos a la ruta de huida de las FARE, pero previamente se encargaron de no dejar intacta la ciudad al ejército franquista. Las tropas republicanas del general Líster volaron varios puentes y quemaron hasta nueve empresas textiles de Sabadell y de otras ciudades vecinas como Terrassa, con la intención de reducir el beneficio logístico en manos del bando enemigo. Las penurias de las familias y de una ciudad que se encontraba al borde del colapso no amedrentaron el ansia de una guerra, que se disputó hasta el último momento y en la que la población civil sufrió directamente las consecuencias.

El 27 de enero la guerra acabó para Sabadell. Las primeras tropas franquistas entraron sin incidentes en la ciudad. La paz llegó para bien o para mal. El historiador

¹³¹ Castells, Andreu. 'Guerra i Revolució' - Pàgina 22.39.

¹³² Anexo 31. Se trataron de los regidores Joan Andrés Raich, Dídac Martí Tarral y su chófer, Francesc Moliné Carbonell.

¹³³ Fernández, José; Utrilla, Luis. 'Historia del Aeropuerto de Sabadell' - Pàgina 57.

Joan Romeu Moratonas expresó en uno de sus artículos que "quíerose o no reconocer, la llegada de aquellos soldados, con muchos catalanes en sus filas, fue oportuna y decisiva"¹³⁴. La localidad estuvo sumida en la miseria, al borde del drama para muchas de sus familias. No había electricidad, sus industrias estaban paralizadas y los alimentos llegaban a cuentagotas¹³⁵. El 1 de febrero, recalaron en el aeródromo de Sabadell 23 'Messerschmitt' pertenecientes a la famosa escuadra aérea de la Legión Cóndor. El día 5 lo hicieron varios bombarderos 'Heinkel'. Desde el campo de vuelo local se realizaron varias operaciones aéreas de castigo a la República hasta el día 21, cuando finalmente abandonaron la ciudad. Posteriormente, las tropas de Franco se incautaron de todo el material aéreo que se produjo en Sabadell, debido a la rápida evacuación del personal militar republicano. Los historiadores coinciden en el potencial de la aviación franquista y la escasez de recursos de la República. "La guerra la ganó quien mejor la supo manejar. El ejército de Franco fue más operativo, tenía más medios", asegura Genís Ribé. José Fernández también apoya este punto de vista, añadiendo además que "la aviación republicana no fue una gran potencia aérea".

Aunque la guerra terminó, la industrial aérea en Sabadell continuó activa. El polvorín y los depósitos de combustible se abandonaron, ya que en las condiciones de posguerra no tuvieron ningún tipo de uso¹³⁶. Sin embargo, la amenaza bélica sobre España todavía fue un factor de riesgo que Franco no pasó por alto. La guerra estaba acabada, pero el comunismo cada vez tenía más apoyo en una Europa que estaba a punto de iniciar la Segunda Guerra Mundial. La sensación de tensión era permanente. Por eso, las instalaciones que utilizó la República, principalmente el aeródromo¹³⁷ y los talleres de la Baygual i Llonch, se acondicionaron y se bautizaron bajo el nombre de Parque Eventual de Catalunya. Se reinició la construcción de 'Chatos', esta vez para el bando contrario, montando un total de 63 hasta 1944, cuando la amenaza de guerra desapareció¹³⁸. Fue entonces cuando todas las instalaciones españolas se

¹³⁴ Diari de Sabadell. 'La Legión Cóndor en Sabadell'.

¹³⁵ Diari de Sabadell. 'La Legión Cóndor en Sabadell'.

¹³⁶ Mañé i Llonch, Pere. 'Un refugi antiaeri i polvorí a l'Aeroport de Sabadell?' - Pàgina 12.

¹³⁷ Anexo 32. Mapa elaborado por el ejército franquista sobre el aeródromo local, entonces Parque Eventual de Catalunya, en 1940.

¹³⁸ Diari de Sabadell. 'Tomás López y los caza I-15 e I-16 (y 5)'.

centralizaron; ya no tenía sentido la estrategia militar de distribuir la producción bélica por todo el territorio.

A partir de entonces, la ciudad tuvo que recorrer un largo camino para recuperar la estabilidad. La gestión Josep Maria Marcet, alcalde de la ciudad desde 1940 hasta 1960, fue la esperada de cualquier mandatario franquista de la época. "Fue una buena gestión desde el punto de vista político y para la derecha, en el sentido de que integró la voluntad de Franco", relata Martí Marín. Los ciudadanos tuvieron que adaptarse a una dictadura especialmente dura para los sospechosos de ser enemigos en la guerra. En 1948, el Ejército del Aire permitió la utilización civil del aeródromo y el Aero Club de Sabadell comenzó de nuevo su andadura tras doce años de inactividad. Tocó volver a hacer realidad aquello con lo que siempre soñó la ciudad: disfrutar de la aviación como afición y como deporte aéreo.

Conclusión

La intención de este proyecto ha sido la de investigar, ordenar y estructurar lo que los libros, artículos, fuentes orales y archivos históricos explican que ocurrió en Sabadell entre 1909 y 1939 desde el punto de vista aéreo. Los temas que se han tratado se han ordenado en función de la cronología y de su importancia, procurando no mezclar conceptos para hacer el texto más comprensible. Se han resaltado los aspectos más relevantes que marcaron los primeros 30 años de la aviación en Sabadell. Al tratarse de un proyecto de investigación periodística y académica, también se ha pretendido resolver algunas de las cuestiones que todavía no estaban del todo claras, como las condiciones del campo de vuelo durante la guerra, si se produjeron sabotajes por parte de espías franquistas, o por qué no se destruyó la ciudad, cuando alojaba tantas infraestructuras de guerra. La principal aportación de la investigación ha sido la de sintetizar una información de difícil acceso a modo de trabajo académico y la de tratar algunos aspectos que todavía no estaban del todo claros. Queda evidenciado que no se puede hablar de la aviación en Sabadell sin conocer cómo fueron sus inicios.

Aunque a partir de la investigación realizada se han intentado desvelar algunas de las incógnitas que rodearon a la capital del Vallès Occidental durante todo este periodo, todavía quedan varios aspectos por resolver. Algunos de ellos serían si la construcción del aeródromo se debió a una estrategia más militar que ciudadana, cuánto personal trabajó realmente en sus instalaciones, si Sabadell fue más importante que Barcelona durante la última etapa de la Guerra Civil a nivel de la industria de guerra, o conocer de manera oficial por qué Franco no redujo la ciudad a escombros.

Todas estas dudas posiblemente quedarán en el aire si no se investigan en los próximos años. En primer lugar, por la falta de información y documentación escrita durante el franquismo sobre lo que sucedió a lo largo de la Guerra Civil en Sabadell –y en toda España en general-. La falta de libertad de expresión durante el régimen dictatorial condicionó a la sociedad española durante casi 40 años, ocasionando un silencio histórico completamente nefasto no sólo para nosotros, sino para el mundo en general. Ha sido curioso comprobar que la información obtenida se ha encontrado repartida entre la década de los años '30 y a partir de 1980. Es un vacío que suele pasar desapercibido, pero que se ha notado a la hora de realizar este trabajo. De no haber sido así, Sabadell contaría con un fondo documental mejor aún que el que ya posee.

En segundo lugar, destacar que la desaparición de las personas que vivieron la contienda dificulta la investigación de este tipo de trabajos históricos. Sin ir más lejos, si este TFG se hubiera realizado tan sólo diez años atrás, hubiese contado con los testimonios de pilotos, empresarios o trabajadores industriales que lucharon junto a la Segunda República. Este hecho ha generado que la mayoría de material utilizado para la redacción de este trabajo haya sido documental. De este modo, la lectura de libros, artículos y textos ha desembocado en entrevistas con diferentes expertos en la historia sabadellense, fundamentales para comprender lo que sucedió aquellos años. De todas las que se han realizado, tan sólo una ha sido a un testimonio directo de la guerra: Vicenç Portolés. La falta de este tipo de fuentes ha sido un factor que ha restado profundidad al documento. La memoria histórica es fundamental, y es una pena que queden tan pocas personas que puedan explicar lo que se vivió en Sabadell.

Otro aspecto destacable, junto al valor de las fuentes entrevistadas, ha sido el fondo documental disponible en el Arxiu Històric de Sabadell (AHS). De allí se han obtenido la mayoría de los documentos, utilizados para verificar lo que ocurrió durante la construcción del aeródromo y en la guerra. Autorizaciones oficiales, recortes de prensa, facturas y mapas que han contribuido a detallar todavía más el relato. Es obvio que la información extraída a través de los documentos del Arxiu Històric de Sabadell le ha dado más calidad al trabajo.

A modo de conclusión final, es obligado destacar que este trabajo no pretende realizar juicios de valor sobre ninguno de los dos bandos que lucharon en la Guerra Civil, finalizada hace justo 75 años. Eso es otro tema que está en manos de organismos, instituciones, historiadores y expertos en la materia. Este proyecto se ha realizado con la intención de recopilar la información existente sobre lo que ocurrió en Sabadell durante los 30 primeros años de su historia aérea. Documentación que se conservó hace 80 años y que posteriormente se fue ampliando con la llegada de la democracia a España. Sería injusto, por lo tanto, decir que hubieron vencedores y vencidos. Lo que sí se ha intentado es hacer justicia a la memoria histórica sabadellense a través de la documentación consultada. Quien lea este TFG debe entender que no existe ninguna orientación política en estas páginas, o por lo menos esa ha sido la intención.

Lo único evidente es que nunca debería olvidarse lo que ocurrió en aquella guerra para que no vuelva a ocurrir.

Bibliografía

Libros

Ajuntament de Sabadell y Museus Municipals de Sabadell. (2011). *L'arsenal i polvorí de l'Aeroport de Sabadell*. (2ª ed.). Sabadell: Museus Municipals de Sabadell y Ajuntament de Sabadell.

Ajuntament de Sabadell y Museus Municipals de Sabadell. (2010). *Sabadell 1931-1945: Una esperança desfeta*. Sabadell: Museus Municipals de Sabadell y Ajuntament de Sabadell.

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

Benaul, J.M., Calvet, J., Casals, L., Domingo, A. y Pozo, J.A. (1986). *La República i la Guerra Civil: Sabadell 1931 - 1936*. Sabadell: Ajuntament de Sabadell.

Castells, A. (1982). *Del terror a la Segona República: 1918-1936*. Sabadell: Riutort.

Castells, A. (1983). *Guerra i revolució: 1936-1939*. Sabadell: Riutort.

Deu, E., Calvet, J., Marín, M. y Sala, J. (2000). *Sabadell al segle XX*. Vic: Eumo.

Escorsell, L. (2003). *La historia de la aviación catalana a través del Aero Club Barcelona - Sabadell*. Sabadell: Aero Club Barcelona - Sabadell.

Fernández, J. y Utrilla, L. (2005). *Historia del Aeropuerto de Sabadell*. Madrid: Aena.

Federació d'Associacions de Veïns de Sant Quirze del Vallès. (2008). *Informe històric de l'Aeroport de Sabadell*. Sant Quirze: Federació d'Associacions de Veïns de Sant Quirze del Vallès.

Gesalí, D. e Íñiguez, D. (2012). *La guerra aèria a Catalunya*. Barcelona: Rafael Dalmau.

Masjuan, E. (2006). *Medis obrers i innovació cultural a Sabadell (1900-1939)*. Bellaterra: Universitat Autònoma de Barcelona.

Artículos

Abellán Agius, E. (1989, octubre). Los <<Chatos>> en España I. *Aeroplano*, 7, 109-121.

Comasòlivas i Font, J. (2009). Testimonis inèdits (o quasi) d'una guerra. *Arraona*, 32, 88-112.

Fernández García, J. (2004, 18 de marzo). Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (1). *Diari de Sabadell*, 2.

Fernández García, J. (2004, 19 de marzo). Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (2). *Diari de Sabadell*, 2.

Fernández García, J. (2004, 23 de marzo). Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (3). *Diari de Sabadell*, 2.

Fernández García, J. (2004, 24 de marzo). Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (4). *Diari de Sabadell*, 2.

Fernández García, J. (2004, 25 de marzo). Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (y 5). *Diari de Sabadell*, 2.

Mañé, P. (2008). Un refugi antiaeri i polvorí a l'Aeroport de Sabadell?

Marín Corbera, M. (2009). La Guerra Civil a Sabadell: novetats i perspectives de recerca. Presentació. *Arraona*, 32, 8-10.

Ribalta i Puig, P. (2009, 29 de octubre). Història de l'actual aeròdrom. *Diari de Sabadell*, 9.

Ribalta i Puig, P. (2010, 13 de febrero). Centenari del primer vol al nostre país. *Diari de Sabadell*, 14.

Ribalta i Puig, P. (2010, 17 de agosto). L'aviació a Sabadell. *Diari de Sabadell*, 8.

Ribalta i Puig, P. (2011, 30 de agosto). 80 anys del primer aeroclub a Sabadell. *Diari de Sabadell*, 8.

Ribé i Monge, G. (2013, 20 de marzo). Sabadell bombardejada: 1937-1939. *Diari de Sabadell*, 17.

Ribé i Monge, G. (2009). Els espais històrics de la Guerra Civil a Sabadell. Un patrimoni emergent. *Arraona*, 32, 48-71.

Romeu Moratonas, J. (1984, 18 de febrero). Jaume Picanyol i Camps, el primer aviador de Sabadell. *Diari de Sabadell*, 18-19.

Romeu Moratonas, J. (1986, 26 de marzo). Història de l'avió abatut en el cel de Sabadell. *Diari de Sabadell*, 12-13.

Romeu Moratonas, J. (1987, 25 de marzo). Els primers avions que aterren a Sabadell. *Diari de Sabadell*.

Romeu Moratonas, J. (1987, 30 de abril). La visita de una comisi3n a3rea francesa. *Diari de Sabadell*.

Romeu Moratonas, J. (1987, 28 de noviembre). La Legi3n C3ndor en Sabadell. *Diari de Sabadell*, 22-23.

Romeu Moratonas, J. (1987, 26 de septiembre). Los talleres aeron3uticos de Catalunya. *Diari de Sabadell*, 22-23.

Romeu Moratonas, J. (1988, 25 de junio). Las primeras escuadrillas de "Chatos" (I). *Diari de Sabadell*, 14.

Romeu Moratonas, J. (1989, 13 de junio). Las primeras escuadrillas de "Chatos" (II). *Diari de Sabadell*, 16-17.

Romeu Moratonas, J. (1989, 24 de agosto). La escuela de pilotos espa3oles en Rusia. *Diari de Sabadell*, 10-11.

Romeu Moratonas, J. (1992, 4 de abril). La primera ayuda alemana. *Diari de Sabadell*, 16-17.

Romeu Moratonas, J. (1992, 27 de junio). Las primeras escuadrillas de <<Chatos>>. *Diari de Sabadell*, 26-27.

Romeu Moratonas, J. (1996, 11 de abril). Los aviadores rusos de la Rep3blica. *Diari de Sabadell*, 2.

Romeu Moratonas, J. (1998, 10 de marzo). Los aviones rusos de la Rep3blica. *Diari de Sabadell*, 2.

Publicaciones digitales

Alemany, J. (2014, 28 de enero). Foc industrial a Terrassa i Sabadell. *El Punt Avui*. Recuperado de <http://www.elpuntavui.cat/>

Cerrillo, A. (2010, 7 de febrero). Cien años de aviación en España. *La Vanguardia*. Recuperado de <http://www.lavanguardia.com>

Ribalta, P. Crònica de l'aviació a Sabadell: Les primeres dècades de l'aeronàutica sabadellenca. Recuperado de <http://www.sabadell-aviacio-historia.com/>

Ribalta, P. Exposició d'Aerinautica i Aviació: Agost del 1010. Recuperado de <http://www.sabadell-aviacio-historia.com/Expo-1910.htm>

Ribalta, P. Una encoratjadora iniciativa aeronàutica esdevé l'agost del 1910. Recuperado de <http://www.sabadell-aviacio-historia.com/Aer%C3%B2drom a Sabadell el 1910.htm>

Ribalta, P. Un fet insospitat desperta definitivament la consciència dels sabadellencs vers l'aviació. Recuperado de <http://www.sabadell-aviacio-historia.com/biplath3.htm>

Ribalta, P. En Ferran Llàcer junt amb Josep Canudas inauguren l'aeròdrom de Ca n'Oriac la tarda del dissabte 4 d'abril del 1925. Recuperado de <http://www.sabadell-aviacio-historia.com/ca-n-oriac1925 .htm>

Ribalta, P. (2011, 25 de agosto). Efemèride del 80è aniversari de la fundació del primer aeroclub a Sabadell. Recuperado de http://www.aeribalta.com/2011/08/efemeride-del-80e-aniversari-de-la_25.html

Ribalta, P. L'aviació de guerra a Sabadell 1936 - 1943. Recuperado de http://www.sabadell-aviacio-historia.com/1931-1936_1943.htm

Trallero, S. Entrevista a Francisco Viñals: Barcelona - Mayo 2006. Recuperado de <http://vitrubio-sarinyena.site40.net/alasrojas/>

Tesis doctorales

De Madariaga Fernández, F.J. (2003). *Las industrias de guerra de Cataluña durante la Guerra Civil*. Departamento de Historia y Geografía, Universitat Rovira i Virgili. Tarragona.

Agradecimientos

La accesibilidad a la hora de entrevistarles y la predisposición para ayudarme en todo momento a través de documentación relacionada:

- Al periodista y experto de la aviación sabadellense, José Fernández.
- Al aficionado historiador de la aviación sabadellense, Pere Ribalta.
- Al historiador y miembro del Arxiu Històric de Sabadell (AHS), Genís Ribé i Monge.
- Al historiador y profesor de la Universidad Autónoma de Barcelona, Martí Marín.
- Al testimonio de la guerra y piloto de aviación, Vicenç Portolés.

La predisposición que han mostrado para ayudar en todo lo posible:

- Al aeródromo de Sabadell, al AeroClub Barcelona-Sabadell, al Arxiu Històric de Sabadell (AHS) y a todo su personal que me ha atendido.
- Al Museu d'Història de Sabadell, por permitirme visitar el arsenal y polvorín del aeródromo.

A las personas que me han apoyado en la realización de este Trabajo de Fin de Grado:

- Luisa María González, Manuel Márquez, Consuelo Fuentes, Manolo Márquez, Juan Manuel Márquez, Maka Parrilla, Samantha Alimon, Joan Alimon, Isabel Navarro, Jordi Serrats, Consuelo Márquez, Félix Serrats, Antonio Ruiz, Inma Gómez, Eva Muñoz, José Barbero, Patricia Gelabert, Álex Álvarez, Rubén Luque, Carlos Castellano, Xavi Jerez, Tamara Morales, Lidia Cabezas, Lluís Reales, Thor y Puchi.

Anexos

Anexo 1

Revista de Sabadell. Convocatoria para participar en la exposición aérea de Sabadell, 1910. (Fondo documental de Pere Ribalta)

CENTRE CATALÀ DE SABADELL

EXPOSICIÓ DE AERINÀUTICA Y AVIACIÓ

Lletra de convit

El *Centre Català* de Sabadell que á la tasca de treballar per la lliberació de Catalunya, en l'ordre polítich li porta aplegat el vehement desitj de contribuir al expandiment de la cultura patria en ses diverses y variades manifestacions, ha projectat la celebració d'una

Exposició de Aerinàutica y Aviació (segona á Catalunya)

á la cual convoca á tot' hom qui vulga presentar aparells, planols, models y demés, que fassin referencia al nou sistema de locomoció que tan preocupa actualment l'atenció pública y que fá preveure una revolució més ó menys llunyana, empró segura, per l'avenir de tots els pobles que s'aixequen sobre la crusta de la terra.

A aquest fi el *Centre Català* de Sabadell, crida á concurs á tots els aymants y conreadors de la ciencia y de l'art aplicat á aquest ram del saber y de l'activitat humana, pera que aportin els fruyts de son talent y de son ingeni al projectat Certamen, que tindrà lloch en son propi Casal y regirá baix les següents:

B A S E S

Primera.—Tot lo referent á gastos d'instalació d'aparells, models, planols, objectes, etc., etc., anira á càrrech de la entitat organitzadora de la Exposició.

Segona.—Els expositors se comprometen (salvant disposicions especials del Consell Executiu) a no retirar cap dels treballs exposats fins a la definitiva clausura de la Exposició; que 's fara pública ab l'oportunitat deguda.

Tercera.—Els treballs que la seva especial construcció ho reclami, deuran anar acompanyats d'una nota detallada, empro concisa, de les característiques y demés referencies indispensables en cada cas.

Quarta.—El Consell Executiu, 's reserva el dret d'admetrer ó refusar, segons son imparcial judici, els treballs que 's presentin, atinent per aixó les degudes, encara que més elementals, condicions de mecànica aeristatica y aerodinamica.

Quinta.—Els treballs se classificaran en varies seccions, com segueix: (a) Models, aparells antics y moderns, motors, òrgans y accessoris. (b) Planols, mapes aerinàutichs, dibuixos, fotografies y caricatures. (c) Preimpressa de sport y locomoció aèria y cartells. (d) Juguines.

Per tot el dia 30 de Juny, quedarà tancada l'admissió de treballs destinats á la Exposició.

Formen el Consell Executiu els senyors: Antoni de P. Capmany, Froilá Solèr y Soler, Jaume Cortada, Manel Molins y Mateu Llugany.

Sabadell 30 de Maig de 1910.

Nota: Els senyors expositors que desitjin més detalls, poden passar tots els dies feyners de 12 a 1 de la tarde, per la Secretaria del *Centre Català*, que se 'ls hi facilitaran tots els datos que necessitin.

Anexo 2

Diari de Sabadell. Crònica sobre la exposició aèria de Sabadell, 1910. (Fondo documental de Pere Ribalta)

DIARI DE SABADELL

AUTONOMISTA Y D'AVISOS Y NOTICIES

ANY I.	DIMECRES 10 AGOST DE 1910.	NUM. 8
SABADELL, Un mes 1 ^{ra} — Pesseta Fora de Sabadell, Trimestre 3 ⁵⁰ *	REDACCIÓ, ADMINISTRACIÓ Y IMPREMTA: Carrer de les Planes, núm. 19 :: Telèfon 400	ANUNCIS, RECLAMS Y COMUNICATS a preus convencionals.
NOMBRE SOLT, 5 CÉNTIMS.	La correspondència al Director.	Elle originals no 's tornen. S' admeten Esqueles mortuòries fins a mitja nit

Visita a l'Exposició d'Aerinautica y Aviació del "Centre Català"

La primera impressió que reb el visitant al entrar en l'espai del Saló d'actes del «Centre Català», ont està instal·lada l'Exposició, no pot ésser més atractiva, ni més simpàtica, ni més artística.

En efecte: al primer cop d'ull es presenta a la vista una barreja multicolora de globos aeristàtics, d'estels y cometes sospesos en l'aire, y voltant les parets, contrastant ab les blanques ales del planejador qu'ocupa el centre del Saló, rodejat d'una variada munió de models reduïts, disposats els uns en actitud d'empendre el vol desde vistoses plataformes reposades sobre d'elegants columnetes, d'altres com si estessin volant ja, destacantse al fons les quatre barres barrades que serveixen de marc a la notable secció de fotografies, caricatures y cartells; y tot això alternat ab profusió de plantes y arbrisons, com si fos una aucellada en mitj d'una verneada.

L'Exposició es ben curiosa y digne d'ésser visitada y elogiada pels treballs y els estudis que demostren haver fet la gran majoria dels expositors, entre els que hi figuren bon nombre de sabadellencs.

S'hi troven exemplars de tots els medis de locomoció aèria coneguts fins avuy, de tots els aparells que s'han remonat pels aires, desde 'l primitiu y pintoresc montgolfier-estèric, fins a les complicades màquines modernes.

En la secció d'aparells, òrgans y accessoris s'hi poden comptar una vintena de models entre monoplans, biplans, helicòpters y multipèters, imereixent especial menció per sa originalitat y bona construcció un helicòptil fabricat per En Lluís Aretas, alumne de nostre Escola Industrial y d'Arts y Oficis. Aquest aparell, anomenat helicòptil per ser un helicòptil provist de dos plans sustentadors, participa del principi dels giroplans, assegurant l'estabilitat per l'efecte giroscòpic d'un volant lleuger adjunt a les pales sustentadores de l'aparell. Aquestes pales, durant l'alsament o elevació, serveixen de pales de l'hèlice d'eix vertical, y obtinguda l'altura

volguda s'aplanan per mitj d'un dispositiu especial constituïnt allavors una superfície de revolució que contribueix a la sustentació del aparell. Els timons de profunditat y viratge estan més o menys inspirats en els coneguts sistemes Bleriot.

Els germans Canallas, sabadellencs també, exposen un monoplà y un biplà, tots dos de notable factura, y ab la interessant

industrial d'Arts y Oficis, exposa un altre monoplà tipo Bleriot, de bon efecte y sòlida construcció.

El «record» del nombre d'aparells exposats el té el tinent coronel de la guardia civil senyor Ponte, que hi té models de totes menes, notables tots per sa esmerada construcció, y demostrant una admirable maestría teòrica y pràctica en aviació. Entre els

efecte: en ell queden suprimides les hèlices y els timons de viratge; que son precisament les parts més importants dels dirigibles actuals. Com a forsa propulsora utilisa senzillament la reacció de sortida d'un fluit, qu'aquí es precisament el mateix aire. Un ventilador aspira l'aire per dos tuberies flexibles que desemboquen una a la proa de l'envoltura y altre a la proa de la barqueta.

Un segon ventilador llensa l'aire precedentment aspirat per dos altres tuberies flexibles que desemboquen a popa, una al nivell de la barqueta, l'altre al nivell del eix central del volum gasós; de manera que hi há una doble acció que comprèn: primer, precipitació natural del dirigible dins l'espai d'aire rarificat per l'aspiració d'un dels ventiladors, y segonament y simultàniament, impulsió en el mateix sentit produïda per la reacció de sortida de l'aire expulsat per l'altre ventilador.

La direcció s'obté inclinant convenientment els canons de sortida a dreta o esquerra, a fi de variar igualment la direcció impulsora de la forsa de reacció.

Al mitj del saló hi ha lo qu'en podríem dir «casa major». Es un aparell complet, tanam natural, de 6 metres per 5 y mitj; un planejador biplà del conegut aviador català, l'enginyer Sr. Brunet, de Barcelona, primer que a Espanya s'ha dedicat especialment a la construcció d'aeriplans pràctics. Aquest aparell està destinat a proves de llensament y equilibri pels aprenents.

Junta al aparell s'hi trova una hèlice integral de dos metres de diàmetre, de la casa Chauvière, de París, y un volant de direcció universal invenció del Sr. Brunet, permetent la comanda simultània de tots els moviments, viratge, profunditat, etc., etc.

El mateix constructor exposa també un interessant quadre ab diversos accessoris per aeriplans, fabricats a Catalunya, aixís com igualment son de notar dos models del Antoine d'En Lathan, y un biplà reproducció del Farman.



VISTA D'UNA SALA DE L'EXPOSICIÓ.

(D'una de les postals de la col·lecció editada per J. Olorons.)

circunstància de que, segons manifestació dels interessats, el monoplà per ells exposat que resulta ésser un sistema Bleriot tipo travessia Canal de la Manxa, fou construït ja avans de que 'l cèlebre aviador francès fes el viatge que li merequè fama universal.

Sobressuren igualment, un biplà tipo Farman n.º 30, reducció a l'escala de 10 per 100, ab motor rotatiu Gnome, de 7 cilindres, y amb aterrisatge per rodes y patins, molt ben construït per en Manel M. Armengol, de Barcelona. Aixís com un monoplà notable per sa lleugeresa específica, de P. Felissart, de Barcelona.

En Centellas, sabadellenc, exposa un monoplà amb un motor de rel' tjeria, curios per la forma ovalada de ses ales, qu'el fan semblar un insecte volador.

En Torra Figuls, alumne de l'Escola In-

set models del Sr. Ponte mereixen especial menció dos biplans amb els plans sustentadors a darrera y els timons al devant; amb dos hèlices: una al devant, tractora, y altre al darrera, propulsora. Un d'aquets biplans es completament rígid, excluint del tot la tela per sa construcció. Altre de les característiques es l'ús de vàlvules laterals de viratge.

Sobre la taula presidencial, s'hi troven un petit monoplà molt ben concebut y equilibrat d'En B. Ventura, de Sabadell, y un altre monoplà amb motoret elèctric, exposat per En L. Durán, també de Sabadell. En el mateix lloc preferent, s'hi trova un model de dirigible, ideat per En Josep Grabalosa, del Clot.

Aquest dirigible per si sol mereix capítol apart. per la revolució que pretent introduir dintre l'Aerinautica propiament dita. En

Anexo 3

Revista Aviación. Artículo dedicado a la exposición aérea de Sabadell, 1910. (Fondo documental de Pere Ribalta)

112

AVIACIÓN

que, indudablemente en la proporción de mil por uno, es un magnífico disparate. El modelito, antes cuidadosamente escondido sale á la luz, ya en persona, ya en forma de planos y dibujos muy mal hechos casi siempre; desaparece la reserva de los primeros tiempos y nuestro enfermo hace víctima, al primero que encuentra, de sus descabelladas explicaciones. En fin, este

hombre es ya un peligro y hay que pensar seriamente en él, la enfermedad ha llegado á perturbar todas sus facultades y produce verdaderos desastres; hay que curarle, y ¿cómo? Pues bien, de una manera muy sencilla: hemos dicho que el atacado de *aviolentomania* no estaba en grandes relaciones con la matemática y la mecánica y esto nos conduce á encontrar un remedio

casi infalible. Después de algunos ensayos he obtenido brillantes resultados con dosis combinadas de mecánica, especialmente del aire y algo de matemáticas. Es un remedio ideal. El atacado experimenta al principio violentos ataques de sorpresa, pero no hay que alarmarse, son los primeros síntomas de su completa y radical curación.

DOCTOR SANGREDO

LA AVIACIÓN EN ESPAÑA



Vista general de la Exposición de Aviación y Aeronáutica, de Sabadell

Exposición de Aeronáutica y Aviación de Sabadell

Entusiastas y valiosos elementos de la culta é industriosa ciudad de Sabadell, siempre atentos en seguir los últimos progresos de la ciencia, han organizado una exposición de Aeronáutica, contando con gran número de proyectos y aparatos, pequeños modelos, de los que figuraron en la Exposición celebrada en ésta últimamente, bajo el patronato de la «A. L. A.», y con otros muchos, procedentes de dicha localidad, que ha dado patente prueba de seguir, paso á paso, los progresos de esa nueva locomoción, como puede verse por la sucinta reseña que damos á continuación:

D. Luis Arenas, alumno de la Escuela de Artes y Oficios de dicha población, expone un original y bien concebido helicoplano.

Los señores Canalias hermanos, también de Sabadell, exponen un monoplano y un biplano.

El Sr. Centellas exhibe un curioso monoplano.

Otro alumno de la citada Escuela, el señor Torra Figuls expone un reducido modelo de monoplano *Blériot*.

Monoplanos son también, y por cierto

muy dignos de mención, los presentados por D. B. Ventura y de D. L. Durán.

Los que acabamos de citar, entre otros muchos que sentimos no recordar, son todos aficionados, de Sabadell.

Entre los aficionados de otras poblaciones debemos mencionar á D. Manuel M. Armengol de Barcelona, con su reducción del aparato Farman; al teniente coronel señor Ponte, por su interesante colección de modelos originales; á D. José Grabalosa, del Clot, quien presenta un curiosísimo modelo de dirigible, con supresión de hélices y timones de dirección.

El ingeniero Sr. Brunet, presenta un planeur de grandes dimensiones; una muestra de las conocidas hélices «Chauvière», y un volante de dirección múltiple, ó universal, invención de dicho Sr. Brunet. Completa su instalación con algunos reducidos modelos y accesorios para la aviación, todos ellos de fabricación catalana.

No podemos dejar de mencionar al señor Juandó, el más antiguo, tenaz, y perseverante aficionado catalán, á la navegación aérea, por el más pesado por el aire, el cual presenta un modelo de su proyecto de aparato multipuerto ó «flugilarilo» bien conocido de los numerosos barceloneses, que visitaron la Exposición Aeronáutica de ésta.

Finalmente, pueden verse también, varias muestras de telas cauchutadas para la construcción de globos y otras para la construcción de aeroplanos.

Adornan las paredes multitud de fotografías de la importante colección de la REVISTA DE LOCOMOCIÓN AÉREA, muy bien dispuestas por grupos, de motores, aeroplanos, detalles, accesorios, vuelos, etc, etcétera. También puede admirarse una bonita colección de dibujos, caricaturas y planos, debidos estos á los señores Gili, Pons, Arissa, Ramón, Areñas y otros, alumnos todos ellos de la Escuela de Artes y Oficios de dicha población.

En el mismo saloncito se encuentran revistas y periódicos en todos los idiomas, referentes todos ellos á la Aviación y sus progresos, y, entre las mismas, figuran la AVIACIÓN y la REVISTA DE LOCOMOCIÓN AÉREA, únicas españolas.

Felicitamos de todas veras á los organizadores de esta demostración de cultura y amor patrio, pues les cabe la gloria de haber llevado á cabo la segunda Exposición de Aeronáutica que se ha verificado en España.

El multipuerto Verdaguer

El Sr. Verdaguer, con una constancia y tenacidad que merecen el mayor elogio, y con la valiosa cooperación de su señor hermano, prosigue en los trabajos de experimentación de su original multipuerto, el cual hemos tenido ocasión de admirar últimamente en unas pruebas del motor y tracción de la hélice, que resultaron admirables.

Algunas importantes modificaciones introducidas en su primer proyecto, han decidido al Sr. Verdaguer á construir un nuevo aparato, en el que ha empezado ya sus trabajos.

Obligados á no poder ser más explícitos en obsequio al amigo Sr. Verdaguer, ello nos priva el gusto de poder dar hoy más detalles.

Doble biplano de G. Brunet

Tenemos la satisfacción de poder comunicar á nuestros lectores que, dentro de pocos días, se harán las primeras pruebas del nuevo é interesante aparato de nuestro amigo el ilustrado ingeniero Sr. Brunet.

Anexo 4

Instancia que el presidente de la Asociación de Locomoción Aérea envió al Ayuntamiento de Sabadell proponiendo la construcción de un aeródromo para la ciudad. (AHS)



El Ilustre Sr. Conde de Belloch, en calidad de Presidente accidental de la Asociación de Locomoción Aérea, de esta capital á V.E. atentamente expone que:

Habiendose despertado en esta localidad, como era de esperar, un gran entusiasmo por la aviación, en vista de los grandes adelantos que se hacen en la misma y tambien por la activa y constante propaganda de esta A.L.A., varios sócios de esta última, así como varios Señores particulares, estan pidiendo cada día con mas interés el que esta Asociación de mi Presidencia, facilite á los mismos un campo de aviación ó aeródromo para ensayar y practicarse en sus aparatos de aviación; mas, no disponiendo, actualmente, esta A.L.A. de los elementos suficientes para adquirir ó alquilar un campo, lo mas cerca posible de esta capital y que reúna las condiciones necesarias, como son, unos dos kilómetros de largo por unos quinientos metros de ancho, en terreno llano, enteramente despejado, con piso firme y sin casas ó edificios en su alrededor á una distancia de un kilómetro por lo menos, y teniendo en cuenta que los alrededores de esa ciudad de Sabadell, relativamente cerca de esta capital, son muy llanos, las comunicaciones entre las dos ciudades, fáciles por el ferro-carril que las une, hemos creído que Sabadell, está en las mejores condiciones de poder facilitar á los inventores y demas aficionados á la aviación, que quieran volar con sus aparatos, un campo capaz de prestar dichos servicios.

Ademas, no escapará, seguramente, al claro criterio de V.E. Ayuntamiento de su digna Presidencia, la gran importancia y beneficio que de la dar á esta importante ciudad, un campo



de aviación, bajo todos conceptos, y como, además, el congreso de esta A.L.A. dirigiría todos sus esfuerzos al mayor desarrollo y movimiento de dicho campo de aviación, queda descontado el mayor éxito, desde luego, dados los entusiastas y valiosos elementos con que cuenta la misma y proyectos que la animan, como son el de organizar y llevar a cabo la creación de un premio, para un viaje, en aeroplano, Barcelona, Zaragoza, Madrid.

Por las referidas razones espero del reconocido buen criterio y entusiasmo por todas las ideas y empresas de adelanto y civilización, de ese Excmo. Ayuntamiento de su digna Presidencia, que será acogida con interés la proposición referida.

Dios guarde á V.E. muchos años.

Barcelona veintidós de Agosto de mil novecientos diez.

El Conde de Ballester

Al Excmo. Sr. Alcalde Constitucional de Sabadell.



Se

Anexo 5

Documento presentado por el equipo municipal de Sabadell, donde se detallan los aspectos que hacían que la ciudad fuese la idónea para acoger el nuevo aeródromo.
(AHS)

MEMORIA - INFORME



GENERALIDADES

El rápido y constante desarrollo de la aviación que convierte cada día en nuevas y espléndidas realidades las grandes posibilidades que en sus inicios se adivinaron, hace que indudablemente, de entre todos los medios de transporte, el aéreo, es el llamado, dentro de brevísimo plazo, a alcanzar mayor extensión e intensidad, apreciando, por lo tanto, como un factor de la mayor importancia económica. Es por ello por lo que el Ayuntamiento de esta Ciudad, eminentemente industrial y mercantil, viene preocupándose con el afán de dotarla de todos aquellos instrumentos que en un futuro próximo han de serle de inapreciable e imprescindible utilidad, de la construcción dentro de su radio, de un aeropuerto que reúna las condiciones que exige la técnica moderna y que permita a esta Ciudad rápida comunicación con todos los centros productores y comerciales del mundo.

Por otra parte la construcción de este aeropuerto no es de interés meramente local sino que de sus beneficios ha de ser partícipe toda la región ya que la situación de la ciudad de Sabadell así lo permite.

Felizmente los alrededores que esta ciudad son pródigos en terrenos apropiados para ser utilizados al fin expuesto. De entre ellos sobresale por sus inmejorables condiciones naturales y por su excelente situación con relación a las vías de comunicación que a él -- conducen, el existente en el paraje llamado "Can Torras". Este terreno ha sido ya examinado por calificados técnicos todos los cuales -- han coincidido en apreciar sus excelencias.

Todo cuanto llevamos expuesto puede fácilmente comprobarse examinando las principales características del citado terreno que detallamos a continuación.

SITUACION DE LA CIUDAD DE SABADELL

Sabadell con sus 50.000 habitantes está emplazada en el centro de la comarca del Vallés cuya configuración es la de un exten

so valles en el cual se encuentran situadas ciudades de gran importancia en el orden económico, como son Tarrasa y Granollers, Este valle está rodeado de montañas que le protegen eficazmente de los vientos y la separan del mar. La distancia entre Sabadell y Barcelona es de unos 18 Km. en línea recta.

CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS

Su clima es templado y las lluvias escasas. Los vientos reinantes son los N. S. Es excepcionalmente rara la niebla.

EMPLAZAMIENTO DEL TERRENO

El terreno de que se trata está emplazado en la parte Sudeste de la Ciudad, junto a la terminación de la urbanización en proyecto (Plano nº. 1)

Linda al N. O. con extensos campos, junto a la urbanización aludida; al N. E. con la línea del F.C. de Zaragoza a Barcelona en su Km. 547 al S. E. con campos próximos al término de Sardañola y al S. O. con el torrente llamado Rio Seco (Plano Topográfico del Término Municipal nº. 2)

CARACTERÍSTICAS DEL TERRENO

Longitud = 1.200 m.

Ancho = promedio de 600 m. = Máxima 700 m. = Mínima 400 m

Pueda trazarse dentro de él un triángulo equilátero de 800 m. de lado.

Su piso es duro y permeable.

Es sensiblemente horizontal, siendo fácilmente removibles los obstáculos que se oponen a su perfecta horizontalidad.

Queda completamente despejado de edificaciones con el solo derribo de una pequeña edificación llamada «Can Miró» (Grafada en el plano) ya que la otra edificación existente llamada «Torre Corina» sobre no ser obstáculo alguno, podría ser utilizada por su situación en el linde S.O. del campo como estación meteorológica y telegráfica.

Los vientos reinantes son en el sentido de la máxima longitud del terreno.

Atraviesa el campo una línea eléctrica de alta tensión, la cual puede ser desviada con suma facilidad.

Existen en las inmediaciones del terreno multitud de campos que por sus condiciones naturales podrían ser utilizados para el caso de un aterrizaje forzoso. Además existe también en la parte N. de Sabadell otro terreno que se utiliza ya en la actualidad como aerodromo.

En cuanto a la proximidad con la urbanización proyectada para el caso de que así se creyera necesario, podría limitarse la altura de las construcciones de la zona industrial a que se destinan precisamente estas manzanas, o bien podrían dedicarse a talleres anejos al aeropuerto con lo que este ganaría de hecho en extensión.

VÍAS DE COMUNICACION

El terreno de que se trata está admirablemente emplazado con relación a las vías de comunicación, ya que uno de sus lados está lindando con la línea del Ferrocarril de Zaragoza a Barcelona, lo que permite, a base del apeadero en proyecto, situado en el mismo campo trasladarse a Barcelona, en plena Plaza de Cataluña, en el infimo tiempo de 17 minutos, con uno de los 54 trenes que circulan diariamente.

Además existe a corta distancia la línea de los "Ferrocarriles de Cataluña", que une Sabadell con Barcelona, pasando por San Cugat, Vall doreix, Las Planas e infinidad de apeaderos emplazados dentro del casco de Barcelona, salvando con gran rapidez los 25 kilómetros de distancia que las separan.

En cuanto a carreteras, con solo la construcción de un pequeño ramal de 1 kilómetro de longitud, se une dicho terreno con la Carretera de Moncada a Terrasa, espléndidamente pavimentada hasta Barcelona, en todos sus 21 kilómetros de longitud, permitiendo trasladarse a la capital con suma rapidez.

Por otra parte, Sabadell está cruzada por varias carreteras de importancia; una es la de Molins de Rey a Caldas a la que se puede comunicar desde el campo por el Paseo Bernat Metge (Plano nº. 3). Esta carretera pone en comunicación parte del litoral con la montaña.

Otras carreteras son las de Sabadell a Prats de Llusanés y la de Matadepera conduciendo las dos a la parte montañosa.

Otra la de Mollet, que puede conducir al litoral, extremo opuesto al dicho anteriormente. (Véase el plano nº. 3), y a enlazar con la que en Barcelona conduce a Francia por Puigcerdà.

De todo lo expuesto, resulta de una manera clara e indudable juicio del que suscribe, que el terreno a que nos venimos refiriendo reúne con creces las condiciones que exige la técnica aeronáutica que sea declarado apto para construir en él, el aeropuerto a que se refiere este Ayuntamiento.

Sabadell, 30 Noviembre 1931.

El Arquitecto Municipal interino,



Anexo 6

Informe de la aeronáutica militar española sobre las condiciones del terreno de Sabadell para construir el aeródromo. (AHS)

AERONAUTICA MILITAR

3ª ESCUADRA

DATOS OBTENIDOS SOBRE LA ELECCION DE CAMPO DE AVIACION.

DESCRIPCION GENERAL DEL CAMPO EN SABADELL.

Esta situado al Sur de la poblacion, limitandolo por el Este el f.c. d Norte; al Oeste el rio Seco; al Norte por el ensanche de la poblacion y al Sur por el termino de Sardayola.

Es de forma trapezoidal, cuyos lados paralelos tienen 700 y 400 mts respectivamente. Se puede obtener una zona limpia de 600x300 mts.

Tiene una pendiente del 1,70% hacia el rio Seco, lo que favorece el desague del campo en caso de lluvia, sin perjudicar en cambio a las tomas de tierra y despegues de aparatos.

Los vientos reinantes son de N. a S. que comprende la distancia mayor del campo.

Existen algunas ondulaciones en el interior del campo, pero el Ayuntamiento se compromete a efectuar por su cuenta la explanacion necesaria hasta que quede en forma de poder ser utilizado por el Servicio de Aviacion.

En el mismo campo y junto a la torre Corina, existe una mina de agua que se puede aprovechar para el abastecimiento del Aerodromo, en la inteligencia de que el Ayuntamiento de Sabadell se compromete a sufragar los gastos que origine el alumbramiento de aguas, con la condicion sola de pagar por el Servicio de Aviacion el consumo de este liquido, a razon de una cantidad que se fije de comun acuerdo. Sin embargo, es preferible que el Servicio se ocupe de estos gastos de instalacion y adquirirá la propiedad de esta mina.

En cuanto a los desagües del alcantarillado, se puede efectuar en el rio Seco por no prohibirlo las ordenanzas Municipales, siempre que se instalen los pozos sépticos consiguientes y se cumplan las prescripciones indicadas en el libro del Coronel Gallego sobre "Saneamiento de poblacion". Todo esto no es inconveniente por cuanto en los Aerodromos Militares se cumplen siempre estos preceptos.

Como obstaculos, existe la casa de Mifo y una linea de alta tension que se interna en el campo. El primero de ellos se compromete el Ayuntamiento a su demolicion al mismo tiempo que efectua la explanacion, y en cuanto al segundo, tambien se compromete el Ayuntamiento a sufragar los gastos que originen el cambio de alineacion del tendido de la linea.

Se encuentra como inconveniente a este campo las limitaciones que tiene al E. y O. del mismo: por un lado la linea ferrea y por otro lado la depresion del terreno formado por el rio Seco. La primera disminuye un poco la anchura del campo, y la segunda forma un gran inconveniente para el caso de una parada de motor de salida en direccion transversal al campo. No llega a ser muy grave este ultimo inconveniente por cuanto al otro lado del rio Seco se tiene terreno llano.

Se considera por lo tanto que el campo propuesto por el Ayuntamiento de Sabadell reúne las condiciones minimas en extension, aunque estén compensadas por las otras ya indicadas: terreno llano; facil desague; horizontes despejados; facil acceso; etc. Además de estar dentro de un nudo de comunicaciones, como son los dos ferro-carriles y las carreteras que las atraviesan.

ACCESO AEREO AL AERODROMO.

Las dos lineas ferreas y la carretera general, son de sobra elementos para tener una referencia exacta de la situacion del Aerodromo. En caso de niebla o nubes en los montes que los separa de Barcelona, el valle del Besòs da un camino facil para evitar estos inconvenientes.

CALIDAD DEL TERRENO.

En cuanto a las construcciones, es un terreno que admite una presion superior a los 2 Kgs por cm². Y en cuanto a la permanencia de su consistencia y buen estado, su calidad lo dice y su pendiente suave permite planta

2).

hierbas como la grama de raíces fuertes y que necesita de poca agua.
INSTALACION DE LAS CONSTRUCCIONES.

De la zona insdustrial correspondiente a la zona del ensanche,habria que tomar las tres manzanas hasta la calle de Tamarit,la que habria que convertirse en Paseo de Martires de la Rosa,colocando la entrada principal al Aerodromo por el Paseo de Bernat Metge,todas estas reformas factibles de hacerse por cuanto el Ayuntamiento no ha empezado aún a ejecutar las obras correspondientes a la urbanización de la zona industrial.El Ayuntamiento de Sabadell está dispuesto a modificar el el proyecto de ensanche en este sentido.

FUERZA MOTRIZ.

Como una línea de alta tensión pasa por el mismo campo,al modificar s su trazado se haria en forma que no molestase a los vuelos y en cambio se pudiera tomar una derivación para alimentar el transformador del Aerodromo.El precio del fluido electrico es el siguiente:

Para fuerza a 0,18 pts el Kwt hasta un gasto de 18.000 Kwt y a 0,08 pts a partir de un consumo superior a los 18.000 Kwt.

Para luz,un precio sólo de 0,25 pts el Kwt.

GASOLINA.

La C.A.M.P.S.A. se compromete instalar por su cuenta los depósitos necesarios para el abastecimiento del Aerodromo.

ELEMENTOS CONSTRUCTIVOS.

El cementos y la Uralita se tiene muy cerca.Como arenas,las hay de mina y rio;ambas muy cerca.Lo mismo ocurre con la piedra y ladrillo.

DATOS COMPLEMENTARIOS.

Se acompaña una copia de la carta dirigida al Presidente del Club Aviación Sabadell por el representante de la Deutsche Luft Hansa sobre la elección de campo en Sabadell.

Tambien se acompaña copia de la Sesión del Ayuntamiento referente al emplazamiento de un Aero puerto en Sabadell.Tan pronto como Guerra se decida por este campo,el Ayuntamiento se compromete a modificar su acuerdo para adaptarlo y darle forma para la mas fácil instalación de un Aero dromo Militar.

En su afán de dar facilidades,se comprometen a empezar las obras de explanación del campotan pronto se les notifique por Guerra su compromiso de instalar el Aerodromo Militar en el Campo ya expecificado.

El Ayuntamiento desea que por Guerra se dé forma legal,en su tiempo,a la ocupación parcial por el Aero-Club de una parte del campo,aun que a juicio nuestro se podría aprovechar la torre Gorina como caseta del Club e instalar en su inmediación un hangar.

El emplazamiento del campo,señalado por el Arquitecto del Ayuntamiento,quedaría desplazado unos cien metros al Norte,suprimiendo la parte Sur por ser muy estrecha.

Se acompaña informe del expresado Sr. Arquitecto.

En su afán de dar facilidades el Ayuntamiento,se compromete a encontrar un local y prestarlo para alojar en él a la tropa y las oficinas,mientras se efectúen las obras.Llegando su entusiasmo por esta idea hasta el límite que le permita sus disponibilidades.

Barcelona 22 de Enero de 1932.

El Jefe de la 3ª Escuadra.



Anexo 7

Diari de Sabadell. Información que habla sobre la construcción del aeródromo. (AHS)

PREUS DE SUBSCRIPCIÓ: Sabadell al mes... Fora de Sabadell trimestral... Número solt 10 cèntims

DIARI DE SABADELL I SA COMARCA

Cal... Eres... TR... Pot... pes

REDACCIO. ADMINISTRACIO I IMPREMTA: RAMBLA, 65 - TELEFON 2477 - ANY XIV - NUM. 3642 - DISSABTE 6 DE

L'aeroport de Sabadell

Si el nostre plorat company Ferran Llàcer, al qual havíem confiat la secció d'aviació, pogués encara ésser entre nosaltres, amb quin alegria que seguiria pas a pas els treballs per aconseguir dotar a Sabadell d'un aeroport i amb quin febre col·laboraria a fer realitat aquest magnífic projecte!

Havem escrit les precedents ratlles sota la influència de la recent visita que han fet al futur aeroport els tècnics municipals amb l'objecte d'estudiar el corresponent plànol, una vegada fet i aprovat el qual i resolt els altres tràmits, podrà enfocar-se pràcticament aquesta millora que representarà una injecció de gran vitalitat per a la nostra petita urbs industrial.

S'ha dit, i nosaltres no hi hem pas negat la confirmació, que Sabadell necessitava crear noves indústries si volia seguir amb una hegemonia industrial dintre de Catalunya. La multiplicació de grans fàbriques en altres indrets de la nostra terra ha fet pensar que de seguir així potser Sabadell aviat perdria la gran preponderància que fins els nostres dies s'enorgullia de representar en la gran família manufacturera catalana.

La creació d'indústries, serà la conseqüència immediata, i la de més immediat rendiment, que ens durà la creació d'aquest aeroport del qual es parla. La desnivellació que ha portat la indústria tèxtil en la característica obrera sabadellenca està a punt de desaparèixer en el moment que apunta la possibilitat de crear una massa obrera metal·lúrgica.

Heus ací, doncs, que per a ambdues finalitats, tenir a casa un centre de comunicacions internacionals, i expandir la nostra vitalitat industrial en múltiples branques ara inèdites o sense explotar, tots els sabadellenes havem d'estar disposats a col·laborar a tal projecte. Hi han actualment diversos problemes plantejats a Sabadell per al seu progrés i per a la seva història futura: potser cap, però, com aquest que vagi tan de dret a la nostra ànima industrial. La salut espiritual que havem de trobar amb les escoles, la salut corporal que ens ha d'afiançar la solució del problema de l'aigua, s'equilibren davant l'anunci d'una injecció de vitalitat a l'ànima i al cos actuals; els altres problemes afecten a un futur i aquest darrer a un present. Cap d'ells, per tant, negligible. I, amb l'ajut de tothom, tots ells realitzables.

LETTRES I LLIBRES

Un pròleg

Veu's ací el pròleg que Bousquets i Ponsat ha escrit per al pròxim llibre de poemes del nostre estimat company En Joan Trias Fàbregas:

A JOAN COSTA I DEU

ara segueix, alabatani, la dolça ruta amb una nova sèrie de poemes agabellats en el llibre "Del meu voltant", volum XXVII de la brillant col·lecció que tan encertadament orientes.

En esbarriar les quartelles i re-

DE COL-LABORACIO Chung-Hua Ming Kuo

(República de Xina)

He dit desenterrar, en tractar de reobrir l'obra inicial d'En Trias i Fàbregas, i no és així. Com tants altres records de preada estima, resta en el recó més íntim del meu recambró de treball: i allà he només bona estona, fent memòria de dates i coses que remollexen l'esperit força vergegat per les anades i vingudes del tempestuós mar de l'existència. I, dig'm, volgut amic, ¿qui pot disposar de la fredor i justesa necessàries per a analitzar una producció literària per més ben endegada que es presenti, com sens dubte s'hi troba la del nostre excellent company.

Heu's ací que ja som en el terreny anecdòtic que tant et pleu, i que ja vaig iniciar en el pòrtic d'"Històries i Fantasies" de Mossèn Josep Cardona. L'ocasió per tu buscada ja es presenta de bell nou, i no es pas qüestió de deixar-la passar, pagant així bona contribució a l'historial d'una època, la més plena i abrivadora de les que comptarà la renaixença catalana.

El culte autor de "La dona d'aigua" és un valor positiu d'aquells tongada nodradora, per més que a voltes vulgui agença-se amb les gales d'un preciosisme que no desdii, per ço, del vistós conjunt que avui presenta la nostra literatura. En aquell temps vivíem un mutu esperonament que prevenia dels nostres grans mestres i es compartia amb una excepcional generositat que entranyava una companyonia que no frueixen les promocions actuals. Llavors ens fíem esqueneta, i ara, es fan traveta, imperant el "campi qui pugni", tan pernicios per a l'acoblament de forces i valors. Les redaccions, penyes i cenacles eren veritables fogars d'estudi, estimul i orientació, ara es veu i es palpa prou, desgraciadament el niell i l'agram en el camp de les capelletes i fugisseres consagracions per demés perturbadores.

No compto pas que hagi's oblidat la primera tongada del nostre abundantament idealista. Giravoltàvem entorn de la figura augusta de Verdaguer en cruenta passió. Com jo mateix, l'havies aconseguit en el pis de la Portaferriassa, enfront del carrer del Pi. En Valeri Serra l'hi portà, si mal no recordo, per a fer-te admirar d'ell en recitar-li

(Acaba a la pàgina 2)

La Fira c

La nostra s'ha adreçat a nostra ciutat i rim a la Fira amb aquesta l' "Havent el C tència oficial Internacional que tindrà llo 7 al 20 del p la Direcció G interessa per els nostres pro

Aquesta Ca utilitat d'acud tamen, en el presentants de lent-se ressò d Govern, prega ni enviar-hi 2 seva aportació li cap despesa, ports, col·locaci paganda van espanyol, exce a la frontera, nat per la C:

Per a més a la Secretaria se li donaran tinent.

Agraïnt per concurs al fi affins, el Pre: el Secretari

ESP

PETROL

Torneig de BADALON/

Causés invet tinguessim am des referents i gudes pel Sab passats diume feu que vigin limitat l'assab totes de tot al guaretat haurie

Avui, però, dell—degut a de Mallorca tatge de tres quips que el prop, ens plu que demà jug d'una màxim; vegada que si onseguir el t ficil terreny,

tes les probab el títol de ca pertany haurà

L'entusiasme serva de l'At partit Badajo nim; i per ta ni esforçar-no hom ha sabu

Joventut Catòlica

Demà diumenge, 7 febrer, a tres quarts d'onze del matí, al local de l'Acadèmia Catòlica.

Anexo 8

Condiciones mediante las cuales el Ayuntamiento de Sabadell cede los terrenos del aeródromo al Ramo de la Guerra. (AHS)

Extracto de condiciones mediante las cuales el Ayuntamiento de Sabadell, cedería por donación un campo para aeródromo militar al ramo de Guerra español.

1ª.- El Ayuntamiento de Sabadell, adquirirá por su cuenta y expensas de sus actuales propietarios, las fincas o terrenos comprendidos en los límites que señala el plano para cederlos luego en formal donación al ramo de Guerra - Aviación militar - y luego después de que, por dicha Superioridad, se acuerde destinar el campo a Aeródromo con permanencia en el mismo por destacamento, de una Escuadra de Aviación o elementos de la misma.

Siendo condición precisa de la reseñada donación de fincas o terrenos, el explicado destino de los mismos a aviación militar, quedará de hecho y de derecho revocada y rescindida aquella con restitución a la donante Ayuntamiento de Sabadell, de lo donado con lo en el mismo adherido con carácter permanente, si la donataria, Ramo de Guerra - Aviación Militar - dejare de usar y destinar la finca a Aeródromo con permanencia de Escuadra de aviación o elementos de la misma.

El plazo de duración del compromiso contraído en el párrafo 1º de la presente condición será el de todo el corriente año.

2ª.- El Ayuntamiento de Sabadell realizará por su cuenta, todos los trabajos de explanación o nivelación necesarios en el campo con arreglo a las rasantes que se fije para el terreno por la Aviación militar. El trasiego y movimiento de tierras tendrá lugar bajo la dirección técnica de Aviación militar que es la que fijará el destino que deban darse a las sobrantes tanto para traslados como para rellenos.

3ª.- El Ayuntamiento de Sabadell liberará a Aviación militar del pago de toda clase de arbitrios o impuestos municipales durante su total permanencia en Sabadell tanto de los que graviten sobre construcciones de cualquier clase que aquella realice directamente a su utilidad propia, como sobre cualesquiera servicios y demás que vengan hoy o vinieren en lo sucesivo afectos a las explicadas cargas fiscales.

4ª.- El Ayuntamiento de Sabadell se obliga a gestionar y a sus costas lograr, el desvío de línea de alta tensión que actualmente cruza el campo objeto de donación de forma que el mismo quede totalmente libre del

tendido aéreo de cables conductores de energía eléctrica.

5º.- El Ayuntamiento de Sabadell en la zona industrial limitrofe al campo de aviación, no permitirá la edificación urbana a mayor altura que la de 15 metros.

6º.- Será condición precisa de la donación que se condiciona, la de que por aviación militar se conceda el empleo o utilización del campo al "Club Aviación Sabadell" para sus fines sociales propios excepción hecha en caso de maniobras aéreas militares o de movilización de fuerzas del aire.

La explicada concesión disfrute de campo llevará anexa la del terreno para instalación de local social o chalet del club con libre acceso al mismo.

7º.- A pesar del carácter condicional de la donación que realizará el Ayuntamiento de Sabadell de terrenos con destino a instalación de Aeródromo militar, podrá el Ramo de Guerra -Aviación militar- por mientras le de al explicado destino, disponer con amplitud de derechos del campo donado para construir en el mismo cuanto le precisare dándole la estructura o configuración que creyere conveniente, cuyos derechos limitaran por su parte los del Ayuntamiento de Sabadell tanto en lo que atañe a expansión o ensanche de la ciudad como a saneamiento de la misma si tales obras afectaren en mucho o en parte los terrenos destinados a aviación militar.



Anexo 9

Documento que aprobó de manera oficial la cesión gratuita de los terrenos al Ramo de la Guerra. (AHS)

COMISSIÓ
de
GOVERNACIÓ

A l'Ajuntament :

Per acord consistorial de 4 de Desembre de 1931, s'interessà de la Direcció General d'Aeronàutica Civil, anexe del Ministeri de Comunicacions, la declaració d'aptes per Aeri-port dels terrenys limitats pel final S. O. del nou pla de Sabadell, entre els quilòmetres 346 i 347 dels Ferrocarrils del Nord, Riu Sec i fins prop del terme de Sardanyola. Qüestions tècniques de difícil resolució immediata, han impossibilitat, per ara, la cobejada declaració.

L'ambient propici a la creació en nostra Ciutat d'una base aèria, però, cada dia ha esdevingut més dens; i si els terrenys que s'oferiren per Aeri-port, de moment, no reuneixen les condicions tècniques obligades, després de visites i estudis les característiques llurs per elements tècnics de l'aviació defensiva del territori, hom ha cregut podrien ésser d'utilitat pròxima per bastir-hi un aeròdrom militar. Tanmateix, que el nostre aeròdrom esdevingui militar, no vol pas dir tancat a l'Aviació Civil ni tampoc que els nostres "amateurs", que els entusiastes components del "Club Aviació Sabadell", topin amb un clos hermètic. Les ordinations de l'aviació bèl·lica, són fetes de cara a l'eixamplament de la navegació aèria. Els avantatges de relació social, de distinció ciutadana i d'ordre pràctic per a Sabadell establint a casa nostra aquesta variant de l'aeronàutica, no queden a un pla tan inferior que hom deixi d'aconseguir-los. Demés, els estudis de conjunt verificats per elements directius de l'Aviació Militar i pels tècnics municipal, permeten augurar que el nos-



tre aeròdrom d'avui pot esdevenir el futur Aeri-port de Catalunya.

La idea de la creació d'un aeròdrom a Sabadell, ha congregat tota llei de voluntats : la plana major de l'Aviació Militar amb el seu Cap, visitant els terrenys propicis; la premsa local i forana fent suggestions, interessant-se pel nostre afer; la primera reunió de les principals entitats sabadellenques celebrada el dia 12 d'Abril proppassat, escoltant amb interès, delentança i fruició les autoritzades paraules de l'enginyer de l'Aviació Militar senyor Ramirez de Cartagena i del representant de l'Aviació Civil barcelonina senyor Martino; la segona assemblea de les mateixes entitats amb l'Ajuntament celebrada el dia 11 del mes en curs amb major optimisme encara, i acordant normes per la realització del projecte; tothom formant ambient; tots creant un estat d'opinió favorable. I aquesta opinió, aquesta suma de voluntats tan prometedores pel fi que hom es proposa, ha calgut recollir-la i enègar-la.

La Comissió que sotasigna, ha tingut contacte amb tots els elements que podien il·lustrar-la, demanant informes a pèrits i tècnics varis, fent un estudi a fons, de tots els aspectes de l'afer; i fruit de tot això, és el present dictamen.

L'emplaçament del futur camp d'aviació és el mateix amb poques variants, del que s'oferí per Aeri-port, per contenir segons els tècnics, els terrenys de més bones condicions de visualitat, perspectiva, climatologia de recés estratègic i de comunicacions amb la capital - barcelonina del terme; i fins i tot, de molts altres de Catalunya. L'oferta del camp al ram de Guerra, es proposa a base de reciprocitat en drets i obligacions. L'import de l'adquisició dels terrenys necessaris després de



consultar els seus posseïdors, es fixa d'acord amb els principis d'equitat i de justícia per compra normal, mai per expropiar els afectats, fent reserva, però del dret d'acudir a una expropiació raonable si la gasiveria volgués entorpir el bé de tots. El mateix caràcter del benefici col·lectiu a obtenir, aconsella que sense que l'Ajuntament administrador del Municipi, deixi d'incorporar a la seva actuació la responsabilitat i càrregues de l'obra projectada, doni també una responsabilitat moral i per tant una intervenció als principals estaments sabadellencs, en les directives i desenvolupament de l'afer.

La futura resolució econòmica i financiera del projecte, obliga, donat que l'Ajuntament no té prou mitjans eficients per portar-lo a terme, que els nuclis ciutadans que més profit poden obtenir-ne, tinguin la responsabilitat d'ajudar al pla financier que s'estructuri sinó amb aportacions directes, amb aportacions amortitzables i d'interès mínim, tal com aconsellen els principis ètics del més pur i ferm patriotisme.

Heus ací, com aquesta Comissió ha plasmat en principi, aquell estat d'opinió favorable : Oferta dels terrenys, treballs d'aplanament i de comunicació de la Ciutat amb l'aeròdrom, xifrats en la quantia màxima d'un milió de pessetes; i creació d'un "patronat pro Aeròdrom Sabadell", que porti a terme la realització del projecte constituït per representants de les entitats sabadellenques Club d'Aviació, Cambra de Comerç, Cambra de la Propietat, Gremi de Fabricants, Banc de Sabadell i Caixa d'Estalvis, sis Regidors representant l'Ajuntament i sota la presidència de l'Alcalde de la Ciutat, assessorat i assistit pel Secretari de la Corporació.

I és per tot el que s'ha dit, que hom proposa al Consistori, l'adopció dels següents

A C O R D S :

PRIMER :- Oferir al Ram de guerra -Aviació Militar- i amb

destí a una base aèria militar a Sabadell, els terrenys que segons el pla que s'inclou, limiten al N. amb l'urbanització S.O. del nou pla de Sabadell; al N.E. i E., amb la línia del F.C. de Saragossa a Barcelona (Ferrocarriils del Nord) entre els quilòmetres 346 i 347; al S.E. i S. amb terra campa de prop del terme de Sardanyola; al S.O. amb terrenys de regadiu vorejant el Riu Sec; a l'O. amb la finca urbana coneguda per "Torre Gorina" i terrenys vorejant la Riera de Sant Quirze; i al N.O. amb terra de secà tocant a l'urbanització S.O. del nou pla de Sabadell.

L'oferta anterior, es condiona a què el cost total per compra de terrenys, indemnitzacions, treballs d'urbanització, drets reals i altres despeses menors, no depassi la xifra d'un milió de pessetes, i a establir - entre l'Ajuntament i el Ram de Guerra, els següents pactes :

1)- L'Ajuntament de Sabadell cedirà a títol gratuït al Ram de Guerra -Aviació Militar-, els terrenys anteriors un cop hagin estat declarats aptes, acceptats per instal·lar-hi una base aèria militar i declarats d'utilitat pública als efectes d'expropiació.

2)- La cessió es condiona, de manera principal, a destinar amb permanència els terrenys a l'aviació militar, mantenint-hi un destacament, esquadra o elements afins.

3)- L'incompliment del pacte anterior anul·larà immediatament la cessió i ús dels terrenys i donarà dret a l'Ajuntament a incautar-se dels mateixos i de les edificacions aixecades en el camp amb caràcter permanent.

4)- L'Ajuntament subvencionarà amb la quantitat màxima de quatre-centes trenta-una mil pessetes els treballs d'aplanament dels terrenys que es grafien



en el pla del qual se n'ha fet esment, ja delimitats d'acord amb els tècnics de l'Aviació Militar.

5)- L'Ajuntament renunciarà a la imposició de tota mena d'arbitris, taxes i impostos durant la vigència del present conveni, que afectin a les construccions i instal·lacions que s'aixequin dintre l'Aeròdrom.

6)- L'Ajuntament s'obligarà a obtenir la desviació de la línia elèctrica d'alta tensió que creua els terrenys de --- l'Aeròdrom i a subvenir les despeses que amb aquest motiu es causin.

7)- L'Ajuntament, no permetrà l'edificació urbana a major altura de 15 metres, en la zona limítrofa a l'Aeròdrom.

8)- El Ram de Guerra -Aviació Militar-, permetrà l'utilització de l'Aeròdrom al "Club Aviació Sabadell" pels seus fins propis, llevat dels casos de maniobres aèries militars o de mobilitzacions de forces de l'aire.

La concessió de l'ús de l'Aeròdrom, portarà anexa la del terreny per instal·lar-hi el local social del "Club" amb lliure accés al mateix.

9)- L'Ajuntament s'obligarà a construir un camí o pista que comuniqui la Ciutat amb l'Aeròdrom.

10)- Malgrat el caràcter de cessió condicionada dels terrenys destinats a Aeròdrom, per l'Ajuntament al Ram de Guerra, aquest, podrà disposar dels mateixos mentre els doni el fi al qual estan destinats amb tota l'amplitud per aixecar-hi les construccions que li siguin necessàries i de l'estructura i dimensions que li siguin adients; la qual cosa limitarà els drets de l'Ajuntament tant pel que fa referència a l'eixampla de la ciutat com al sanejament de la mateixa, si es projectés realitzar les obres dintre la zona dels terrenys destinats a Aeròdrom.

11)- L'Ajuntament o en nom seu el "Patronat pro-Aeròdrom", es reserva el dret de facilitar el personal obrer que deurà ocupar-se en les obres de construcció de l'Aeròdrom.



SEGON :- Constituir un "Patronat pro Aeròdrom de Sabadell", integrat pels senyors i representacions següents:

President : Salvador Ribé Garcia, Alcalde.

Vice-President : Jaume Ninet Vallhonrat, Primer Tinent d'Alcalde.

Vocals : Joan Balart Armengol, tercer Tinent d'Alcalde; Joan Baulenas Mañosa, quart Tinent d'Alcalde; Mameu Buxeda Cari-Montllor, Josep M^a Sampere Gorina, i Josep Vilanova Reig, Regidors; Antoni Campmajó Pujolà, representant del "Club Aviació Sabadell"; Gabriel Cirera Pons, representant de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria; Salvador Llopart Prat, representant de la Cambra Oficial de la Propietat Urbana; Ramon Picart Felip, representant del Gremi de Fabricants; Francesc Mutlló Noguera, representant del Banc de Sabadell; i Josep Duràn Tuloch, representant de la Caixa d'Estalvis.

Secretari : Josep Altura i Pujada, Secretari interí de l'Ajuntament.

Aquest Patronat, es constituirà d'acord amb les disposicions vigents, es regirà per un Estatut que sotmetrà a l'aprovació de l'Ajuntament, i practicarà -- tot quant sigui necessari per realitzar el projecte -- d'instal.lació de l'Aeròdrom de Sabadell.

TERCER :- Facultar al "Patronat pro-Aeròdrom", en constitució, per traslladar-se a Madrid per tal de fer lliurament oficial de l'oferta i gestionar quant calgui, amb càrrec les despeses que es causin al pressupost especial que deura formar el "Patronat".

QUART :- Declarar l'urgència dels acords anteriors i per tant donar-los força executiva.

L'Ajuntament, però, resoldrà.

Cases Consistorials de Sabadell, a 17 de Maig de 1932.

Francesc Pujolà

Jaume Ninet

J. Balart

J. Duràn



Anexo 10

Documento que valida la construcción de las instalaciones de un aeródromo en Sabadell. (AHS)

MINISTERIO DE LA GUERRA

= DECRETO =

El Ayuntamiento de Sabadell (Barcelona) ofrece al Ramo de Guerra los terrenos necesarios para el establecimiento en aquella ciudad de un campo de aviación, condicionando esta cesión a ciertos extremos.

Siendo la aceptación de este ofrecimiento sumamente ventajosa para la Aviación militar, habida cuenta de la dificultad de encontrar en aquella región un campo de vuelos adecuado, e independiente del de la Aeronáutica naval, la gran conveniencia de poder disponer de un aeródromo con la situación estratégica del que se ofrece, ya que es la única parte de la Península que carece de campo de esta clase, hace que convenga aceptar éste con las condiciones ofrecidas.

Fundado en estas consideraciones, a propuesta del Ministro de la Guerra y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente :

Artículo 1º.- Se autoriza al Ministro de la Guerra para aceptar la cesión de terrenos ofrecidos por el Ayuntamiento de Sabadell (Barcelona), para campo de Aviación militar, con las condiciones propuestas por su Alcalde-presidente, y debiéndose efectuar esta cesión mediante el otorgamiento de la correspondiente escritura pública.

Artículo 2º.- Caso de no destinarse en su día aquellos terrenos a la Aviación militar, el Ayuntamiento de Sabadell tomará nuevamente posesión del campo de vuelos y podrá adquirir los edificios que se hubiesen construído, abonando al Estado por ellos el valor que, de común acuerdo, se estipule.

Artículo 3º.- Si conviniese a los intereses del Estado dedi-



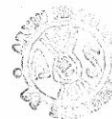
car el campo cedido a distintos servicios, podrá hacerlo, abonando al Ayuntamiento entonces el valor de estos terrenos, previa la oportuna tasación.

Dado en Madrid a veinticuatro de Septiembre de mil novecientos treinta y dos.

NICETO ALCALÁ-ZAMORA Y TORRES

El Presidente del Consejo de Ministros,
Ministro de la Guerra,
MANUEL AZAÑA

(Gaceta de Madrid número 269 de 25 de Septiembre de 1932)



Anexo 12

Factura del préstamo que el Ayuntamiento de Sabadell pidió para construir el aeródromo. (AHS)



A J U N T A M E N T D E S A B A D E L L

P R E S S U P O S T E X T R A O R D I N A R I D ' I N G R E S S O S

P E R L ' A N Y 1 9 3 3 - 3 4

R E L A C I O N º 1

C A P I T O L 5 º.

A R T I C L E 6 º.

E X T R A O R D I N A R I S

P E S S E T E S

Unica - Producte del préstec amb la Caixa d'Es-
talvis de Sabadell.....

1.000.000

T O T A L.....

1.000.000

Sabadell, 18 d'Abril de 1933.



L'Alcalde,

[Handwritten signature]

A J U N T A M E N T

Sessió de 24 Abril de 1933

A P R O V A T

P. A. DE I. A.

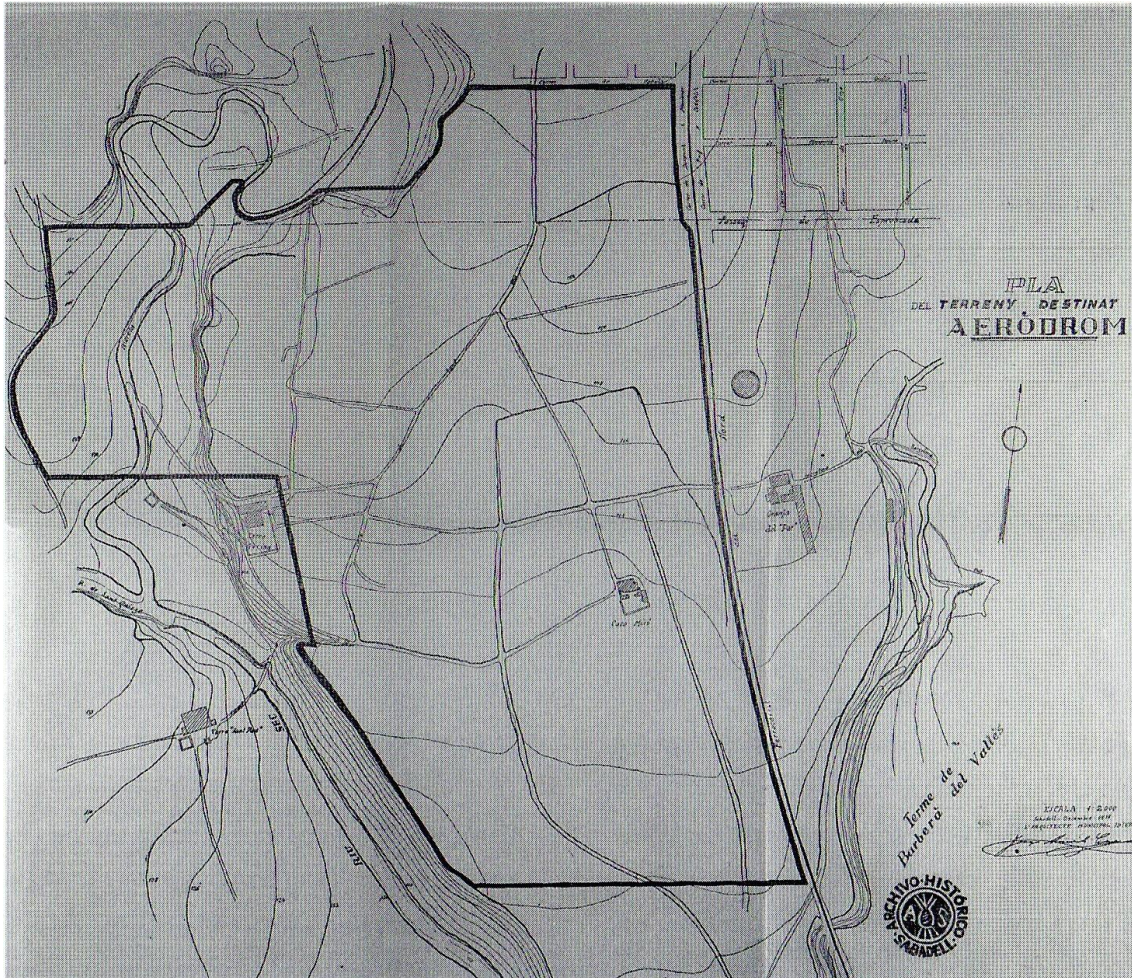
E L S E C R E T A R I



[Handwritten signature]

Anexo 13

Plano que situaba el emplazamiento del futuro aeródromo de Sabadell, en 1933.
(AHS)



DIARI DE SABADELL

drom i que, per tant, aquest pot ésser legalment utilitzat pels elements civils:

Vist l'informe favorable del Cap dels Serveis d'Aeronàutica de la Generalitat, que ha visitat el camp i ha efectuat un detingut estudi per terra i en vol, fent totes les proves i assaigs necessaris per a comprovar-ne pràcticament les condicions.

He resolt:

Autotitzar i inscriure a la Xarxa aèria de Catalunya, com a camp d'atterratge particular i obert a l'aviació esportiva i de turisme, l'Aeròdrom de Sabadell, propietat d'aquell Ajuntament i cedit als efectes civils i esportius, a l'Aeri Club de Sabadell i del Vallès que es fa responsable del seu funcionament i dels altres, extrems que fixa la legislació vigent, i que curarà de fer assenyalar per mitjà de banderes vermelles, ben visibles, la línia elèctrica de força que limita el camp pel costat de llevant.

Barcelona, 14 de juliol del 1934. El Conseller d'Economia i Agricultura: JOAN COMORERA

BOMBETA de 70 cts demaneu-la al vostre electricista

Programa de les festes que es celebraran a la nostra ciutat els dies 4, 5, 6, 7 i 8 d'Agost de 1934

Ve de la pàg. quarta

A dos quarts de dotze: Concert a "El Clervo". Ballets Popolars i Sardanes a l'Envelat Oficial per l'Orquestra Infantil "La Falg" i la cobla "La Principal del Vallès".

A les dotze: Concert al Centre Industrial i Círcol Republicà Federal, Ironada i Jocs Japonesos, a la Plaça de Barcelona. Concert per la Banda Municipal, a la Plaça de la Libertat. A dos quarts d'una: Sardanes a la Via Massagué, entre Escola Pia i Garcilaso, per la cobla "Barcelona Albert Martí".

A les tres de la tarda: Tir de Colom a Can Llobet. Continuació de les tirades. Dispar de Coets Graniflors, al Camp d'Aviació. Gran Gimnasia Asomocollista i Motorista al Camp d'Aviació de Can Divia.

A les quatre: Concert per "La Principal de Sabadell" al carrer de Covadonga, cruïlla Elibiao.

A les cinc: Sardanes al pati de la Casa de Beneficència, per "La Principal del Vallès". Ball a l'Envelat Oficial, per l'Orquestra Fatzendes. Ball al Círcol Republicà Federal i al Centre Aragonesa.

A les quatre de sis: Partit de Futbol al Centre d'Esports.

A les sis: Concert i Ball a la Fraternitat Republicana Radical.

A dos quarts de set: Sardanes a la Plaça de Galan i Garcia Hernández, per la cobla "Barcelona Albert Martí".

A dos quarts de deu: Concert per "La Principal de Sabadell", a la Plaça de Barcelona.

A les deu: Concert per la Banda Municipal i la Plaça dels Jocs Florals. Concert i Ball a la Fraternitat Republicana Radical, Centre Industrial i Círcol Republicà Federal. Farsó Teatral al Casal Català d'Esquerra.

A dos quarts d'once: Sardanes a la

Plaça de Galan i Garcia Hernández per les cobles "Barcelona Albert Martí" i "La Principal de Sabadell". Ball a l'Envelat Oficial, per l'Orquestra Fatzendes.

DIAMARTS, DIA 7

A dos quarts de deu de la nit: Castoll de Focs artificials al camp del Mercantill F. C.

A les deu: Ball de Gala a l'Envelat Oficial, per la Banda Municipal i una reconeguda Orquestra de Barcelona. Ball a "El Clervo". Sardanes a la Carretera de Barcelona, cruïlla carrer de Sant Cugat.

DIMECRES, DIA 8

A les deu de la nit: Funció de Gala al Teatre Estany. Es representarà "Las Golondrinas" per la Companyia Lírica de Marc Rodondo. Concert: Ball de Gala al Centre Industrial i al Círcol Republicà Federal.

Aprovat per la Comissió de Govern en sessió del dia 12 de juliol de 1934. Vint: L'Alcalde, M. Miró. — El Secretari Interí, J. Alturo i Pujada.

NOTES:

L'ornamentació de carrers i places a càrrec i sota la direcció del Sr. Ramon Tolosa, Decorador. — Les il·luminacions extraordinàries a càrrec dels electricistes senyors Sallaró i Vila. — L'Envelat s'ha encarregat al senyor focs, les trombes i focs japonesos han estat encarregats al proveïdor d'aquesta ciutat senyor Félix Pausas. — El dispar de coets graniflors ha estat ofert per la casa Espinós, de Reus, el representant de la qual en aquesta ciutat, J. Utiel Roca, ha ofert també el dispar d'unes salves a l'acte de la inauguració de la Tómbola. — Durant el dimarts, dia 5, la Colla de Caste-

ELS ESPORTS

Natació

C. N. Sallent - C. N. Sabadell

Havent dictat el fall, la Federació Catalana de Natació Amateur en el qual avui el partit jugat a Sallent, pel nostre C. N. Sabadell, i corresponent al campionat comarcal, aquest partit ha de jugar-se avui diumenge a la piscina de Montjuïc.

La puntuació del Campionat és com segueix.

Table with 2 columns: Club and Puntuació. Rows: Sabadell (5 partits 9 punts), Sallent (6 " 7 -), Terrassa (6 " 7 -), Martorell (6 " 7 -), Manresa (7 " 0 -).

Els campionats de juniors

Fabà Torres, l'excel·lent nedador especialista en el dors, diumenge passat en els campionats de juniors,

celebrats a Barcelona pogué classificar-se el tercer. Lloc honorable si es té en compte la immillorable classe dels participants d'aquest estil.

En el curs d'aquesta cursa pogué batre: novament el rècord que disca, dia 21, enderrocà el mateix deixant-lo establert en 1' 31" 8-10. En aquest festival també es corregueren diverses proves infantils interclub.

En els 100 metres lliures infantil, Valentí Altarriba, entrava en segon lloc, davant disset corredors dels diferents clubs representats en els campionats.

Es de lloar aquesta gesta i més si es té en compte que era la primera vegada que corria en aquesta distància.

Festivals per a la Festa Major

Per tal que els amants de la natació puguin fruit una vegada més de les emocions d'aquest bell esport s'ha obtingut el concurs de l'important equip de natació "Enfants de Neptune", de Perpinyà campió del Liten guadoc, per a la pròxima Festa Major en matx internacional.

No cal que posem de manifest l'importància que té per a la nostra ciutat la visita d'un club francès, el qual compta en els seus regles no les quatre entades de Sabadell.



LA SENYORA

CARME FREIXA i ARGEMÍ

Vídua de Salvador Serracanta i Alsina

Morí el dia 25 del corrent havent rebut els Auxilis Espirituals i la Benedicció Apostòlica

A. C. S.


Els qui la ploreu: fills Martí, Francesc, Angela, Consol i Narcisa, nora Maria Valls i Serra, germans, cunyats, nétes, nebots, cosins, família tota i la raó social A. i J. FREIXA i C. de Terrassa; al recordar als seus amics i coneguts tan irreparable pèrdua, els preguen una oració per l'ànima de la difunta i l'assistència als funerals que es celebraran el pròxim dimarts, dia 31 del corrent, a la Parròquia de la Puríssima Concepció. Començaran a dos quarts de deu amb dues misses resades cant de Maitines, i seguiran a les deu l'ofici funeral i missa de perdó.

Sabadell, 29 de juliol de 1934

Per respecte a la Santetat del temple, el dol es dona per acomiadat.

Anexo 15

Orden del comité de incautación de poner el nombre de 'Alas Rojas' a la avenida de acceso al aeródromo local como tributo a la escuadrilla aragonesa. (AHS)



Aero Club de Sabadell i del Vallès

AJUNTAMENT DE SABADELL

- 3 OCT. 1936

N.º 3319

ENTRADA


Sabadell, 2 d'Octubre de 1936

Ciudadá:

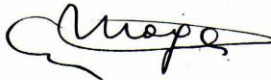
El Comité d'Incautació de l'Aero Club de Sabadell i del Vallés, en reunió celebrada el passat dia 30 de Setembre, prengué per unanimitat l'acord de dirigir-se a aquesta Alcaldía sollicitant que com a tribut que reti el poble de Sabadell als braus aviadors que en els fronts aragonesos no regatejen sacrificis, i amb tanta de braó contribueixen a l'esforç d'un poble per deslliurar-se d'una opresió feixista, sigui donat el nom d'"Alas Rojas" a la avinguda que dona accés a l'Aeródrom local, perpetuant d'aquesta faísó un nom que haurá de sonar gratament en les oïdes dels que son conscients de la part vital que en aquesta cruenta lluita porta a terme aquella gloriosa esquadreta.

No dubtant voldreu fer-vos vostre una iniciativa de tanta oportunitat, rebeu un salut

Pel Comité d'Incautació



AERO CLUB SABADELL I DEL VALLÉS



Secretari R.A.

COMITÉ D'INCAUTACIÓ

19 AGOST 1936

Ciudadá-Alcalde
-
C i u t a t

Anexo 16

Decreto que dictaba las primeras obras para militarizar el aeródromo. (AHS)

1398

Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya. — Núm. 254. — Dijous, 10 setembre 1936

Art. 6.º La possessió del carnet serà requisit indispensable per a treballar com a matancer en qualsevol d'aquests establiments, a partir dels dos mesos següents a la publicació del present Decret, i en qualsevol moment podrà ésser exigida la seva exhibició per les autoritats municipals i l'Inspector veterinari corresponent.

Art. 7.º No podran obtenir l'esmentat carnet i exercir cap de les funcions pròpies dels matancers els proveïdors, tractants, carnisers i tenders de bestiar llaner i cabrum, boví, porcí, equí, de caça major, ni tampoc llurs fills o parents que visquin en el mateix habitatge, ni mossos o dependents que treballin a llurs ordres.

Art. 8.º Tindran dret a carnet tots els actuals matancers d'escorxadors que figurin en el Cens Professional existent.

Art. 9.º Per a l'atorgament de nous carnets que donin lloc a ocupar les places vacants, serà indispensable acreditar l'aptitud amb un examen pràctic, que es farà en la forma i condicions que curarà d'establir el Col·legi de Veterinaris de Catalunya.

Mentre no s'estableixin les normes per a tals exercicis, serà acceptat com a document d'aptitud el certificat estès pel Veterinari de l'Escorxadors en el qual realitzi o hagi realitzat les seves tasques el matancer sol·licitant.

Art. 10. La remuneració del treball del matancer en aquells Municipis, la densitat de matança dels quals emplen les hores mínimes de treball diari assignades als funcionaris municipals, serà la corrent per als altres funcionaris de la seva categoria.

Quan la intensitat de la matança no exigeixi un treball regular o un nombre d'hores suficients, la remuneració es farà a tant per cap de bestiar sacrificat, o bé a base del seu pes net.

Art. 11. Per a informar en totes aquelles incidències que es produeixin en l'exercici de la professió de matancer, així com per a la tramitació de sol·licituds i anul·lació de carnets, funcionarà amb caràcter permanent una Comissió Mixta integrada per un representant de la Conselleria de Sanitat, en qualitat de President, dos representants de la Federació de Municipis Catalans

i dos de la Federació d'Operaris d'Escorxadors de Catalunya.

Aquesta Comissió Mixta, ultra les funcions que se li encomanin en cada cas, tindrà especial cura de vetllar pel compliment de la present disposició, promoure denúncies i formular propostes a les Conselleries de Sanitat i Governació quan escaigui.

La Conselleria de Sanitat queda facultada per dictar les ordres que siguin necessàries per a l'aplicació i efectivitat del present Decret.

Barcelona, 9 de setembre del 1936.

LLUIS COMPANYS

El Conseller de Sanitat,
MARTÍ ROURET

ORDRE

Havent abandonat el servei el xofer d'ambulància del Centre Sanitari d'Igualada, Jesús Montoliu i Treig,

He resolt:

És declarat cessant el xofer d'ambulància del Centre Sanitari d'Igualada, Jesús Montoliu i Treig.

Barcelona, 8 de setembre del 1936.

El Conseller de Sanitat,
MARTÍ ROURET

DEFENSA

DECRET

La situació estratègica del Camp d'Aviació de Sabadell i la necessitat de tenir-lo en condicions d'ocupació si les circumstàncies ho reclamen, obliga al seu immediat arranjament i a disposar dels mitjans tècnics i econòmics de què disposa l'Ajuntament d'aquella ciutat i que les obres siguin realitzades sota el control del Comitè d'Aviació de la localitat i les disposicions que hauran de dictar en cada cas la Conselleria de Defensa i la Comandància d'Aviació.

Per tant, a proposta del Conseller de Defensa i d'acord amb el Consell,

Decreto:

Art. 1.º L'Ajuntament de Sabadell procedirà, amb la màxima urgència, a

l'arranjament complet del Camp d'Aviació de la localitat, d'acord amb el projecte de la Comandància d'Aviació.

Art. 2.º Les obres i treballs d'arranjament seran controlats pel Comitè d'Aviació de la localitat i fets seguint les disposicions que dictin el Conseller de Defensa i la Comandància d'Aviació.

Art. 3.º Es procedirà immediatament a desviar la línia elèctrica d'alta tensió que travessa l'esmentat Camp, d'acord amb els plans que obren a poder de la Corporació municipal.

Art. 4.º Les despeses que ocasioni l'arranjament, aplanament de marges i altres atencions, seran satisfetes amb càrrec als fons que l'Ajuntament de Sabadell té compromesos a aquests efectes amb l'Estat.

Art. 5.º L'Ajuntament nomenarà la Junta Administrativa encarregada d'executar el que disposa el present Decret.

Barcelona, 3 de setembre del 1936.

LLUIS COMPANYS

El Conseller de Defensa,
FELIP DÍAZ I SANDINO

JUNTA D'OBRES DEL PORT DE BARCELONA

CITACIÓ

En mèrits de l'expedient que s'inscriveix per tal de depurar les responsabilitats que resultin de l'estat en què es troba el Dic flotant i deponent de la Junta d'Obres del Port de Barcelona, és citat i emplaçat el senyor Josep Corderch i Serra, Enginyer de Camins, Canals i Ports, amb domicili últimament al carrer de Dominics, n.º 20, torre, del qual s'ignora el lloc on es troba actualment, perquè comparegui dintre el termini de cinc dies al despatx de la Presidència de la Junta del Port de Barcelona, Portal de la Pau, per a declarar en el susdit expedient, amb l'apercibiment que, si no ho fa li'n pervindrà el perjudici a què hi hagi lloc.

Barcelona, 9 de setembre del 1936. — El Vocal-secretari instructor, Francesc Liron i Fontanals, G-5195

Anexo 17

Informe detallado de las primeras obras a realizar para militarizar el aeródromo. (AHS)

ARMA DE AVIACION MILITARCOMANDANCIA EXENTA DE INGENIEROSPLAZA DE BARCELONA

Presupuesto de explanacion urgente del campo de aterrizaje del Aerodromo de Sabadell.

MEMORIA DESCRIPTIVA- Capitulo unico -

NECESIDAD DE LA OBRA:

Debido a las circunstancias anormales por que atravesamos y a la situacion estrategica del proyectado Aerodromo de Sabadell, se juzga necesario el poner su campo de aterrizaje en condiciones de utilizacion con la maxima urgencia. A estos efectos deben efectuarse los trabajos de explanacion a que se refiere el "PROYECTO DE EXPLANACION DEL CAMPO DE ATERRIZAJE DEL AERODROMO DE SABADELL" de fecha 12 de Enero de 1934, aprobado en su dia por ese Ayuntamiento, en su parte inicial e indispensable a la mayor brevedad.

DESCRIPCION DE LAS OBRAS:

Las obras cuyo presupuesto se adjunta comprenden un volumen de 19.650 metros cubicos de movimiento de tierras necesario como minimum para la suavizacion de margenes o resaltes, terraplenado de hoyos y desviacion de los caminos de servidumbre.

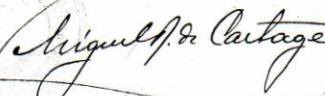
La cantidad que antecede en volumen, se ha calculado partiendo de las cotas maxima y minima del terreno actual y proyectando unas rasantes que aun cuando no respondan a las minimas pendientes exigidas en un aerodromo definitivo cumplan en cambio, provisionalmente, las necesidades del momento actual.

DURACION DE LAS OBRAS: PROCEDIMIENTO DE EJECUCION:

Se calculan en treinta dias habiles la duracion de estas obras.

Por lo que antecede, y vista la buena disposicion del Ayuntamiento de Sabadell que se compromete a costear los gastos que ello origine, se formula el presente presupuesto a su utilidad y formalizacion administrativa y se le cursan las ordenes oportunas para que, bajo la difecion tecnica de esta Comandancia, se efectuen estas obras por el sistema de administracion directa propuesto por el Ayuntamiento de Sabadell para cumplir mejor la condicion de urgencia impuesta.

Barcelona 5 de Septiembre de 1936.
EL COMANDANTE DE INGENIEROS.



Vº. Bº.


POR EL AYUNTAMIENTO DE SABADELL

Anexo 18

Autorización para que Hacienda adelantara el pago de varias de las reformas. (AHS)

11A


AVIACIÓN MILITAR



ESCUADRA N.º 3 - Barcelona

JEFATURA

Núm. 3601



AJUNTAMENT DE SABADELL

16 SET. 1936

F. 26 N.º 1190

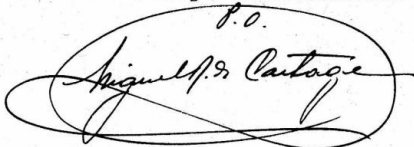
ENTRADA

Sírvase Vd. dar las órdenes oportunas a su departamento de Hacienda para que anticipe las cantidades necesarias para el pago de jornales y materiales destinados a la construcción de unas galerías de uso especial cuyas cantidades le serán devueltas por esta Comandancia al recibo de las consignaciones que se han pedido a Madrid con este fin.


Barcelona 12 de Septiembre 1936

EL JEFE DE LA ESCUADRA
-Felipe Diaz Sandino-

P.O.





Sr. Alcalde del Ayuntamiento Constitucional de SABADELL



Anexo 19

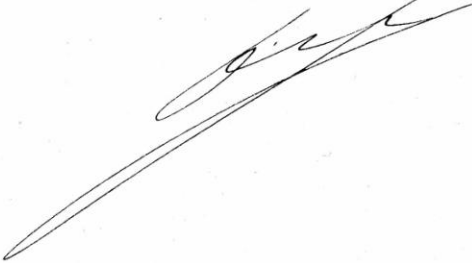
Autorización para incautar la finca de Can Torres. (AHS)


GÈNERALITAT DE CATALUNYA
CONSEJERIA DE DEFENSA
Nº 3657



AJUNTAMENT DE SABADELL
25 SET. 1936
N.º 326.
ENTRADA

Al objeto de proceder a la instalación rápida de talleres para la fabricación y montaje de aviones, sirvase incautarse de la finca denominada "Can Torres", situada en las proximidades del Aerodromo.

Barcelona 23 Septiembre 1936
EL CONSEJERO DE DEFENSA
-Felipe Diaz Sandino-



Sr. Alcalde de SABADELL



Anexo 20

Autorización para que Hacienda adelantara el pago de talleres, hangares e iluminación para el aeródromo. (AHS)



GENERALITAT DE CATALUNYA

CONSELLERIA D'ECONOMIA
I SERVEIS PÚBLICS

COMISSIÓ DE LA INDÚSTRIA DE GUERRA



Sou pregat de donar les ordres oportunes al Departament d'Hisenda de aquest Ajuntament, per tal que evenci les quantitats necessàries per a la construcció d'uns hangars i tallers i balissament i il.luminació del camp de aviació, quals quantitats us seran abonades per aquesta Comissió de la Indústria de Guerra prèvia la presentació dels justificants corresponents.

Visquen molt bé.

Barcelona 25 de setembre del 1936.

Miguel M. de Castaño



Anexo 21

Autorización para una nueva instalación eléctrica en el aeródromo. (AHS)

ENERGIA ELÈCTRIQUES UNIFICATS DE CATALUNYA
SERVEIS ELÈCTRICS UNIFICATS DE CATALUNYA, S. A.
BARCELONA

15.4583



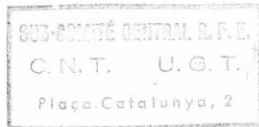
Atenent la vostra comunicació d'aqueixa Alcaldia data 23 de juliol prop passat interessant-nos la realització dels treballs necessaris per una instal.lació electrica en el camp d'aviació d'aqueixa ciutat segons instruccions que donaria el ciutadà Picañol, varem efectuar immediatament l'instal.lació d'enllumenat esmentada preveient una potencia de 3.375 watts.

El pressupost de les despeses necessaries pels treballs demanats per aqueixa Alcaldia ha sigut d'un total de 8.800.- ptes. que han d'esser a carrec de l'abonat.

Malgrat aixó tenint en compte la finalitat de l'instal.lació de que es tracta hem rebaixat a 5.000.- ptes. la participació a recaptar d'aquest Organisme quantitat que esperem tindran a be fer-nos efectiva atenent la factura que us serà presentada en proxima data.

Barcelona 13 Octubre del 1936.

SERVEIS ELÈCTRICS UNIFICATS DE CATALUNYA



[Handwritten signature]


Sr. ALCALDE PRESIDENT DE L'AJUNTAMENT DE SABADELL.


[Handwritten initials]




Anexo 22

Autorización para realizar una pista de unión entre el aeródromo y Can Torres. (AHS)



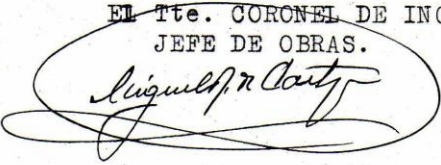

SUBSECRETARÍA DEL AIRE
JEFATURA DE OBRAS
PLAZA DE Barcelona




Habiendo necesidad de hacer una pista de unión entre el terreno del Aeródromo de Sabadell y los hangares de los Talleres instalados en Can Torres, rogamos que para dichas obras, sigan la misma norma de administración que hasta ahora, o sea, anticipando ese Ayuntamiento las cantidades que precisen para las atenciones de materiales y jornales de cuyos importes les reintegrará esta Jefatura como hasta el presente.

Barcelona, 22 Febrero 1937

EL Tte. CORONEL DE INGENIEROS
JEFE DE OBRAS.

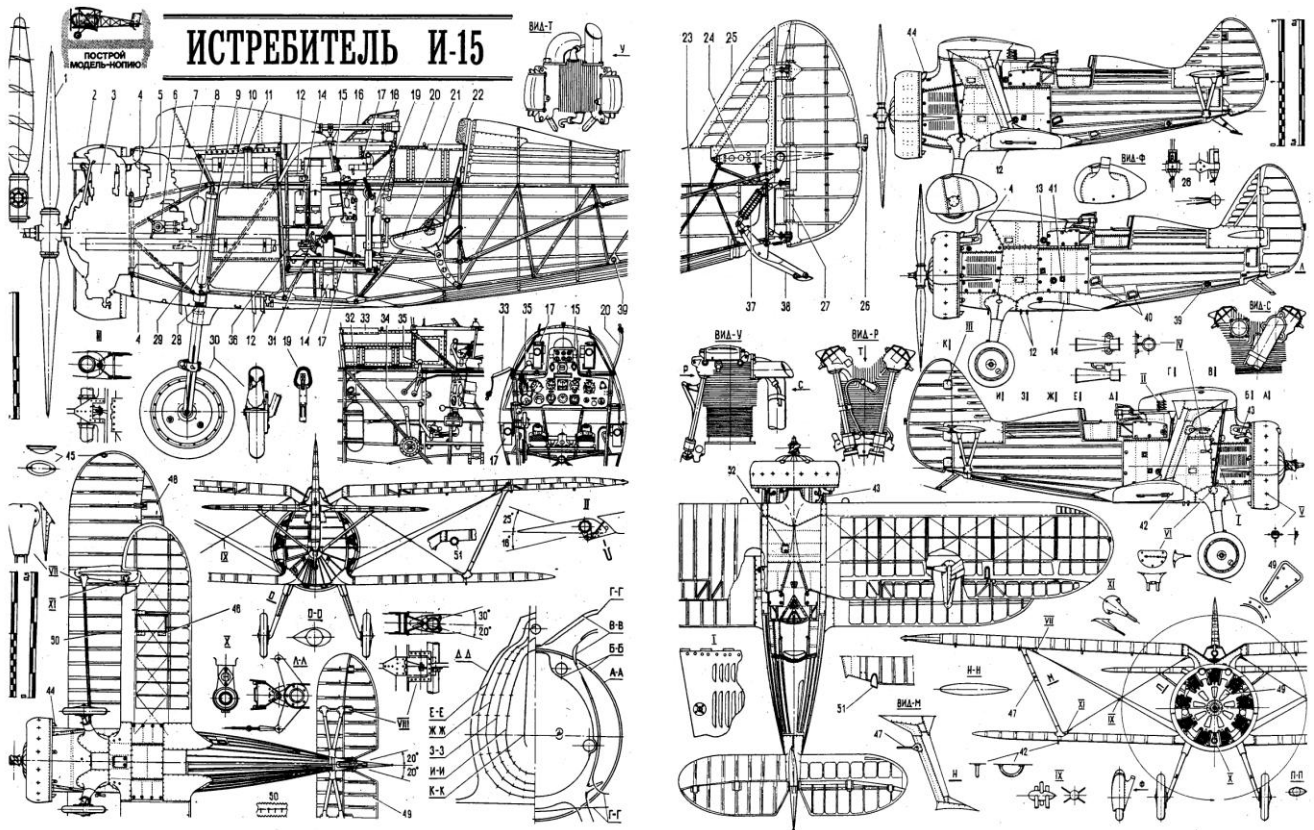




Sr. ALCALDE del AYUNTAMIENTO de S A B A D E L L .

Anexo 23

Planos y características del Polikarpov I-15, alias 'Chato'. (Fondo documental de Genís Ribé y revista Aeroplano)



Especificaciones del Polikarpov I-15 'Chato'	
Envergadura	9,1 metros
Largo	6,3 metros
Altura	2,19 metros
Superficie alar	20,8 m ²
Peso en vacío	1.180 Kg
Peso máximo sin armamento lanzable	1.425 Kg
Peso / potencia	2 Kg / HP
Velocidad máxima	360 Km / h
Velocidad de crucero	290 Km / h
Velocidad de aterrizaje	105 Km / h
Techo teórico	9.000 metros
Alcance	725 Km

Anexo 24

Autorización para adelantar el pago de las obras de la fábrica Baygual i Llonch. (AHS)



ARMA DE AVIACIÓN
COMANDANCIA EXENTA DE INGENIEROS

PLAZA DE _____

N.º 101.



Ruego a Vd, de las órdenes oportunas al Departamento de Hacienda de ese Ayuntamiento para que adelante las cantidades necesarias para pagar las obras que se efectuan en los talleres de la Aeronáutica Naval de esa, cuyas obras son a cargo de esta Comandancia la cual reembolsará mensualmente dichos pagos previa presentacion de los comprobantes de los mismos. Lo que comunico a Vd, a los efectos consiguientes,

Barcelona 30 de Noviembre del 1936.



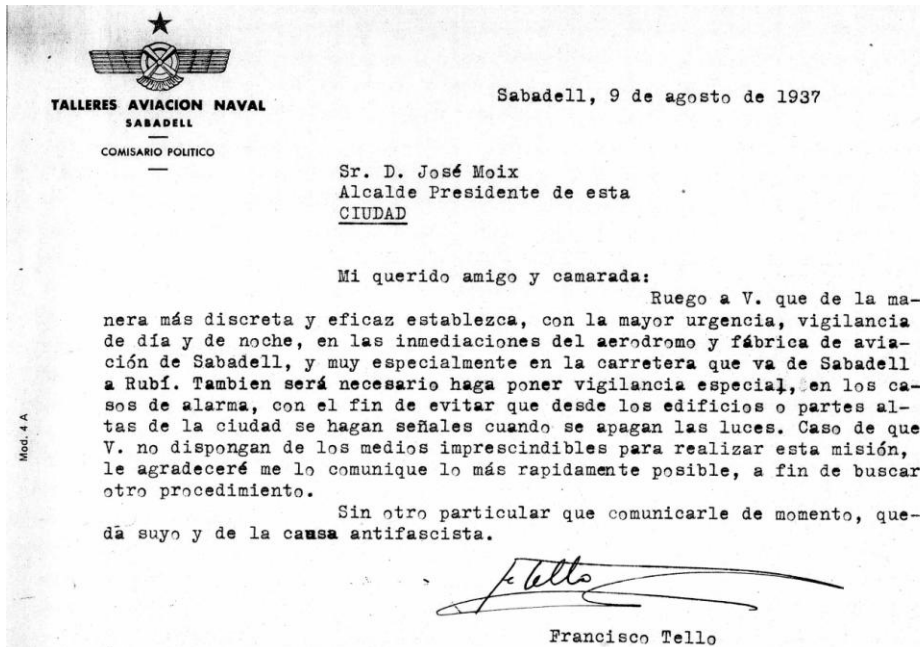
INGENIERO JEFE DE OBRAS.

Miguel R. de Cartagena.

AL CIUDADANO ALCALDE DEL AYUNTAMIENTO DE SABADELL.

Anexo 25

Demanda de más seguridad para las fábricas de aviación de Sabadell y alrededores.
(AHS)



Anexo 26

Carta de Albert, un militar anónimo que relató los bombardeos sobre Reus. (AHS)

Aerodrom de Reus 30 octubre 1938

Estimats pares i família: He rebut la vostra lletra signada amb data del dia 15 i en ella veig que gaudiu de bona salut, cosa que molt cal, jo que ara no igual fins he presentat. Segurament que per mitjà de la premsa us haurien avisat tant del últim bombardeig que em sofert, no cal que us digui la indignació que veig entre la població civil, ja que fins aquí han enterrat 8 cadàvers, encara queden 65 ferits d'ells 25 de greus, tenir de comptar que els avions negres es presentaren a l'hora de sopar, i tot han estat dintre les cases, envanaren tres edificis ja que les bombes ven de gran potència, no contents encara amb això es presentaren damunt l'aerodrom, i deixaren anar les bombes a cabassos, fujaren-rot que al radi de 10 metres quadrats, caigueren 6 bombes de 100 kg. en aquells moments jo i vaig començar a trobar-me al mitjà del camp, però aiguerem a temps d'arribar al refugi.

Estic contentíssim de que la mare comenci a comprendre les coses, no esperava menys de tu mare meua, té; i no ho has sentit? doncs mira t'he enviat un petó com a premi, a tu pareet si ja's bondat et guardo uns quans paquets de tabac o uns mircos? que a veure doncs.

Este una mica, nomes una mica empenyada amb vosaltres, i no sabeu perquè oi? oh oi oi que no ho sabeu, com que sou una colla de pillestres, però us asseguro que el dia que vingui heig de fotre uns cuets que fins trocés les airones d'abans, un ocell que he vingut m'ha dit que la mare ha estat a casa al llet i en canvi jo no sé ni res, "mecaçon Dios téner consejero" mira que t's greuc eb.!

Et tenir manere per me portar la cesadora Rama ja que ara a la irona del mar les mits començan a omre fredes, he d'omre amb una persona de confiança ja que em saberia molt greu que es perdés.

Beve: de lo que em dius report a la política de Catalunya, vosaltres ja dies que l'entem

Malgrat tot, vosaltres o sia al aerodrom no tenim de lamentar cap baix ni dany material.

Ara que ara els tenen el rebre amb ells, i segurament que a hores d'ara a millorar no tindran menys, ja que fe'ls han que els nostres avions han sortit amb direcció alti i que no us dic pas res sobre! els avança-garim a l'hora de dinar, ja que als nostres pilots no tenen por a anar-hi de dia, en canvi ells son una colla de còctims i malrats sempre s'aprofiten la fosca, ara us prego que si alguna altre vegada tornen a llançar que han tornat a bombardejar, per mi no passen pena, ja que així hi ha molt camp per correr, per lo tant ja us dic m'han de trobar astorrit, que del contrari ja us dic per mi poden tenir les que vulguin ja que no em fan por,

Em diuen que en afellit una refugiada, ja amb això us us hi puc dir res ni en prió ni en contru, vosaltres ho heuen fet, i per mi heu fet esta

seguint de prop, i el mes ve pot veure que la manobra de que em parles, ja dies que l'entant joigant, i ni processa el jornal de Catalunya, ha d'omre en Som Camis aonste

Proveiments, ja que ja una sèrie de dies que li entant font la tribanquet, en a les camanyes del Bionat i Baix Camp els peyeon os coaccionats pels Sindicats Agricols de la C.V.T. no volen entregar cap classe de producte a la Conselleria, això ja que hevent-hi de tot encasquin la majoria dels articles.

Et a propost d'això et prego que quan em contestis em diguis el dia que en Brans d'ho va perdre posició de la Conselleria d'Economia, i el dia que el vixeu fotre fere.

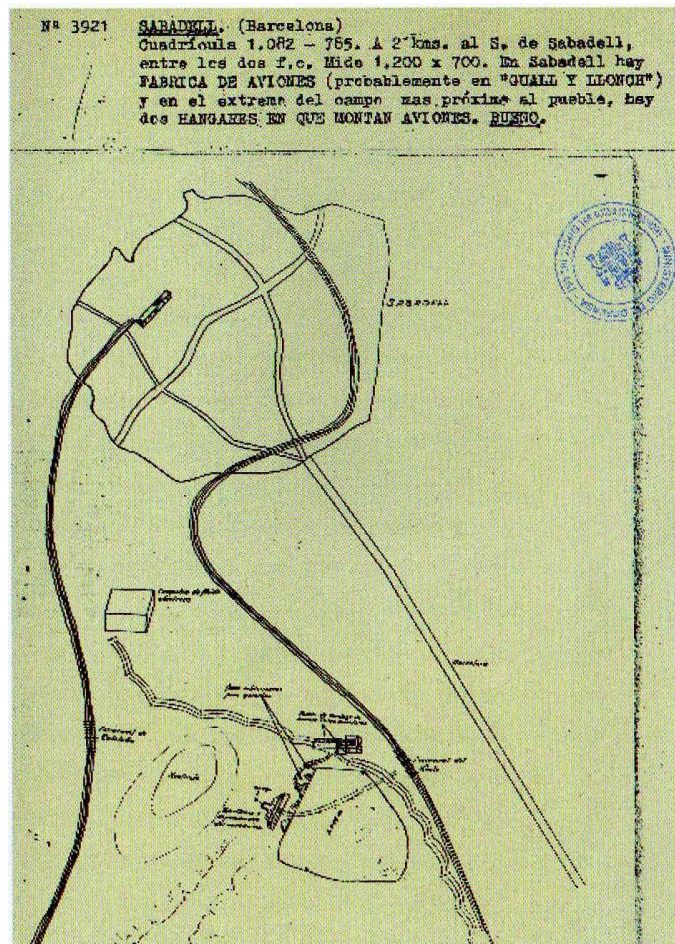
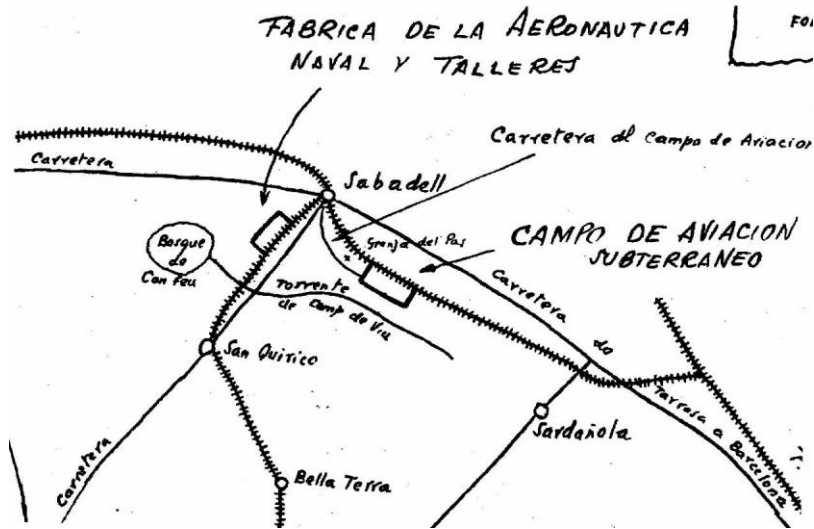
Tens res més ja un petó a la mare d'enyiga que encara no li ve el nom, i perquè no ayafi gelos en feu un altre a la Cinteta, i perquè no en tingues vosaltres rebre me un de ben amor del vostre

Albert *Una motiva surrealista*

"He romit amb la Ferrassense la posició de lo que s'acaba" Albert

Anexo 27

Mapas de las instalaciones aéreas de Sabadell realizados por el espionaje franquista.
(Fondo documental de José Fernández)



Anexo 28

Comunicado de defunción del piloto soviético Il'ya Finn. (AHS)



ALCALDIA DE SABADELL

Tinc el sentiment de comunicar-vos que el Capità Fin de l'arma d'aviació, ha mort aquesta tarda per haver estat ferit en gloriosa lluita contra l'aviació facciosa.

A l'ensem sou invitat, vós i l'entitat que tan dignament presidiu, per si voleu concórrer a l'enterrament que s'efectuarà demà a les 12 del migdia, sortint la comitiva de la Casa Consistorial.

Sabadell, 26 d'octubre del 1937.

L'Alcalde,

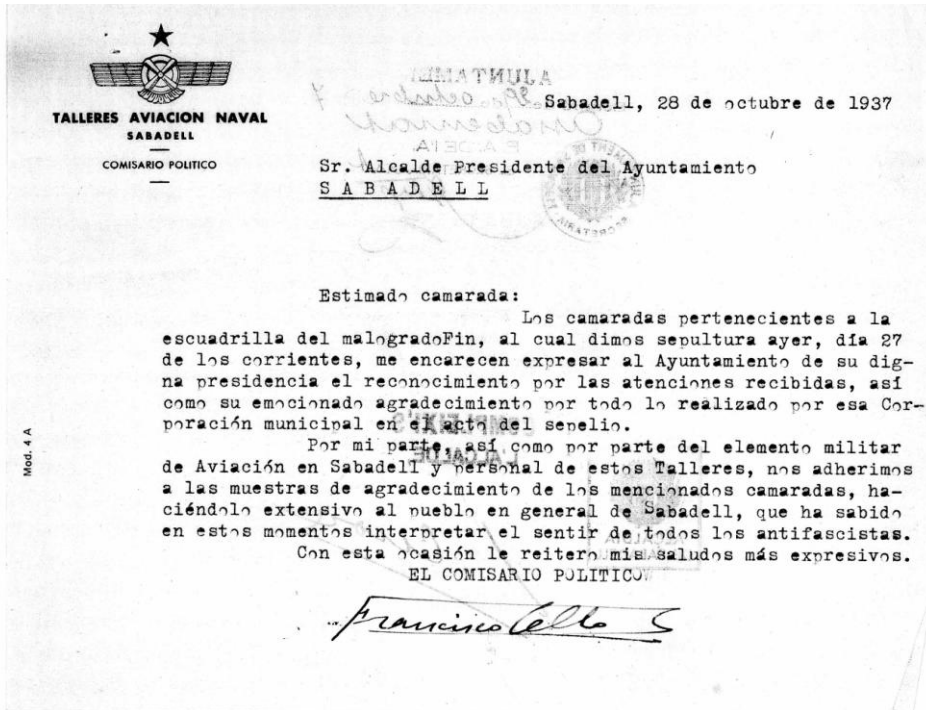
= J. Moix =

Company President



Anexo 29

Condolencias de la industria aérea de Sabadell ante la muerte del piloto soviético Finn.
(AHS)



10/11/37

Anexo 30

La Vanguardia. Información de los bombardeos en marzo de 1937 sobre Sabadell. (Hemeroteca de La Vanguardia)

Página 3 - Domingo 11 de marzo de 1937. Completamente ametrallado, con salida de toda la masa encéfalica. El matrimonio Briz había encontrado un refugio donde hacer cuarentena en caso de bombardeo...

En Sabadell y Barbària. Como antes decimos, dos aviones marcharon sobre el Vallès, orientando después su vuelo hacia Sabadell, población sobre la que volaron a gran altura...

Comentario de la D. N. Y. El 'Boletín de Información de la C.N.T.-F.A.I.' publicó en su edición de ayer un juicio crítico sobre el bombardeo aéreo de que se hizo víctima a poblaciones civiles...

La subscripción a favor de las Milicias antifascistas asciende a 8.680.255'00 pesetas. Entregad los donativos en la Consejería de Defensa.

En Jaume Busquets i Tura ha mort a l'edat de 36 anys (E. P. R.) Els seus afegits: esposa Antònia Balcells, fills Victor i Joan, pares Ramon i Teresa...

FREderic MAGRANS FARRERAS ha mort als 53 anys d'edat (E. P. D.) Els qui el ploren: esposa Joana Bonet, fill Joaquim, pares política, germans, germans política, nebots...

URODONAL cura el reuma *COMPRO LIBROS y bibliotecas. ARIBA, 46. Tel. 19060. LA SOCIALIZADA VILARDELL, HA ORGANIZADO UNA GRAN QUINCENA DEL GENERO DE PUNTO...

El reparto de azúcar. El Departamento del azúcar de la Consejería de Abastos, mandaba que el reparto de autorizaciones para adquisición de azúcar se efectuará por el siguiente orden: Lunes: Fábricas de chocolate, caramelos...

*RADIOS. Cambie su viejo receptor por un último modelo de una buena marca. TIPOES 1877, DESDE 275 Ptas.

Actualmente PRIMEL or EL SIGLO. es la venta mas importante del año en BATERIA DE COCINA METAL BLANCO CRISTAL Y LOZA. Ofrecemos por 42'50 una vajilla de cerámica decorada con un juego de café de porcelana decorada para 6 tazas...

EL SIGLO SOCIETA DE PRODUCTOS CERAMICOS

Anexo 31

La Vanguardia. Información de los concejales sabadellenses muertos en un bombardeo en Barcelona. (Hemeroteca de La Vanguardia)

LA VANGUARDIA

Página 3. - Noticias de los últimos días

ESCENARIO PINTORESCO

Consejos para la entrevista de Roma

«Epoca», del 30, publica el siguiente diálogo, de Henri de Toulouse-Lautrec: Mussolini. — ¡Adolf!... Adolf!... Adolf!...

M. — ¿Debo pedirle Tínez, Córcega, Saboya? H. — ¡Eso, nunca!...

H. — ¿No. Sólo de la fuerza italiana. Le dice delacadamente que en Etiopía dispones de quinientos mil guerreros...

M. — ¡Españoles!... Por lo tanto, el amo, el asustado... Y después, le pido Tínez, Córcega y Saboya.

H. — Te lo prohíbo, Benito... Vas demasiado deprisa... Después de exponer tus amenazas, tienes que sorprenderte con la extraordinaria moderación de sus reivindicaciones...

M. — Pero eso es ridículo, Adolf... Acabo de romper el tratado de 1935 con Francia... Mi prestigio exige un buen bocanudo.

H. — ¡Imbécil!... Ya te he dicho que tendrás que ir a Ginebra... Para recibir su contestación, me acercarme a usted...

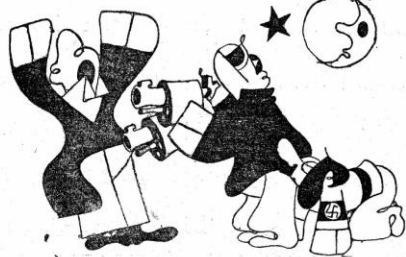
M. — Entonces, aguardo hasta Milán para reclamarle Tínez, Córcega y Saboya? H. — Eso, nunca... En Milán, donde Chamberlain le llevará Dhibutí...

M. — Reivindicando separadamente, las democracias, cuya idiotez excede de todo cuanto es posible imaginar...

M. — ¡Bravo!... ¡Bravísimo!... ¡Y después? H. — Después, yo tomaré Rumania y las colonias.

M. — ¿Tú coges Córcega y yo Alsacia, Lorena, Holanda y Persia. H. — ¡Y, después, tú qué? M. — ¡Y tú, qué coges tú! Adolf!... ¡Adolf!... ¡Adolf!...

REIVINDICACIONES, por Guasp



— Señor Daladier: ¡la bolsa o la vida! ¡Pues la vida! ¡Oh! ¡¡Qué provocación!!

BARCELONA MARTIRIZADA

Los criminales e inhumanos bombardeos aéreos

Investigación de la Comisión británica de encuesta

Atendiendo el requerimiento urgente del Gobierno para que el criminal bombardeo de la parte más céntrica de la ciudad por la aviación invasora en la noche del sábado, fuese investigado, la Comisión británica de encuesta...

El número de víctimas causadas entre la población civil Los resultados comunicados a la Alcaldía hasta las primeras horas de la mañana del lunes...

Entierro de dos víctimas Ayer mañana, al alba, con Hilario Salvadó, junto con los concejales municipales señores Cabrera, Roca, Liardet, doctor Pamplona y Baeza...

Hay que atender rigorosamente las instrucciones de Defensa Pasiva La Alcaldía recueta una vez más a los veones de nuestra ciudad que, al oír las señales de alarma...

umentar esterilmente el número de las víctimas.

Julietta Goublet, católica francesa, presentó los bombardeos Se encuentra entre nosotros desde hace unas semanas la escritora y periodista francesa Julietta Goublet...

Se nos expresaron sus impresiones. — Mi llegada a Barcelona—nos dijo—coincidió con varios bombardeos aéreos contra el puerto y el casco urbano.

—No represento a ninguna organización. He venido a España por impulso espontáneo, a ver cómo son las cosas...

—Así, quizá usted una amiga más de la Española republicana, dispuesta a divulgar la verdad de lo que aquí sucede?

—No, señor, yo soy una española que he nacido en España y que he vivido en España...

RESISTENCIA

Fe en la victoria

Cuando el presidente del Consejo habló por primera vez — cree que en el Parlamento — de que había que tener fe, confieso que experimenté una cierta extrañeza.

La fe del presidente del Consejo, sea la fe del carbonero, sea la fe cívica, como debe ser la fe que crea en lo que no se ha visto, como la define el teólogo...

Creo, ante todo, en el pueblo español, en sus virtudes y en su poder. Creo en la resistencia, en su potencia vital inagotable.

Creo en el innumerable ejército de personas conscientes que van a quedar en España. Creo en la fe que tiene el hombre de hoy...

Creo en la inmortalidad de los dioses del Ebro, en el magnífico Ejército de la República. Creo en que el colapso moral de Europa está a punto de terminar.

Creo en el inmortal ejército de personas conscientes que van a quedar en España. Creo en la fe que tiene el hombre de hoy...

Creo en la vida perdurable de España independiente y libre. He aquí nuestro Símbolo de Niza, nuestro Símbolo de Madrid.

Más no se agota en esta actitud el traslado espiritual de los españoles, porque si — por desventura para España — el cielo se nubla, vuelva cada individuo dentro de sí mismo...

TOMAS MUÑOZ MOLINA

De un momento a otro

Después de la gloriosa hazaña del «José Luis Díez»

MARINOS ESPAÑOLES EN LOS MARES DE ALBION

El contratorpedero español que no puede ser internado, será reparado nuevamente en Gibraltar

Al Pedón de Gibraltar, que es una granada española del Imperio británico, es decir, del país que ha dado más hombres a la mar...

Londres, 2.—Se declara en los círculos oficiales del Foreign Office que mientras no se haya reconocido los derechos de beligerancia no se puede hablar de intentar el destruir repúblicano «José Luis Díez».

Los buques que usaban costumbres en las cartas de navegación y en los anales de la guerra, y esto, a los ingleses, aunque no quieran...

apenas con muy pocas singularidades en su historia, hasta que con un doble prestigio en las cartas de navegación y en los anales de la guerra...

M. — ¡Bravo!... ¡Bravísimo!... ¡Y después? H. — Después, yo tomaré Rumania y las colonias.

creación: «Cos el buque reparado o a medio reparar, según pare Consciente. Si el «Canarias» cominsa a entregarse, me voy hacia él y le lanzo los tres torpedos. Lo más que puede ocurrir es q' no hundamos los dos...

Anexo 32

Plano del aeródromo de Sabadell elaborado por el franquismo, en 1940. (AHS)

