

L'aeròdrom 317

Arxiu Municipal - Ajuntament de Cassà de la Selva



A
M
C
S

Maig 2008 - núm. 18 / 2a è

L'aeròdrom de Cassà estava situat entre la carretera, el ferrocarril de Sant Feliu de Guíxols a Girona i la riera Verneda. Va ser bombardejat en tres ocasions, un dels quals es pot veure en aquesta imatge. (Imatges cedides per El Punt i procedents de l'Archivio Ufficio Storico Maggiore dell'Aeronautica militare-USAM, amb la col.laboració del CEHI).

S
U
E
L
E

P

I

E

C

S



L'aeròdrom de campanya de la Guerra Civil

Per David Gesalí i Barrera

P

I

E

C

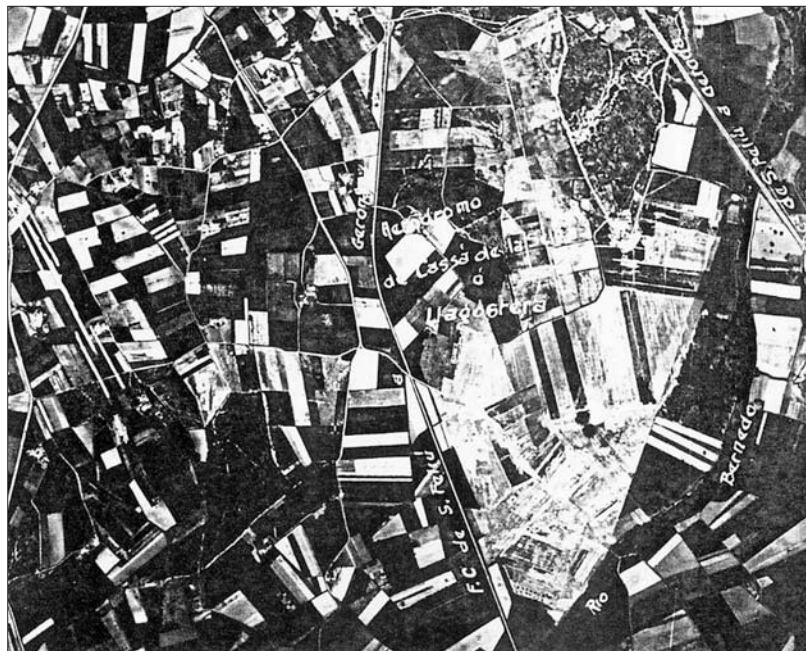
S

La construcció d'aeròdroms a terres catalanes es va accelerar després de la pèrdua definitiva de Terol i l'arribada dels nacionals a Vinaròs el 17 de març de 1938. Mesos abans ja era del tot evident que si la República perdia la batalla per Terol les tropes al servei del general Franco no tindrien massa dificultats per arribar al Mediterrani, dividir la República en dues parts i traslladar el front a les terres catalanes o valencianes.

En previsió d'aquesta situació tota la rereguarda del possible front català hauria de ser reforçada, especialment en la vessant aeronàutica. Amb aquesta finalitat les autoritats militars republicanes, de l'arma aèria, van començar la cerca de terrenys planers fàcilment adaptables a aeròdroms de campanya, per tal de reforçar la xarxa que ja existia a Catalunya.

La construcció de l'aeròdrom de Cassà de la Selva comença en aquestes dates. Malgrat això, i per situarlo en context, és convenient fer un repàs a la història de la construcció dels aeròdroms des de principis de la Guerra Civil.

Des del 1936 la costa catalana era un pas estratègic per als vaixells de navegació de cabotatge que, procedents de la costa de França, nodrien la República amb materials bèl·lics i de primera necessitat. Aquest trànsit era regularment atacat, des de mitjans 1937, pels avions enemics que estaven estacionats a Mallorca. Els alemanys Heinkel He 59 *Zapatonas*, els italians Savoia S-79 i S-81, i els Cant Z-501 de l'aviació espanyola de Franco feien tots els possibles per enfonsar tot



Fotografia aèria de l'aeròdrom de Cassà. (Procedència: AHEA)

trànsit marítim, en un primer moment a qualsevol lloc i, després, com a conseqüència de la pressió internacional, tot el que estigués a menys de tres milles de la costa republicana. A l'amenaça dels avions calia afegir-hi els atacs de l'eficient marina de guerra de Franco, que havia donat els primers ensurts a finals de 1936.

D'aquesta manera la costa mediterrània es va convertir en un nou - i sovint oblidat pels historiadors - "Front de l'est". La ja atrafegada República aviat es va veure abocada a defensar tota la zona costanera mitjançant avions de caça per tal de dissuadir els bombarders enemics i, amb bombarders i arti-

lleria, per tal de fer fugir els vaixells de guerra que volguessin bombardejar la costa o agredir algun vaixell en trànsit. Un dels primers aeròdroms de les comarques de Girona que es varen construir va ser el de Celrà, que a principis de 1937 ja va tenir-hi una unitat de bombardeig i alguns caces que protegien les costes'. Aquest camp, juntament amb els de Figueres, el Prat, Sabadell i Reus, van esdevenir l'eix de la defensa aèria costanera de la República a Catalunya durant el 1937. Amb l'escalada de la guerra i la incorporació de més mitjans per colpir la rereguarda catalana, aquesta xarxa aviat va quedar petita. L'increment dels

atacs i els creixents costos humans i materials, juntament amb la nova situació al front, van provocar que progressivament es creessin nous aeròdroms per tal de col·locar-hi noves unitats d'aviació de defensa de costes: Banyoles, Verges, Garriguella, Vidreres i Cassà de la Selva.

També es va fer una reorganització de l'aviació republicana donant pas a una nova unitat específica per a la defensa de les costes, anomenada Esquadra 7, que agrupava tots els avions republicans que no eren de procedència soviètica i que no es consideraven prou adients per combatre al front. Juntament amb aquests nous aeròdroms –tal com dèiem, per la nova situació al front- s'hi va afegir un altre bon nombre d'aeròdroms que responien als interessos del nou desplegament de l'aviació que la República necessitaria per l'enfrontament que, un dia o altre, arribaria a Catalunya. Varen aparèixer aeròdroms a tot Catalunya fins completar una xarxa propera als seixanta.

Què és un aeròdrom de campanya?

Malgrat que estem davant una publicació breu, el que implica que necessàriament hem de jugar amb l'espai, cal explicar breument què era un aeròdrom de campanya, com funcionava, quines funcions tenia i de quins elements es componia per accomplir-les.²

Un aeròdrom -que no té res a veure amb un aeroport- durant la Guerra Civil era un terreny més o menys pla-



Vista actual de la zona on havia està ubicat l'aeròdrom de Cassà. (autor: Jordi Frigola i Font)

ner que es netejava de rases, sèquies i pedres, i que amb màquines piconadores es deixava el més bé possible per tal que hi aterressin avions de guerra. Els caces militars dels anys trenta del segle passat generalment estaven construïts per aterrar en camps poc preparats (disposaven d'un patí a la cua que en no tenir roda es clavava en el sòl i feia de fre).

Conjuntament amb aquests treballs, l'Estat Major de l'aviació republicana requisava un mas gran o casalot que feia les funcions de caserna per a la dotació de soldats que vigilava l'aeròdrom. L'exèrcit, poc preocupat de les situacions personals, generalment només donava als masovers deu o dotze hores perquè recollissin el que

podien endur-se amb les mans, i gràcies. A les proximitats de la caserna es construïa un refugi amb capacitat per a unes 150 persones i que pogués resistir l'impacte de les bombes del moment. I, pels voltants del camp, es construïen tot un seguit de petits refugis, anomenats elementals o "anti-metralla", que servien perquè els pilots i els mecànics que estaven a prop dels avions poguessin arrecerarse si la pista era bombardejada. Aquests últims, en el cas d'un impacte directe d'una bomba, no servien pas de res.

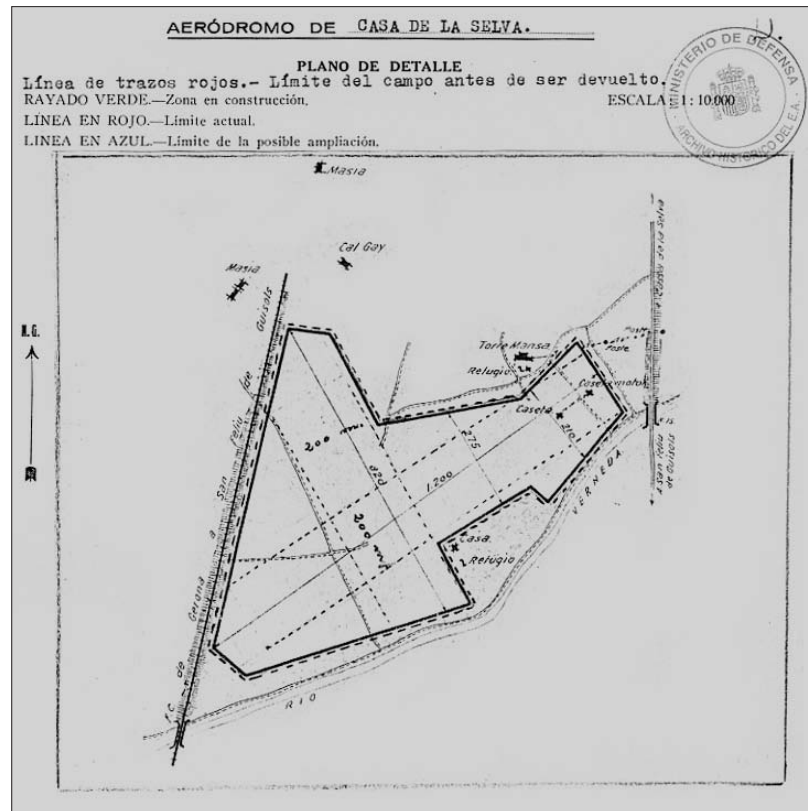
Cada cop més, a mesura que estudiem els aeròdroms com a unitats militars, ens anem traient del cap únicament la idea d'una esplanada. Aprofundim en el

coneixement de les seves instal·lacions que, sovint, traspassaven el marc físic d'aquestes, comptaven amb tallers aeronàutics, camions, garatges del batalló de transports a les poblacions properes i un llarg etcètera.

Dins del camp, i d'entre les altres edificacions que es podien trobar, hi havia la garita del sentinella amb la barrera d'entrada al recinte així com una casa petita o barraca, que s'anomenava de l'informador, i que feia les funcions de centre de control dels vols. Allí s'hi estaven les tripulacions de guàrdia i hi havia la centraleta telefònica per rebre les alarmes. Al costat, sempre s'esperava un cotxe per traslladar els pilots cap als avions en cas d'alarma que, generalment, es donava llençant a l'aire una bengala vermella, la qual cosa feia enlairar els avions d'immediat.

Precisament caldria finir aquesta repassada als materials dels camps d'aviació amb una explicació dels vehicles. En la seva organització de material, cada camp tenia un mínim de camions especialitzats per posar en marxa els avions i algun camió cisterna de benzina per donar servei a qualsevol avió que aterrés. Dins del batalló de transports caldria incloure els camions de transport per dur bombes, motors etc., i les cisternes d'aigua. Els serveis de vehicles es reforçaven amb una ambulància, dos o tres turismes lleugers per portar els pilots fins als avions i alguna motocicleta d'enllaç.

Cal pensar en els aeròdroms com si fossin extenses casernes que, a més, temporalment o durant llargues estades podien tenir-hi les esquadri-



Plànol on consten les dues pistes i dos refugis (Procedència: Archivo Histórico del Ejército del Aire AHEA-expedient aeròdrom de Cassà).

lles d'avions quan allí eren destinades (de fet, òbviament, aquesta era la seva finalitat). Els soldats de l'aeròdrom i el capità de tropa que manava la caserna eren sempre més o menys el mateixos i feien vida al mas/caserna, però les esquadriilles, els pilots i els especialistes podien variar d'un dia a un altre si eren destinats a un altre front. Molts dels aeròdroms estaven buits durant

temps o amb algun avió solitari d'enllaç.

Quan una esquadrilla era destinada a un aeròdrom, el més corrent era que els aviadors s'allotgessin en alguna de les grans cases buides del poble. Mecànics, armers i la resta de personal especialista s'estava generalment al camp, a prop dels avions, ja que solien fer les reparacions a la nit quan no hi havia activitat aèria.



A l'esquerra, can Torremansa que es va convertir en caserna i on es va construir un refugi antibomba. (autor: David Gesall). A la dreta, imatge general dels terrenys que s'havien on estava ubicat l'aeròdrom, amb la caseta dels aviadors i la pineda fosca a la dreta de la imatge i can Torremansa al fons (autor: Jordi Frigola i Font)

El camp d'aviació de Cassà de la Selva

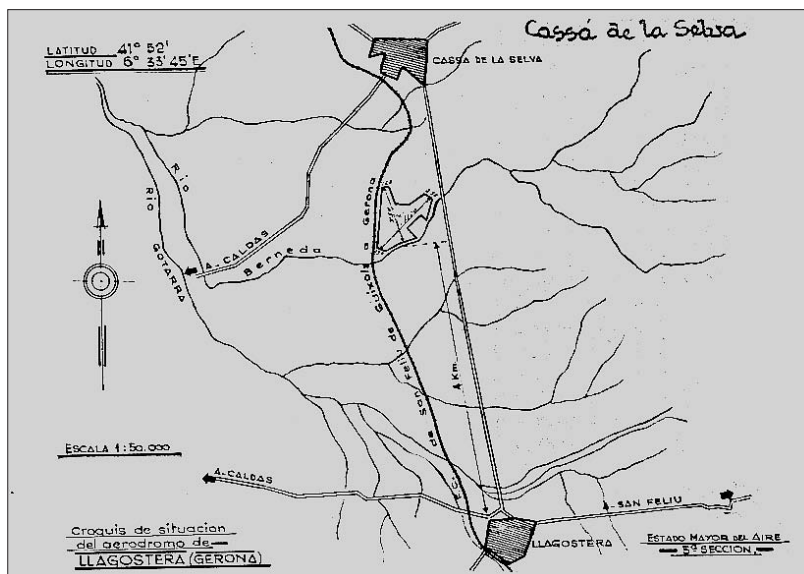
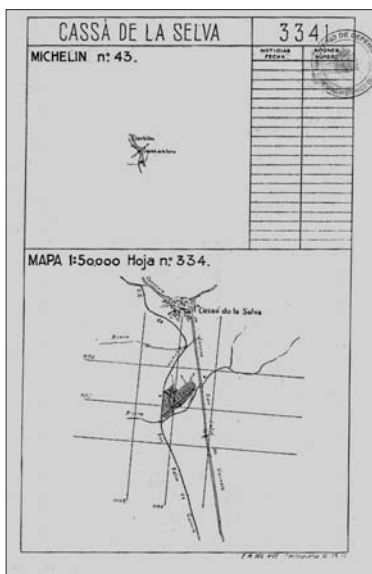
A començament de 1938 l'aeròdrom de Cassà de la Selva era una instal·lació interessant per donar suport a les operacions de protecció de costes de l'Esquadra 7. La Costa Brava central era un lloc on els atacs dels vaixells de guerra i de l'aviació franquista s'havien incrementat notablement. Així doncs, com ja hem vist, la direcció de la Defensa de Costes va reforçar els avions de caça dels aeròdroms de Celrà, Verges i Vidreres i els de bombardeig de Banyoles i també de Celrà. A més, el nou desplegament de l'aviació republicana, desenvolupat en els compassos previs a la batalla de l'Ebre, configura un esglaonament concèntric de les unitats segons el radi d'acció dels seus avions. Els caces -més petits i amb menys benzina- quedaran a prop del front, als camps del

Penedès; els bombarders de càrrega lleugera i mitjana es situaran al Vallès; i els bombarders pesats -amb més dotació de benzina per al vol- es podran situar més lluny del front i, per tant, més segurs. D'aquesta manera Celrà, Figueres i Banyoles seran les seus dels avions de bombardeig més pesats de la República: els bimotors soviètics Tupolev SB-2 Katiuska. Mentre, el camp de Verges -juntament amb el seu caces de defensa de costes- acollirà una esquadrilla d'avions bombarders mitjans Aero 101 de fabricació txeca que, donat el seu poc valor pel combat, no es traslladà mai al front. Vidreres i Cassà de la Selva es preveuen com la seu dels avions de caça de l'Esquadra 7 per fer serveis de defensa dels ports de Sant Feliu i de Palamós, així com de la seva àrea d'influència.

La construcció de l'aeròdrom de Cassà va començar a l'hivern del

1937-38³, amb els primers treballs sobre el terreny d'un equip de reconeixement. Aquest devia estar compost per algun oficial o sergent, potser un topògraf, i un xofer. Tot plegat un discret cotxe de les forces aèries que no despertaria cap preocupació a la població. Com sempre solia passar, un cop fetes les estimacions d'hores de treball i problemes per executar les obres, passaven un informe i es començaven a planificar les requises. Sempre varen ser requises i mai expropiacions. Els propietaris dels terrenys no varen rebre compensació.

Arribat el moment, el cap de sector d'obres de la Prefectura d'Obres de les Forces Aèries demanava als alcaldes de les poblacions properes l'elaboració d'un llistat dels homes menors de catorze anys i majors de vint-i-vuit o vint-i-nou anys, que haurien de treballar a les obres d'esplanació, en jornades de sol a sol paga-



Plànols de situació de l'aeròdrom de Cassà. (Procedència: Archivo Histórico del Ejército del Aire AHEA - expediente aeròdrom de Cassà).

des a cinc pessetes... o a no res, depenent dels casos. Els alcaldes feien els bans convocant la gent d'un dia per l'altre, tal com ells rebien les peticions dels oficials, i sempre feien constar que ningú s'hi podia negar. Malgrat l'obligatorietat el treball no era mai massa dur, ja que la gentada que s'ajuntava a treballar podia superar el miler.

El moment precís en el qual es van començar les feines a Cassà no es coneix, ja que no hi ha cap document a l'arxiu tret de dues peticions del cap d'arma d'aviació per desallotjar can Sencio i can Trinxeria, l'abril del 1938. A vegades només es troben llistes d'unes dues-centes persones amb l'edat i res més.

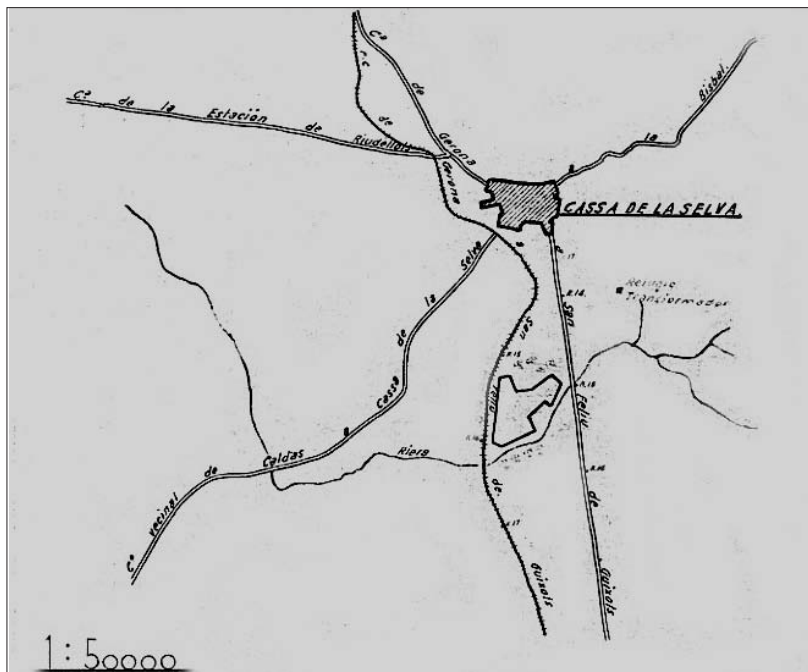
L'aeròdrom es va conèixer en un primer moment com el camp de Cassà o de Llagostera. A partir del 20 de juny de 1938 va entrar en funcionament un nou sistema de codificació en el qual el camp de Cassà es va anomenar el 317. El 3 corresponia a tercera regió aèria, l'1 al primer sector de la regió, i el 7 el definia con el setè camp del sector.⁴ Els serveis d'Estat Major de l'Aire dels *Nacionals* tenien una secció encarregada de la catalogació i informacions dels aeròdroms republicans. Al de Cassà, li varen donar el codi 3341.⁵

Les característiques del camp

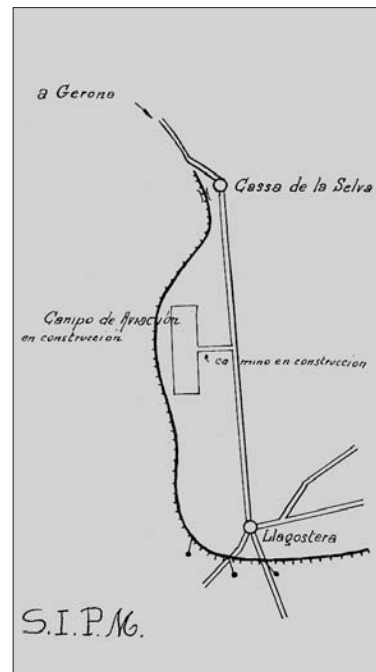
Les característiques de l'aeròdrom de Cassà de la Selva, les podem conèixer

pels documents d'època. En l'actualitat hi ha a dos arxius militars que disposen de documentació que pertany a la Guerra Civil. Un d'ells és l'*Archivo Histórico del Ejército del Aire* situat a Villaviciosa de Odón, i l'altre, l'*Archivo General Militar de Àvila*. Amb els fons que hi ha podem mirar de refer-ne la forma i la seva història.

Disposem d'un petit nombre de documents republicans i d'una majoria de documents *Nacionals* i de postguerra. Els documents republicans acostumen a ser més detallats per provenir precisament dels qui els varen construir, però en això tampoc hi ha normes. D'entre aquests, un dels documents més importants és un recull de fitxes republicanes d'alt



Uns altres plànols de situació de l'aeròdrom de Cassà. (Procedència: Archivo Histórico del Ejército del Aire AHEA - expediente aeròdrom de Cassà).



secret —com si fos una guia— amb les característiques de tots els aeròdroms catalans. Està datat el 15 de juny de 1938.⁶ Després veurem que això té la seva importància.

Aquest document, pel que fa a l'aeròdrom Cassà —citat com de Llagostera— indica que estava situat a uns dos quilòmetres del poble de Cassà, just a l'oest del quilòmetre 15 de la carretera de Sant Feliu a Girona i, a l'est del ferrocarril de Sant Feliu.

L'esplanada disposava de dues pistes: una situada de nord a sud, de 950 metres de longitud per 200 d'amplada, i, l'altra, de sud-oest a nord-est, de

1200 metres de longitud per 250 d'amplada. La pista de nord a sud tenia una lleugera inclinació.⁷

Donen també la notícia que era un terreny no ampliable, és a dir, el camp ocupava tot el perímetre possible del terreny: Era un aeròdrom que no podia créixer més. Malgrat això consideraven que el terreny era prou bo i que no faria bassals quan plugués, cosa que ja veurem que no va ser així.

Al voltant de la pista hi havia bosquets que permetien d'amagar-hi els avions i disposava de bona comunicació amb el port de Sant Feliu mitjançant el ferro-

carril de Girona. Al voltant de la pista hi havia dues edificacions. Una era el mas de Torremansa, que al document ja s'explica que feia les funcions de caserna (amb una capacitat d'allotjament de 367,50 metres quadrats) i que estava situat al costat nord de la pista llarga, a vint metres d'aquesta. L'altre edifici, seguint també les indicacions de l'esmentat document, estava situat també al nord, però de la pista petita.⁸

A Torremansa no es disposava de servei de ràdio transmissor, però hi havia telèfon per comunicar-se ràpidament amb els centres de control d'observa-

ció costanera o amb qualsevol altre centre. Malgrat avui en dia no ens ho sembli, era tot un luxe disposar, ja d'entrada, de servei telefònic en un aeròdrom de campanya.

Més complex i controvertit és el tema dels refugis de l'aeròdrom. En aquest document republicà —que no acostuma a donar informacions equívokes per cap dels aeròdroms catalans— hi figuren sis refugis elementals i un d'antibombes o d'Estat Major. Es comenta que els sis refugis elementals tenen una capacitat de 12 metres quadrats i el gran d'uns 30 metres quadrats.⁹

Pel que fa a la situació d'aquests, el gran refugi estava situat al costat del casalt de Torremansa per tal que la dotació de la caserna es pogués refugiar en cas de bombardeig. Concretament, segons la informació aportada pels estadants actuals, la seva entrada estava just al front, on ara hi ha un petit jardinet amb un conjunt decoratiu.

Els refugis elementals, com a tots els camps, eren perimetrals i devien estar situats als llocs boscosos. Però el que és cert és que, a l'actualitat, la gent gran de Cassà només té el record clar del refugi gran de Torremansa i un refugi elemental situat al costat de la *Casa dels aviadors*, també coneguda com *La Pajarera*. Es precisament aquesta la casa que, sens dubte, va fer les funcions de la caseta del sergent informador, és a dir, la "torre de control" i l'indret on s'estaven els aviadors de torn. Malgrat no surt per res anomenada al document republicà si que és present en un document de l'any 1946 en el que els tècnics topògrafs de l'Exercit de l'Aire dibuixen el traçat del antic camp.



A l'esquerra, imatge de can Trinxeria els anys trenta, en l'època que va ser seu del comandament del camp d'aviació. (AMCS/Col·lecció Joan Maymí i Coloreu. Autor: Lluçia Roisin).

Però tornant als refugis elementals, existeix el record d'un altre situat en el marge del camp anomenat de can Coderch, i en aquest cas la situació és a l'invers doncs al mateix document de l'any 1946 aquest refugi no hi consta.

Així, varen ser dos o sis els refugis elementals de Cassà? Tractarem d'esbrinar-ho més endavant.

L'espionatge i el primer bombardeig

Comparant les informacions procedents dels documents d'espionatge *Nacionals* i dels republicans, sabem que els treballs bàsics de la pista de l'aeròdrom finalitzaven a principis de juny de 1938, però no podem estar tan segurs pel que fa als refugis.

Durant el mes de maig de 1938 el servei d'espionatge de què els *nacionals* disposen sobre el terreny —el conegut SIPM— informa àmpliament del camp de Cassà de la Selva, així com dels altres de Catalunya.¹⁰ Els espies que treballen per la zona acompanyen les explicacions amb un primer croquis elemental de la situació. Progressivament, amplien els coneixements sobre les activitats i la "morfologia" del camp. Diuen que és la seu de l'aviació de defensa de costes i mesuren les seves dues pistes com de 1000 i 1300 metres respectivament. Situen el camp a tres quilòmetres al sud de Cassà. Tot plegat són uns informes bastant acurats.

Aquestes informacions i d'altres que situen aquest camp com el probable lloc de muntatge dels avions, que de

nia ya caza .- Se bombardeo el 26 de dicho mes, y no se volvió a tener noticia que volviese a tener actividad.



Iluminación..... }
Manga (clase y situación)
T (idem idem)
APROVISIONAMIENTOS DISPONIBLES
Agua **No existe agua potable.**
Energía eléctrica **Se puede traer de Casá de la Selva de la línea orilla del campo. 2.900 v.**
Combustibles y lubricantes



COMUNICACIONES

Camino o carretera más próxima **La de Gerona a S. Felid que dista 2Kms. Buana.....**
Enlaces con ellas y distancia
Estación de ferrocarril más próxima y distancia **Casá de la Selva a 2 Kilms.....**
Línea de ferrocarril más próxima, clase de vía y distancia **la de Gerona a S. Felid.....**

TRANSMISIONES

Teletipos
Teléfonos **Casá de la Selva.** Central más próxima y distancia **la misma.....**
Telégrafo **Id.....** idem idem idem idem **id.....**

EDIFICACIONES

Alojamiento de Oficiales **en el pueblo de Casá de la Selva. (4.000 habitantes)**
Alojamiento de Suboficiales **Id.....**

Alojamiento de tropa **en el pueblo. Es de facil adquisicion materiales para construir (ladrillos).**

Hangares **no tiene.....**

Talleres

Grúas

Depósitos

Polvorines

Enfermería

Refugios

VARIOS

Cultivo del terreno del Aeródromo y alrededores **Está cultivado de cereales.....**

Obras necesarias para poner el Aeródromo en servicio **apisonado del campo.....**

Obras necesarias para la posible ampliación **por estar limitado por la carretera y el ferrocarril es practicamente imposible su ampliacion.....**

VARIACIONES CIRCUNSTANCIALES DE LOS DATOS ANTERIORES

.....

OBSERVACIONES

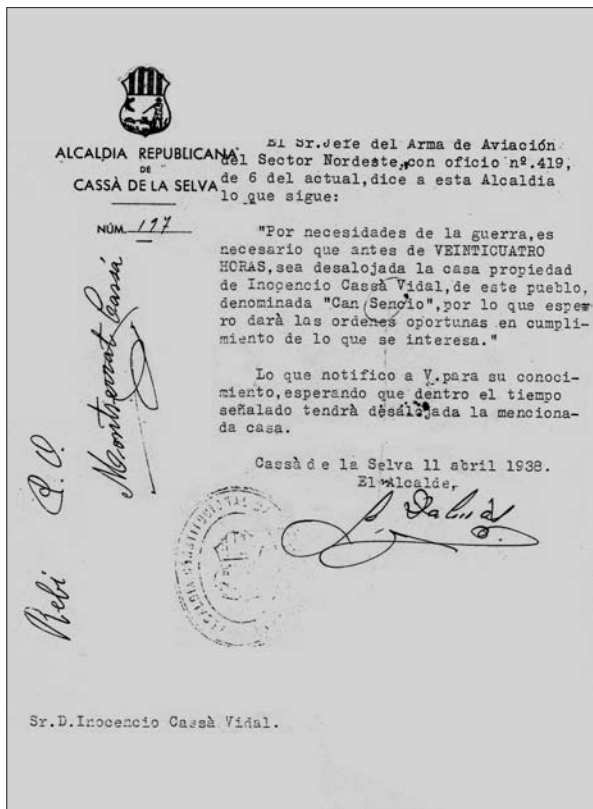
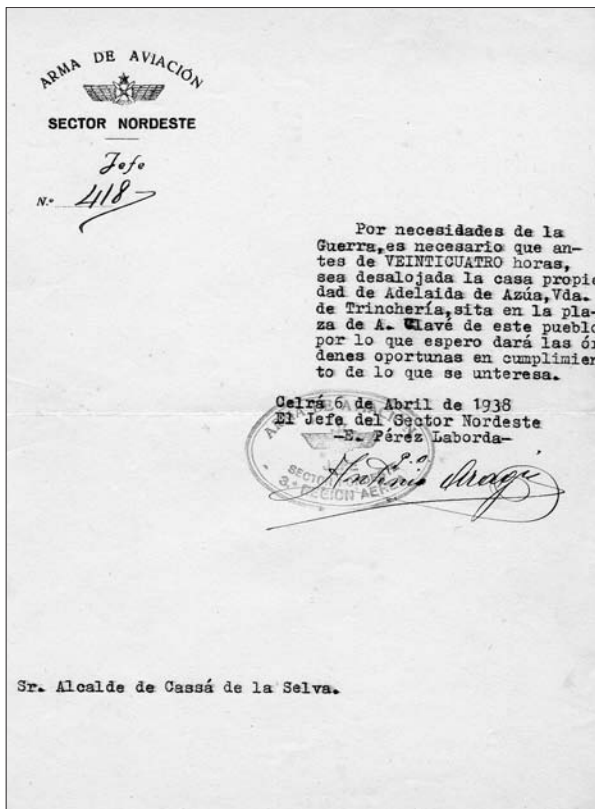
..... **Se encuentra completamente cultivado de trigo, cebada, alfalfa etc.....**

Un dels documents informa del bombardeig el dia 26 de maig, l'altre comunica els serveis i les instal·lacions.

França o Rússia poguessin arribar al port de Sant Feliu, fan que l'aeròdrom de Cassà sigui un objectiu sobrevalorat. Durant els primers dies de maig les informacions arriben constantment als serveis d'informació de l'Estat Major de l'aire *Nacional* i les dades, un cop processades, són trameses a l'aviació italiana legionària de les Balears. Aquesta força aèria era l'encarregada de fer els atacs estratègics contra les costes mediterrània i contribuïa a des- envolupar un ferm bloqueig contra els ports republicans. Per la seva capacitat de colpir la costa i les zones immediates a la franja costanera, va ésser l'encarregada de batre el nou objectiu: l'aeròdrom de Cassà.

El dia 26 de maig de 1938, cinc bombarders trimotors Savoia S-79 de les Balears, a càrrec del màxim comandament de l'*Aviazione Legionaria delle Balleari*, el major Lamanna, van enlairarse de Son San Juan, Mallorca, a les 12.50, hora *nacional*, amb direcció a Cassà de la Selva. Segons consta a la seqüència de fotografies que actualment es conserva a l'*Ufficio Storico Militare* d'Itàlia, els cinc avions varen llençar les bombes des de 4100 metres, exactament a les 13.20 hores, trenta minuts després d'enlairarse. Cal dir que en aquelles dates l'hora republicana era una hora més avançada, així doncs, segons l'hora republicana l'atac va ser prop de dos quarts de tres de la tarda.¹¹

Els comunicats republicans de Defensa Passiva fan constar l'entrada dels cinc trimotors des de Sant Feliu de Guíxols recte cap a Cassà, el bombardeig del camp d'aviació i la sortida dels avions cap al sud, en direcció a Calella. L'hora



Les dues comunicacions de desallotjament que es conserven a l'AMCS, és un clar indicatiu del moment en què comença l'activitat definitiva de l'aeròdrom.

del bombardeig segons els republicans coincideix quasi a la perfecció amb l'hora donada pels italians. Als pocs minuts la centraleta de la Defensa Passiva comunicà que les bombes havien produït dos morts i deu ferits sense cap dany material.¹² Les bombes van colpir de ple el camp en el qual només hi havia els homes que feien treballs a les instal·lacions ja que no tenim notícia que a l'aeròdrom hi hagués en aquell moment cap avió. La

veritat és que fins el moment el camp només havia rebut la visita ocasional d'algun avió de l'Esquadra 7, però no era seu permanent de cap unitat; ni ho va ser.

Després del l'atac, tal com testimonien els successius informes del SIPM, l'activitat de l'aeròdrom va ser quasi bé nul·la.¹³

A finals de novembre de 1938 els serveis d'espionatge tornen altra vegada a informar de Cassà de la Selva com un

important aeròdrom en el qual es munten avions desembarcats al port de Sant Feliu. Els informadors situen l'aeròdrom al nord de Cassà; en direcció a Llablilles. Tot plegat pot respondre o bé a un cúmul de despropòsits o pel contrari potser a un bon funcionament dels serveis de contraespionatge republicans.

Segons el treball de Josep Bosch sobre el camp de Torremansa publicat a *Llumiguia*,¹⁴ l'activitat de l'aeròdrom no



El 23 d'abril de 1938 l'Ajuntament dona la resposta al cap d'àrea d'Aviació i li comunica que ca n'Inocencio Cassà ha estat desallotjada. (Procedència del document: AMCS. Procedència de la foto AMCS. Autor: Jordi Frigola i Font)

es recuperà fins el 16 de desembre de 1938, moment en què es donà el camp per inaugurat. Sense cap dubte és justament en el transcurs dels moments previs a la batalla per Catalunya que el camp és posat a punt. Probablement, la construcció d'alguns dels seus refugis no s'acabarà mai.

L'arribada dels Grumman

El 15 de gener de 1939 les forces aèries de la República es retiren de més enllà de l'eix del Llobregat. El 19 de gener els avions republicans a Catalunya fan un nou replegament. Els

caces monoplans Polikarpov I-16 Mosca que estan estacionats a Sabadell, Castellar i el Prat es veuen quasi tots obligats a anar més al nord. Els nous aeròdroms de destí seran la Garriga i Cardedeu. L'aeròdrom de Montornès-Montmeló ja havia estat totalment ocupat per la 4^a Esquadrilla de Xatos del Grup 26 el mateix dia 15. Cardedeu també tenia alguns Xatos des del dia 15.

A Cardedeu, juntament amb aquests darrers, també s'hi estava des de feia uns dies tota la 2^a Esquadrilla del Grup 71 de defensa de costes però ara, amb l'arribada del gruix dels caces, havia de

marxar de l'aeròdrom per tal de deixar que aquests poguessin treballar amb suficient espai per acomplir la defensa de Barcelona.

El Grup 71 era el que quedava de l'antiga Esquadra 7, que ja havia estat disolta. Tots els seus avions havien anat a parar al Grup 71 (un grup era una unitat més petita que una esquadra). La 2^a Esquadrilla del Grup 71 era una unitat aèria molt particular. Amb anterioritat s'havia anomenat la 2^a Esquadrilla del Grup 28.

Caldria fer una mica d'història d'aquesta unitat ja que és la unitat militar que va tenir vinculació amb Cassà.

El Grup 28 va ser una unitat aèria creada al maig de 1938 després que la República pogués finalment comprar un total de cinquanta avions Grumman G-23 de fabricació canadenca i patent americana. Diem finalment, perquè la història de com es compren aquests avions és una de les més estranyes i complexes de tota la guerra.

Des de finals de 1936 els funcionaris que la República espanyola tenia destinats als Estats Units en tasques diplomàtiques i de captació d'armes, tracten de comprar avions de combat. A poc a poc les lleis americanes van adaptant-se a la *No intervenció* europea i decideixen de no vendre armes als combatents espanyols. A partir d'aquí comença una veritable trama d'enganyifes i d'espionatge de tots tipus per aconseguir comprar els avions a una empresa canadenca que, curiosament, havia comprat la patent en endurir-se les lleis als Estats Units. Malauradament per a la República, finalment el Canadà s'havia sumat a la prohibició d'exportar armes

a Espanya i, per tal d'aconseguir rebre les armes, als intermediaris republicans no els va quedar més remei que falsificar la comanda.¹⁵

A finals de 1937, l'empresa canadca Canada Car & Foundry, la que tenia la patent del caça Grumman G-23, va rebre una comanda de cinquanta avions per a Turquia. Casualment l'intermediari era el mateix que per als republicans, però l'empresa el que volia era vendre avions i no va fer massa preguntes. La comanda es va posar en marxa i la República va començar a somiar en un grup de caces americans, és a dir, quatre esquadrilles.

Finalment els esforços dels brillants espies al servei de Franco que estaven al continent americà varen descobrir l'enganyifa i el govern canadenc, contrariat per la vulneració de les seves lleis, va tractar de frenar la comanda. Va aconseguir *in extremis* que setze dels avions es desembarquessin d'un vaixell a punt de sortir de Montreal, però els altres trenta-quatre ja havien sortit cap el port francès de Le Havre i en pocs dies creuarien la frontera per Catalunya. Els avions rebuts van ser muntats a Vic a finals de maig, però el somni de fer un grup de quatre esquadrilles havia desaparegut. Tan sols se'n podrien fer dues.

Malgrat tot, aquests avions eren nord-americans i això els donava cert encant pel seu excel·lent acabat en comparació als caces de procedència soviètica. Finalment, un cop muntats, es va procedir a organitzar el grup aeri de combat a Cardedeu sota el comandament de l'as de la República, Andrés



Fum en els camps de Cassà procedent d'un dels bombardeigs a l'aeròdrom. (Imatge cedida per El Punt de l'Archivio Ufficio Storico Maggiore dell'Aeronautica militare-USAM, amb la col.laboració del CEHI).

Garcia La Calle, que va dividir el conjunt en la 1^a i la 2^a esquadrilles, essent la 2^a la que va disposar de més avions. En un primer moment es varen dipositar moltes esperances en aquest grup, però les mateixes característiques dels avions -amb unes prestacions bones però dins de la normalitat i una reduïda càrrega de bombes- aviat van fer que quedessin eclipsats pels mateixos fets de la guerra i passés, tot plegat, sense massa enrenou. Però això no vol dir que no fos un grup amb molta activitat. Les seves funcions eren volar de nit i bombardejar tot el

que es mogués pel front, vols d'atac lleuger a les línies enemigues -on per les seves característiques d'aparell caça bombarder podia anar sense escolta de caces- i protecció de les poblacions portuàries i els vaixells republicans en trànsit per la costa. Certament, molta feina. Al juny, la 1^a Esquadrilla va marxar cap a la zona sud de la República i va destacar per defensar València i Cartagena dels avions de bombardeig que venien de Mallorca. La 2^a Esquadrilla, que és la que ens interessa per a la història de l'aeròdrom de Cassà de la Selva, va estar-se



Imatge on es veu l'esclat de les bombes sobre el camp d'aviació de Cassà. (Imatge cedida per El Punt de l'Archivio Ufficio Storico Maggiore dell'Aeronautica militare-USAM (amb la col.laboració del CEHI).

sempre a Catalunya. Va tenir l'honor d'aportar els únics avions republicans que varen donar cobertura aèria a l'ofensiva de l'Ebre durant els quatre primers dies, en els quals la majoria d'aviació republicana estava combatent a València. Malgrat tot els Grumman varen ser emprats durant la guerra en constants atacs al front del Segre, més que en el front de l'Ebre.

El 20 d'octubre de 1938 el Grup 28 es dissolia i els seus avions passaven al Grup 71 de defensa de costes, hereva de l'Esquadra 7, i també una unitat mixta on s'estava tot allò que no era material soviètic i que principalment era emprat en la vigilància i la defensa del litoral.

Però en el cas concret dels Grumman, aquests varen seguir amb les seves missions al front alternant amb la vigilància de la costa i intercepció de bombarders de l'aviació legionària italiana estacionada a Mallorca. La 1^a Esquadrilla del Grup 28 va constituir-se en la 4^a Esquadrilla del 71 i la 2^a del Grup 28 va esdevenir la 2^a del Grup 71.

Doncs, tal com dèiem, el dia 19 de gener de 1939, el que quedava d'aquesta 2^a Esquadrilla del Grup 71, uns quinze avions, varen alçar el vol de Cardedeu en direcció al camp de vol de Cassà de la Selva. Un a un els avions van aterrar i comprovaren que a la pista encara s'hi estaven fent treballs. Els sorprèn, però no és estrany ja que el camp de vol de Cassà havia estat molt de temps inactiu, just des de després del bombardeig del 26 de maig. Bona prova d'aquest fet és un document que es conserva a l'Arxiu Municipal de l'Ajuntament de Cassà,

de data 21 de gener de 1939, en el qual el cap d'obres del sector aeri sol·licita a l'alcalde del poble una relació d'homes de més de quaranta-cinc anys que volguessin treballar en obres als camps d'aviació.¹⁶ En realitat la pista del camp, que en un principi de les obres es va pensar que no faria basals, va resultar molt més complicada del previst.

L'arribada de l'Esquadrilla està sacsejada per dos successos que marquen profundament la unitat. L'una és la reestructuració necessària per desenvolupar les tasques, que cada dia s'incrementen més. L'altra és la mort en accident, en enlairar-se, d'una de les tripulacions més veteranes i estimades.

Pel que fa a la reestructuració, la cosa va sorgir de la necessitat de cobrir Figueres des de l'aire, ja que s'hi estava el Govern de la República. Els Grumman G-23 tenien una característica molt especial per aquelles dates: tots els avions tenien aparell de ràdio transmissor i això era un avantatge per tal de donar l'alerta. Calia, doncs, que aquests avions fessin llargues patrulles de vol preventiu per sobre Figueres i en cas necessari donar l'alarma.

Probablement, la unitat es divideix al dia següent de l'arribada i des de Cassà de la Selva marxen uns set o vuit avions cap a l'aeròdrom de Figueres. Per a quasi tots els aviadors la sensació d'aquesta divisió va ser que allò era el final. Però encara els quedava guerra pel davant.

A Cassà, hi quedarien dues patrulles, és a dir, sis avions, sota el comandament del tinent Juan Lario Sánchez, un



Imatge del pilot Juan Lario Sánchez, que va estar a Cassà de la Selva, davant un avió Grumman G-23. (Archivo Histórico del Ejército del Aire).

veterà pilot que en la seva novel·la *Habla un aviador de la República* va immortalitzar el poble de Cassà de la Selva i el seu aeròdrom. Des de Cassà, Lario va tractar de reforçar la vigilància costanera i efectuar la prevenció activa de les incursions dels vaixells nacionals que, en aquelles dates, es passejaven tranquil·lament per la costa catalana.

Precisament en un d'aquests serveis és on es va produir el fatal accident que marca el pas de la unitat per Cassà. Probablement es tractava del matí del dia 22 de gener. La nit anterior havia plogut bastant i el camp no es trobava en les millors condicions per enlairar-se. Però els ensurts sovint

tejavien i aviat es comunicà a la patrulla de guàrdia una alarma aèria. Sembla que una esquadrilla enemiga venia en direcció a la zona. El primer del Grumman G-23, amb el pilot Eduardo Peña Pérez i el seu metrallador bombarder, va començar la carrera per la pista. Les condicions de fang a la pista impedièren a l'avió d'agafar la velocitat necessària per enlairar-se carregat de combustible i municions, però el pilot va posar el gas a fons i un cop havia traspasat el punt de no retorn – aquell en el qual un avió va a l'aire o ja no pot frenar sense sortir de pista – va continuar fins els límits de la pista de vol. Es va enlairar però sense la velocitat adient va caure de l'ala esquerra



Una altra imatge on es veu Juan Lario Sánchez que és el segon per l'esquerra. (Francesc Garcia Martínez).



Exercici dels Grumman G-23 Delfin, el mateix model d'avions que estaven a l'aeròdrom de Cassà, a Cardedeu el juny de 1938. (Francesc Garcia Martínez).

fins explotar violentament al terra enmig d'un núvol de bales. Hi ha qui diu que, a més, varen ensopegar amb uns cables. Fos com fos, varen morir a l'acte. D'aquest fet, no en tenim record al registre civil de Cassà, però no ens ha d'estranyar perquè era ben bé a la fi de la guerra.

Sembla que un altre aparell es va perdre durant les operacions a Cassà de la Selva. El pilot Antonio Martínez Rizo comenta en la seva documentació del judici al qual va ser sotmès després de la guerra que ell personalment va col·lidir amb un d'aquests avions a Cassà per tal de fer algun mèrit per als guanyadors.¹⁷

Actualment, són molt pocs els documents que sobreviuen de l'activitat de la unitat durant aquests darrers dies de la guerra. Hom entendreà per què. La majoria de la documentació va ser cremada per tal de no deixar cap rastre de les activitats dels militars republicans. Molts llibres de vol dels pilots varen ser cremats i tan sols se'n conserven dos que ens donen valuoses dades sobre les activitats dels avions.

Des de la base que representa Cassà de la Selva, els caça bombarders Grumman G-23 marxen a fer accions a la línia de front. Bombardegen Artesa de Segre, aterren a Manlleu, carreguen i tornen contra un altre objectiu, tornen a Cassà a fer patrulla per la costa i a cobrir les alarmes del sector. Durant el primers dies es fa també protecció de Barcelona i la zona costanera nord, però aviat les tasques al front es suspenen perquè les alarmes són contínues. Probablement cap al dia

24 de gener l'activitat dels Grumman al front és ja purament testimonial. Els aparells de Cassà passen també a reforçar les proteccions de Figueres, ja que els caces més valuosos, els *Xatos* i els *Mosques*, han d'anar al front per tractar de contenir la implacable avançada de les tropes *nacionals*.

En aquests darrers dies, quan ja està tot perdut per a la República a Catalunya, aquesta prova de salvar el màxim de material per continuar la lluita. És impossible enviar els caces a la zona sud, cap a València. Alguns ho han intentat però han estat descoberts i abatuts. Els petits caces no tenen prou autonomia per poder combatre i arribar a València, si són descoberts només tenen combustible per fugir.

En el cas dels Grumman, aquests tenen més autonomia i es planteja seriosament que passin cap a València fent escala a Menorca. El cap del Grup 71, el major Allende Santacruz ho comunica a totes les tripulacions de Cassà i de Figueres. Malgrat tot, la cosa no està clara, ja que la situació de l'illa és confosa. El dia 28 una de les patrulles de Cassà marxa cap a Figueres.

Al dia següent arriba el cop més dur per a la població de Cassà. El 29 de gener una esquadrilla de bombarders italians de l'aviació legionària Savoia SM 79,¹⁸ colpeix el nucli de la població i ocasiona sis o vuit morts segons les diferents obres consultades.¹⁹

El personal de terra i els aviadors de les Forces Aèries republicanes es varen desplaçar cap a la població per tal d'ajudar en el possible.



Entre la riera Verneda i el camp d'aviació hi havia el refugi del marge del camp d'en Coderch i el de la Casa dels aviadors, aquest ja al límit amb el bosc. (imatge cedida per El Punt de l'Archivio Ufficio Storico Maggiore dell'Aeronautica militare-USAM, amb la col·laboració del CEHI).

A la memòria de tothom queda la pregunta de què era el que els avions buscaven en el seu indiscriminat bombardeig.

Novament, el dia 31 de gener, Cassà és testimoni de la guerra aèria. Quan ja casi no hi ha res al camp d'aviació, deu avions de bombardeig italians del tipus Fiat Br 20 deixen anar la seva càrrega contra la pista de l'aeròdrom.

Sense treva, el mateix dia, un grup d'avions biplans de caça italians Fiat Cr 32 s'enfronten a una dotzena de monoplans Polikarpov I-16 republicans en el cel de la població. El combat serà un dels darrers grans duels aeris a produir-se a Catalunya. Segons els pilots italians un dels caces republi-

cans cau en flames a les proximitats de Cassà.

El dia 1 de febrer al matí, el major Allende es presenta a Cassà i diu a en Lario que també marxi cap a Figueres. A les tres de la tarda tots els Grumman en estat de vol estan fora de Cassà. Aquest mateix dia els avions *Nacionals* bombardegen per tercera vegada el camp d'aviació.

La fi de la guerra

Un cop finalitzada la guerra, és a dir, a partir del primer d'abril de 1939, els alcaldes provisionals de totes les poblacions comencen, en major o menor mesura, a demanar el retorn



La torre de control de l'aeròdrom estava situada en aquest edifici conegut com la Casa dels aviadors o la Pajarera, en un dels límits de la Pineda fosca (Autor: David Gesalí)



En el marge esquerra del camí que va a la pineda fosca hi havia un altre refugi elemental. (Autor: Jordi Frigola i Font)

dels terrenys requisats durant la guerra. Les comissions militars van creure que els terrenys no havien estat indemnitzats per les autoritats republicanes i que, per tant, la titularitat no era de l'Estat. Així va començar tot un procés de devolucions que, en alguns casos, es va perllongar fins a tres anys. Tot va dependre de la importància estratègica que es donava a l'aeròdrom i de les circumstàncies polítiques internacionals: L'any 1944 el règim espanyol tenia serioses sospites que podia ser envaït pels aliats.

Els pagesos de Cassà de la Selva van recuperar el terrenys relativament aviat. Però el 1943, just a l'inici de la davallada alemanya, els caps de la regió aèria pirinenca (Catalunya i Aragó) consideren la possibilitat de reactivar bastants dels antics aeròdroms, d'entre ells, aquest. Calia pensar que en qualsevol cas el nord de Catalunya seria el primer lloc a rebre.

Hi ha dos estudis que coincideixen amb dos moments de crisi diferents: octubre de 1943 i maig de 1946. El primer correspon al període poc després del desembarcament aliat a Sicília i el següent, a un període especialment tens després de finalitzar la Segona Guerra Mundial en el qual el règim de l'Estat espanyol era l'únic simpatitzant que quedava de l'antic eix.

En els dos casos els estudis fan constatar la simplicitat de tornar posar en actiu el camp, però fent esment a la circumstància que està cultivat i que no es pot ampliar per enlloc.²⁰

Malgrat que pot semblar que aquests documents poden ser interessants només des d'un punt de vista anecdò-



Exterior del refugi elemental de Cardedeu que seria similar als refugis elementals de Cassà (Autor: David Gesali)

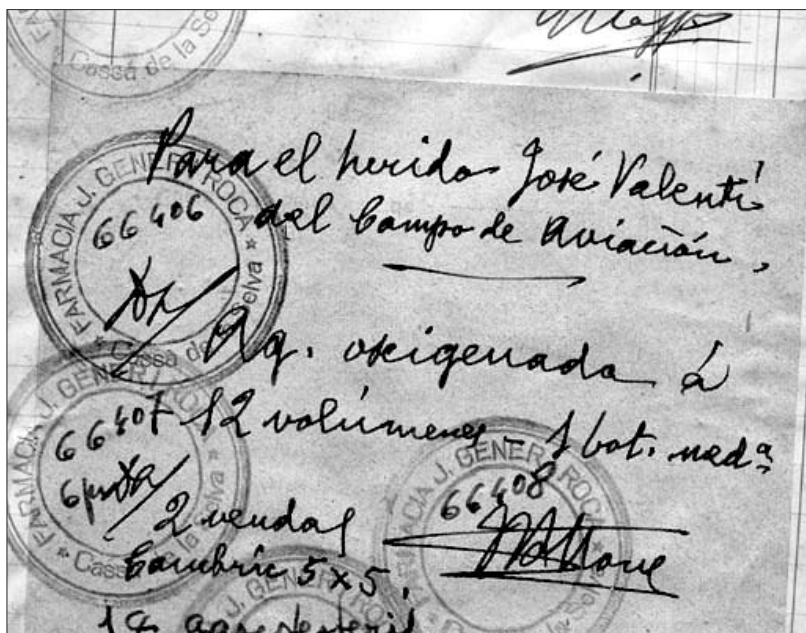
tic, aquests, amb els seus plànols inclosos, són molt valuosos ja que donen una acurada planimetria de l'aeròdrom en els anys posteriors a l'acabament de la guerra i, d'entre altres coses que criden l'atenció, destaca la situació en el mapa de la *Casa dels aviadors* i el fet que només apareguin dos refugis: el d'Estat Major a can Torremansa i l'elemental de la *Casa dels aviadors*.

¿Què va passar, doncs, amb els altres cinc refugis elementals?

La conclusió més lògica un cop analitzada i contrastada la documentació amb les vivències del veïns, és que el refugi del marge del camp de can Coderch va ser el primer a desaparèixer colgat. Tot plegat es un misteri donat que sembla es va produir en un període molt conflictiu: el que va des de 1939 al de l'estudi de 1946. No en tenim cap explicació del perquè.

Pel que fa a la resta, probablement el document republicà del 15 de juny de 1938 al que abans hem fer referència

reflectia un camp acabat pel que fa a la pista, i la resta d'instal·lacions en procés de construcció. Després del bombardeig, amb un refugi gran construït i potser dos d'elementals - doncs coneixem l'existència del refugi del marge del camp d'en Coderch - la cosa es devia aturar. Evidentment no es va aturar pel bombardeig, -ja que multitud de camps eren colpits- sinó, potser, per una repensada estratègica en la qual amb els camps de Verges i Vidreres ja es cobria el sector.



Document on es conserva un ferit del camp d'aviació de Cassà. (AMCS/Hospital Municipal).



Interior del refugi de can Sogues a la Garriga que devia ser molt similar al de can Torremansa (Autor: David Gesali).

D'aquesta manera el camp de Cassà es convertia en un camp eventual.

A l'inici del l'any 1939, amb una Catalunya lluitant pel territori metropolitana i en plena retirada, el camp torna a tenir tot el seu valor; arriben els avions i el Sector d'Obres de les Forces Aèries de la República demanen a l'alcalde de Cassà homes per fer-hi obres, però la situació del front es trenca i, malgrat que es vol mobilitzar la gent, no dóna temps a cap treball adicional tret de refermar la pista. Es així com probablement Cassà de la Selva finalitzarà la guerra amb només dos dels sis refugis elementals projectats.

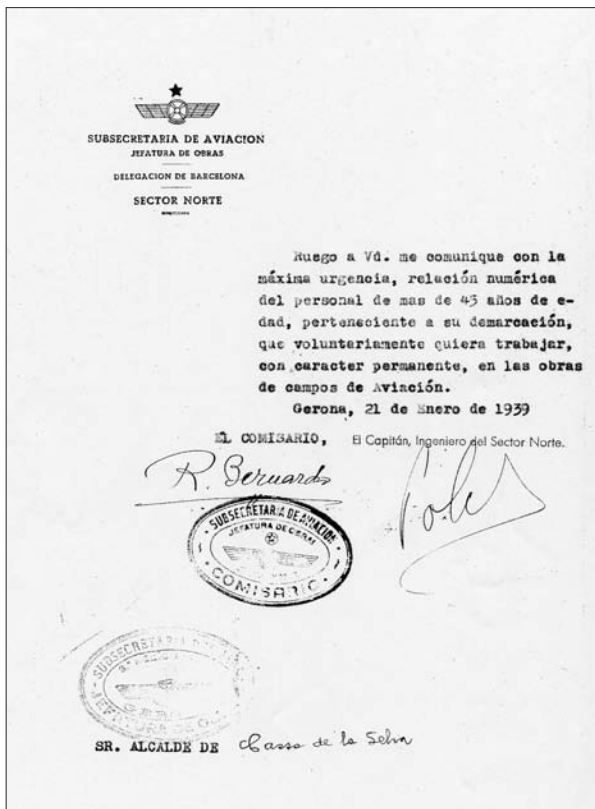
El que avui en dia ens queda de tot allò: els refugis

Actualment els tres refugis estan colgats, però de les explicacions que diferents veïns de la població ens han donat i per la visita feta a Torremansa en la qual el propietari del mas ens ha donat amablement tot tipus de detalls, podem estimar les característiques dels tres refugis.

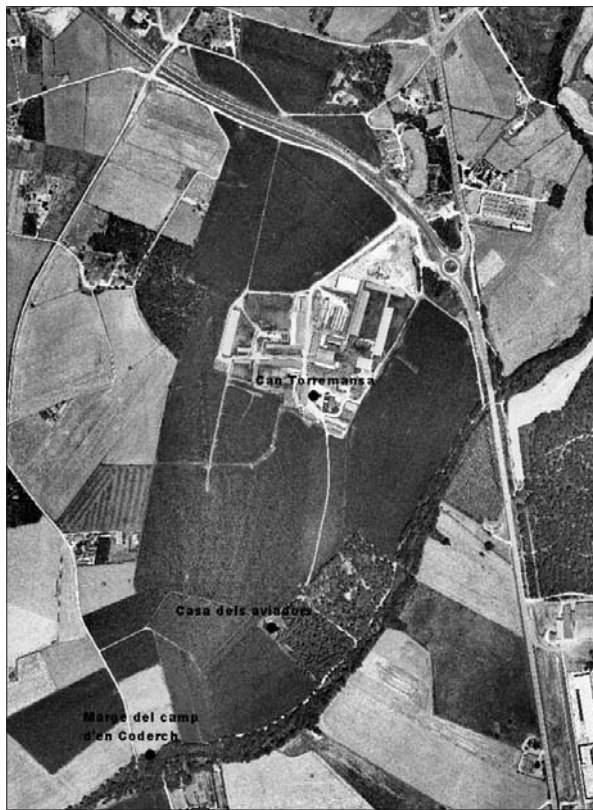
El refugi de Torremansa era una gran instal·lació antibombes construïda pel sistema de volta de canó reforçada. En el seu disseny tenia dues entrades oposades amb escales que baixaven a un passadís estret i llarg, el sostre de la

qual estava protegit per una volta de canó de ciment armat de tres a quatre metres de gruix. A les entrades de la cambra la galeria feia uns colzes per tal de minimitzar l'ona expansiva en cas d'un impacte a l'entrada. Aquest tipus de refugi equivalia a la protecció que donava a una galeria estreta excavada a quinze metres sota terra, un dels altres sistemes constructius habituals als aeròdroms republicans. Del mateix sistema de refugi d'Estat Major que el de Cassà, existeixen en l'actualitat els de Garriga-Llerona i el de Banyoles-Martís.

El refugi elemental de la Casa dels aviadors (també conegut per la Pajarera) cal



L'aeròdrom és el protagonista d'aquest document que es conserva a l'AMCS.



Vista aèria dels terrenys del camp d'aviació en l'actualitat amb indicació dels diferents refugis identificats fins avui. (Fotografia: ICC. Muntatge: Jordi Frigola i Font).

esperar que sigui un dels tipus normalitzats, és a dir, una galeria subterrània a uns dos metres sota terra, de cinc metres de llarg i amb una sortida amb escales a 90° a cada un dels extrems de la galeria. Gairebé tots els aeròdroms republicans en conserven algun d'aquest tipus amb lleugeres variacions. Cal pensar que pertanyia al mateix tipus, l'altre refugi que es trobava en el marge que hi ha entre el camp d'en Coderch i el camí a la Pineda Fosca.

Aquests són els tres refugis que hem pogut corroborar fins avui, tot i que no es descarta l'existència d'algun altre.

Finalment s'escau una reflexió per a tota aquesta història. Malauradament, avui en dia, i malgrat que vivim a un país desenvolupat on es parla de memòria històrica dia sí, i dia també, la importància dels vestigis i dels refugis és la que la nostra sensibilitat li vulgui donar, ja que no són ele-

ments arqueològics o patrimonials catalogats i preservats. Per a les administracions estatals i autonòmiques, i per la legislació, el seu valor és zero. Però cada cop, per a més ajuntaments, i per a nosaltres, aquestes restes són el vincle de la història dels nostres avis amb les generacions futures i l'orgull que no cal anar a una llunyana capital per veure un espectacular refugi que ens parli d'aquells temps d'incertesa.

El bombardeig a la població civil

El bombardeig del 29 de gener de 1939 va afectar greument la població i el cost en vides humanes i materials va ser molt alt.

La part més afectada va ser la carretera Provincial. Allí varen morir set persones (entre elles un matrimoni, i una mare i la seva filla) i varen patir destrosses una dotzena d'immobles dels quals almenys dos varen ser totals i un més varen patir desperfectes importants. Una altra zona molt colpida va ser el carrer del Molí on va morir una nena i cinc immobles varen ser abatuts (dels quals quatre varen ser destruïts totalment). La informació documental sobre els immobles afectats es conserva a l'AHG (Fons del Govern Civil. Expedients de Regiones Devastades de l'any 1939 al 1942). Durant els primers anys del franquisme els propietaris que van veure els seus immobles malmesos com a conseqüència de la guerra podien demanar la inclusió de les seves finques en aquests expedients que havien d'anar acompanyats dels avals que diguessin que els propietaris no estaven sota sospita. Per tant pot ser que hi haguessin més immobles afectats dels que haguessin demanat la incoació de cap expedient. A l'AHG es conserven 18 peticions que afecten 22 immobles que tenien desperfectes vinculats al bombardeig aeri. D'aquests immo-

MORTS ARRAN DEL BOMBARDEIG DEL 29 DE GENER DE 1939

Defuncions inscrites en el Registre Civil de Cassà

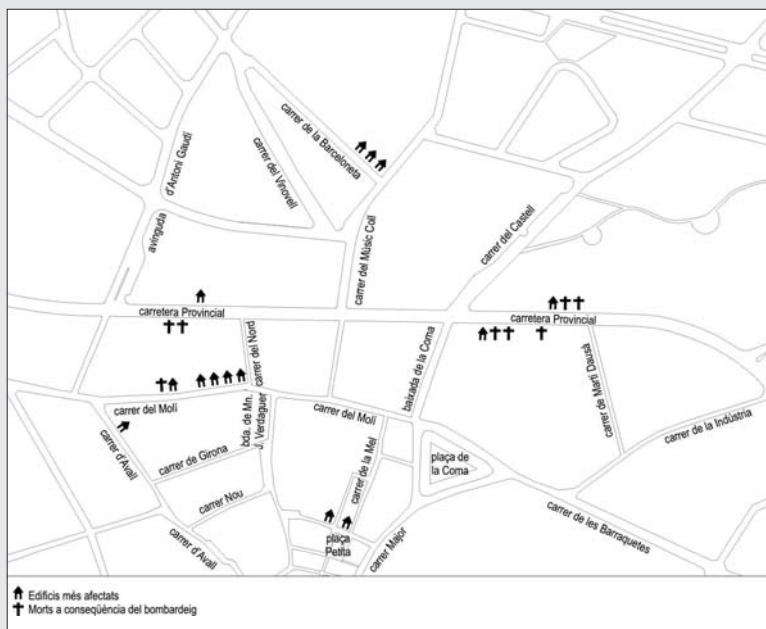
Maria Canals Roig
Dolors Salvadó Torras
Rosa Torras Gispert
Josep Sureda Casanovas

En el llibre *Catalunya sota les bombes* afegeixen les següents defuncions

Victòria Cassà Mestres
Caterina Payret Suñer
Conxa Riera Valentí
Lluïsa Xiberta Carbó

bles 15 diuen que han estat destruïts totalment o que han patit destrosses molt importants. A banda de la carretera i del carrer del Molí, que hem esmentat anteriorment, també varen patir

importants estralls immobles de la plaça Petita, del carrer Ocata, del carrer d'Avall, del barri de la Barceloneta (aquest últim amb tres immobles destruïts).



Habla un aviador de la República

Juan Lario Sánchez va ser pilot durant la Guerra Civil i va arribar al grau de capità i segon cap d'esquadilla. Va néixer a Madrid l'any 1918 i després de la guerra va estar en diferents camps de concentració, el 1939 va passar a l'aleshores URSS i va intervenir a la Segona Guerra Mundial. L'any 1957 va tornar a l'Estat espanyol. Aquest veterà pilot va escriure una novel·la titulada *Habla un aviador de la República* que va ser publicada per l'editorial madrileña Gregorio del Toro l'any 1973. L'historiador cassanenc, Francesc Xavier Morales, fa uns anys va ser qui va comunicar a l'arxiu que a casa seva hi havia aquesta novel·la en que el poble de Cassà de la Selva és el protagonista al llarg d'unes quantes pàgines. Seguidament reproduïm alguns dels fragments més significatius de la novel·la pel que fa referència a Cassà de la Selva.

“Llegó el día 22 cuando las exigencias de las operaciones nos obligaron a trasladarnos a un pintoresco pueblecito llamado Cassá de la Selva, enclavado al pie de la sierra de las Gabarras a unos 20 kilómetros al sur de Gerona.

De no despreciable amplitud y favorecido por la cercana línea férrea que se dirige hacia Gerona aparentaba poseer una prosperidad destacada reflejada en sus lindezas pueblerinas. Eludiendo el tráfico interior, la carretera tangencial unificaba la costa con la capital gerundense, cediendo a la plaza tranquilidad absoluta por donde holgaban algunos cientos de ex combatientes internacionales en espera de la salida de España.

Para el alojamiento del personal volante se eligió una espléndida casa²¹, situada en lugar privilegiado de la plaza, de cuyos dueños nada se sabía. Con nuestra llegada, anterior a los internacionales, fue rota la forzada monotonía en que se encontraba sumergido el bello sexo. El amplio casino, abandonado por falta de clientela masculina, vióse activado con baile cotidiano donde el pasodoble se alternaba con la sardana y el tango con el fox-trot. En este local celebramos la últi-



Portada del llibre autobiogràfic de Juan Lario Sánchez. (Francesc X. Morales)

ma Nochebuena, con abundancia de comida y bebida, pensando quizá que la tradición veríase truncada por tiempo indefinido. También en aquella amplia sala se celebró un caluroso acto de confraternización y despedida en honor de la mencionada agrupación de internacionales.

Nuestra estancia en Cassá de la Selva, durante el tiempo libre, transcurría plácidamente después de la agitada e intensa jornada de lucha aérea.

El aeródromo donde nos encontrábamos emplazados distaba no más de 3 kilómetros del pueblo. Simplemente era un estrecho prado donde se construyó con urgencia una caseta

destinada a puesto de mando. Ya estábamos acostumbrados a esta clase de pista, en donde los despegues de urgencia constituían un verdadero problema. Precisamente esta característica influyó en gran parte en un funesto accidente ocurrido a los pocos días de nuestra permanencia allí.

El frecuente acoso de todo el litoral catalán a cargo de la aviación enemiga radicada en Mallorca, causaba frecuentes alarmas que nosotros debíamos atender instantáneamente.

Aquella soleada mañana era consecuencia de una lluviosa noche que inundó la verde superficie de la pista. Una raqueta roja lanzada por mí anunciaba el inmediato despegue de la patrulla de guardia, bajo el mando del teniente Peña. Comenzó a rodar el avión por la dirección escogida por él, procurando salvar las zonas del terreno excesivamente reblandecidas y delimitadas por algunas banderitas rojas situadas con anterioridad. Bajo el peso del avión las ruedas se clavaban en el suelo dificultando el desarrollo de la velocidad adecuada para efectuar el despegue. Añadiendo a este inconveniente el corto tramo escogido por Peña sumaron los factores que produjo el mortal accidente. Una vez en el aire intentó mantener la estabilidad del avión, que ganaba algo de altura con velocidad crítica, pero sin llegar a conseguir su propósito. El aparato cayó de ala izquierda y una espeluznante explosión cerró aquel ciclo de lucha con las dificultades creadas. Piloto y ametrallador fueron absorbidos por las descomunales llamas producidas por más de media tonelada de combustible. Una vez más se pagaba con la vida el tributo de guerra.

Actuando desde Cassá de la Selva continuábamos atendiendo a las exigencias del frente catalán. ¿Pero dónde existían líneas de combate bien definidas ?

(...)

Debido a la pérdida de medios y armamento destinados a nuestro abastecimiento nos vimos obligados a suspender nuestras actividades de asalto con bombas sobre el adversario. Poseyendo otras ventajas cumplíamos servicios de ametrallamiento a zonas determinadas por el mando, que dicho sea de paso, comenzaba a fallar en cuanto a coordinación con el ejército de tierra se refiere. Esta anomalía también se reflejaba sobre las escuadrillas de “Chatos”, “Moscas” y

“Natachas” (el Grupo 24 de “Katiuskas” se disponía a trasladarse a la zona Central).

Llegó un día en que Figueras debía ser protegida con los efectivos que se dispusieran sin dismantelar ningún otro sector. En cuanto a nuestro grupo se refiere, decidimos dividirlo en dos partes, trasladando una mitad a Figueras con objeto de defender aquella zona y el litoral comprendido entre Port-Bou y Bagur. La fracción bajo mi mando, compuesta por dos patrullas, permanecía en Cassá de la Selva actuando sobre el frente catalán y defendiendo el litoral comprendido entre Bagur y las indefinidas posiciones costeras.

Durante aquellos días de finales de diciembre a nuestro aeródromo llegaron en vuelo nuevos “inquilinos” encarnados en dos escuadrillas de superchatos encabezados por el subjefe del “Grupo 26”, capitán Rodríguez (Rodríguez era un piloto de “Chatos”, formado en la primera promoción que efectuó estudios en la Unión Soviética. Durante la campaña de Teruel se encontraba integrado en la Segunda Escuadrilla al mando de una patrulla, es decir, allí donde yo quedé encuadrado a mi llegada a El Toro. Buen derribador de aviones, había alcanzado el grado de capitán y el cargo de subjefe del “Grupo 26” en el transcurso de año y medio).

(...)

-Bueno, ahora explícame algo sobre estas “palomitas” tan hermosas que has traído aquí (yo todavía no había tenido ocasión de observarlos en tierra).

-Son los últimos aparatos soviéticos que hemos recibido hace unas semanas. Solemos llamarlos superchatos por aquello de no quedarnos atrás con respecto a los supermoscas.

(...)

Llegados al campo republicano durante la fase media de la campaña de Cataluña, en número de 30-40 aparatos, todavía no se había presentado la ocasión propicia para combatir con amplitud de gran batalla porque estas operaciones ya no se centraban en un punto determinado, sino que nuestras actividades más bien se dirigían a sectores dispersos de variada actividad.

Lo más rápidamente posible fueron montadas las primeros 20 unidades que sirvieron para armar la Segunda y Tercera Escuadrillas de “Chatos”. Y a Cassá de la Selva llegaron pisan-

do los últimos palmos de terreno operacional. Ya lo dijo Rodríguez en aquella ocasión mencionando a Figueras como punto final de la escalada hacia los Pirineos.

-En estos momentos lo más importante es no ser detectados por el adversario advirtió Mora, pensando, quizá, en la funesta sorpresa de Caspe.

Si el enemigo nos sorprendiera aquí y consiguiera aniquilar nuestros aparatos dejaríamos de volar por mucho tiempo, porque las reservas están extinguidas y la frontera se encuentra cerrada dijo Rodríguez ampliando pensamiento de Mora.

-Creo que lo mejor que podemos hacer para evitar sorpresas es mantener sobre nuestro ámbito una patrulla en permanente guardia tercié, con ánimo de diluir ideas pesimistas.

-¡Siempre que podamos! exclamó Rodríguez reservándose pensamientos ocultos. De hoy en adelante la intensidad de nuestras tareas serán multiplicadas.

¡Pues, adelante!

En el transcurso de aquella jornada efectuamos cuatro servicios al difuminado frente catalán, acosando a las tropas de tierra que cubriendo etapas premeditadas avanzaban con incontenible ímpetu por toda la provincia de Barcelona. Casi podía calcularse en qué lugares aparecería el enemigo al día siguiente. El retroceso era descomunal.

Un día de finales de enero tuvimos que interrumpir la comida debido a una persistente alarma transmitida desde San Feliú de Guixols.

¡Alarma! A la altura de San Feliú aparece la silueta de un barco de guerra.

El día era soleado, tibio y sin bruma. Una magnífica visibilidad permitía otear el lejano horizonte desde la vertical de nuestro aeródromo. Inmediatamente después del despegue me dirigí a San Feliú ganando altura hasta alcanzar los 3.000 metros.

(...)

Por nuestra parte continuábamos actuando sobre todo aquello que podría ser defendido o atacado.

Llegó el día cuando se impuso la necesidad de abandonar Cassá de la Selva, a causa de la proximidad del enemigo. Teniendo en cuenta el repliegue de todas las escuadrillas de caza hacia los aeródromos de Figueras y Vilajuiga y para evi-

tar una intensa concentración de aviones, nuestro escalón de “Chatos” y “Delfines” habíamos de permanecer en Cassá hasta el último momento.

(...) recibí una orden advirtiéndome que mantuviera en permanente disposición de vuelo los cinco aviones con objeto de trasladarme a Menorca y de allí sucesivamente a Valencia. El día y la hora del despegue todavía no había sido designado con precisión.

El día 27 de enero los “Chatos” de Rodríguez fueron trasladados a Figueras y, de tal modo, quedamos solos en Cassá en espera de la orden mencionada.

En días sucesivos mi impaciencia aumentó por cada hora transcurrida sin alcanzar a comprender este injustificado retraso que a nada conducía.

Periódicamente mantenía contacto por radio con el estado mayor del grupo 28, instalado en el aeródromo de Figueras; pero nada me comunicaban con respecto a nuestra futura misión.

¿Cómo no inquietarse durante la absurda espera si ya caminaban apresuradamente por las carreteras las más impacientes unidades del ejército de tierra?

A las doce y media del día 1 de febrero arribó a mi puesto de mando un coche ligero procedente de Figueras transportando al jefe de estado mayor de nuestro grupo, comandante Allende o, mejor dicho, ya teniente coronel, de acuerdo con la disposición de Hidalgo de Cisneros.

Sin preámbulos y con rápidas palabras me transmitió la orden de despegar y trasladar los cinco aviones a Figueras a partir de las tres de la tarde.

-¿Ha sido abandonada la idea de trasladarnos a Menorca? - pregunté algo sorprendido al escuchar aquella determinación.

Efectivamente -contestó Allende-, según informes recibidos a última hora la situación en la isla no es adecuada para esta clase de operaciones. Allí las cosas andan algo alteradas y casi con seguridad podrías caer en manos del enemigo.

-¡Atiza! Pues, entonces, después de comer despegaremos hacia Figueras.

-No te descuides, porque pueden surgir sorpresas con las vanguardias motorizadas.

-¡De acuerdo! Ahora mismo marchamos a comer a Cassá y antes de las tres tomaremos tierra al pie de los Pirineos.

Allende marchó a Girona con objeto de ultimar algunos trámites. Andaba por esta zona liquidando los asuntos del Grupo 28. De paso recogería a dos mecánicos que se hallaban en Celrá terminando de reparar un Delfín.

A raíz de haber abandonado los “Chatos” nuestro aeródromo, decidí enviar a Figueras el grueso del tren rodado, dejando solamente la cisterna de combustible, un camión y dos coches ligeros, elementos indispensables para nuestro servicio técnico. Con objeto de evitar complicaciones en los viajes de la cocina al aeródromo dispuse dividir todo el personal en dos grupos que alternativamente fuesen a comer a nuestro comedor del pueblo. Por este motivo aquel día 28 de enero²², tranquilamente sentados alrededor de una amplia mesa, hacíamos honores a los sabrosos platos preparados por nuestro cocinero.

Mientras tanto el enemigo volaba hacia Cassá y nosotros sin enterarnos.

Rápido como una centella nuestro centinela penetró en el comedor lanzando voces de alarma y advirtiéndonos que la aviación enemiga se dirigía hacia el pueblo. Prestamente cesamos de comer y nos dirigimos hacia la salida de la casa. Una vez en el exterior distinguimos cómo varias escuadrillas de He-111, bien protegidas por otras de caza, ya sobrevolaban los límites del pueblo dirigiendo la proa hacia la plaza, es decir, hacia donde nos encontrábamos paralizados esperando un fuerte golpe.

Ya comenzaban a oírse los agudos silbidos de las bombas en libre caída cuando me encontré solo... por breves instantes, porque imitando a mi gente me lancé en felinos saltos hacia un cercano portalón tumbándome allí mismo. El seco restallar de un reguero de bombas hizo estremecer el pavimento dando la impresión que me separaba del suelo unos cuantos centímetros. Seguidamente se dejaron oír los característicos ruidos de cristales rotos y el rápido derrumbe de muros y vigas de madera. La metralla y ladrillos proyectados barrían el espacio estrellándose contra las edificaciones que se mantenían en pie afectadas por largas quebraduras.

Todo ocurrió durante breves instantes. Comprendimos que

el peligro había pasado a medida que las explosiones se alejaban de nosotros.

No hizo falta dar ninguna orden de mando porque ya todos estábamos en pie y nuestros pensamientos se centraban en nuestros aparatos inmovilizados por una absurda orden de espera.

No debíamos marchar al aeródromo dejando abandonadas a las personas heridas y semidestrozadas. Los gritos de los vivos eran más desgarradores que el de los propios afectados y hacia los lugares de donde procedían nos dirigimos con ánimos de evacuar a los más graves.

Nuestros dos coches ligeros, aparcados en una estrecha callejuela inmediata a la casa donde residíamos, resultaron con algunas importantes abolladuras causadas por los residuos procedentes del espacio.

Envueltas en mantas o sábanas en ellos metimos tantos heridos como fue posible dejando una estrecha plaza para el chófer.

-¡Y ahora hacia los hospitales de Girona, procurando regresar rápidamente! -ordené a los dos chóferes.

-Así se cumplirá -contestaron, casi con lágrimas en los ojos. Pero nuestros coches resultaban insuficientes para resolver aquella grave situación. Decidí enviar a dos pilotos a la próxima carretera para que detuvieran a todos los vehículos que por allí circularan enviándolos hacia los lugares siniestrados. No tardaron en llegar camiones y turismos con oficiales y soldados que en su forzada retirada se dirigían hacia nuevas posiciones. Aquella rápida y organizada ayuda vino a resolver los acuciantes problemas creados en aquella fatídica tarde del 28 de enero.

Conseguimos evacuar a todas las personas afectadas por el cruel bombardeo no deseando determinar ni apartar a los aparentemente fallecidos. En aquellas circunstancias lo mejor que podíamos hacer era enviar a los afectados a los centros sanitarios para que allí decidieran los médicos. Con la afluencia de más y más vehículos y hombres las tareas de rescate resultaron extraordinariamente efectivas y así, incluso, las víctimas pudieron ser acompañadas por familiares que con afligidas voces consolaban a los suyos o los lloraban derramando torrentes de lágrimas.

Con el regreso de los dos turismos de mi escuadrilla llegaron nuevas y fatídicas noticias. En Gerona reinaba el caos producido por un intenso bombardeo de las escuadrillas de He-III que poco antes sobrevolaron y castigaron fugazmente nuestro simpático y agradable pueblecito. Tuve la impresión que nuestros esfuerzos resultaron inútiles.

Ya sin prisa alguna comenzamos a examinar las consecuencias del bombardeo. Verdaderamente el espectáculo era impresionante. El reguero de bombas arrojadas no tenía un trazo largo. En total soltaron cuatro, quizá de 200-300 kilogramos, porque a juzgar por las destrucciones causadas no correspondían a las potentísimas bombas de 500 kilogramos, normalmente utilizadas por los He-III. Indudablemente la “suelta” fue efectuada por un solo avión cuya misión específica era el bombardeo de Cassá.

Entre los espacios de las explosiones mediaban unos cincuenta metros, particularidad que sirvió (con mucha suerte) para que nuestra residencia se salvara de ser destruida, aunque sí bastante afectada por la metralla y las ondas de expansión que resquebrajaron los muros y desmantelaron puertas, ventanas y tejado. El mobiliario del interior quedó revuelto y semidestrozado. Una opaca armadura de hierro que adornaba el salón rodó por el suelo quedando desarticulada y maltrecha.

Al penetrar en el comedor vimos con asombro a nuestro cocinero ordenando sus utensilios con cara algo demacrada; pero con cierta serenidad como si allí no hubiera sucedido nada. Relató su caso empleando expresiones catalanas aliñadas con fugaces observaciones respecto a su persona.

-Desde hace media hora prácticamente no salgo del corral -decía enfadado.

-¿Y ustedes qué tal andan? -preguntaba con insistencia buscando aliados.

El que más y el que menos guardaba cauto silencio procurando no desquiciar las cosas.

Cuando oyó la voz de alarma se encontraba por el camino que mediaba entre la cocina y el comedor transportando con los brazos un rosario de platos llenos de viandas. En aquel momento quedóse paralizado sin saber qué hacer. ¿Regresar a la cocina o continuar hacia el comedor? Decidió retroce-

der, pero casi corriendo y bastante nervioso. Un plato en caída arrastró a otro y a otros más; pringando su blanco uniforme e impecables zapatos y calcetines.

(...)

Bien entrada la tarde creí conveniente regresar al aeródromo con todo el personal (volante y técnico). En Cassá ya nada teníamos que hacer.

Salimos para trasladarnos inmediatamente en los dos coches, pudiendo observar de paso cómo los aterrorizados pueblerinos (mejor dicho, pueblerinas) abordaban la tarea de reunir los enseres con propósitos de abandonar sus hogares en busca de algún refugio campestre temiendo la repetición del bombardeo.

En el aeródromo las tripulaciones se encontraban al pie de los bien camuflados aviones internados en la arboleda de uno de los límites de la pista. Mi substituto permanecía en la cabina se su aparato en constante escucha de la emisora de Figueras.

Comentamos lo ocurrido con lamentaciones impotentes que nada pueden hacer por estar sometidos a una terminante orden.

Interiormente celebré que no se hubiese producido un acto de indisciplina, pues a buen seguro el enemigo hubiera descubierto nuestro refugio.

¿Por qué no decir que el bombardeo de Cassá de la Selva aumentó mis preocupaciones nacidas cuando todavía nos encontrábamos en el aeródromo de Cardadeu?

-¡Sí! Este ataque sufrido en Cassá está relacionada con el padecido en Llinás del Vallés. ¡No tengo la menor duda! - me decía, hilvanando los hechos y ratificando mis pensamientos. (...)

Al ser bombardeado el pueblo de Cassá pude ratificar sin temor a equivocarme que, efectivamente, había un agente que nos vigilaba estrechamente con propósito de aniquilarnos a través de sucesivos e inesperados bombardeos.

La operación de Cassá era extremadamente inteligente y podía haber arrojado unos resultados fantásticos a favor del enemigo.

¿Qué magnífica oportunidad se presentó en este pueblecito cuando además de nosotros había concentrados un nutrido

contingente de ex combatientes internacionales con residencia en los alrededores de la plaza!

Tal era la finalidad del sorpresivo bombardeo porque Cassá no podía ser considerado, de ninguna manera, como objetivo militar, aparte nuestra presencia.

Y hubiera sido una gran casualidad que en un corto período de tiempo el enemigo bombardeara nuestras residencias con tanta precisión si alguien no lo transmitiera detalladamente.

En fin, nada faltó para matar muchos pájaros de una sola tirada, excepto un poco de fortuna.

El azar, suerte o destino hizo que el grupo de los internacionales aquel día, muy de mañana, abandonaran Cassá dirigiéndose en tren hacia Port-Bou con objeto de atravesar la fron-

tera librándose de tal manera de una cierta i trágica muerte. Este casual acontecimiento por lo visto no fue captado por el secreto agente que ya daba por ejecutada la atroz matanza. O, de otro modo, aun sabiéndolo, no deseó suspender el pérfido acto porque en candelero quedaban los aviadores del Grupo 28, objetivo principal de su secreta misión. Incluso la hora escogida para efectuar el bombardeo daba la impresión que estaba incluida en algún plan perfectamente coordinado. Si la madrugada ofrecía algunos inconvenientes, ahí estaba la hora de la comida.

Mis divagaciones me aconsejaron que en adelante tendría que diseminar a todo el personal por diversas casas y a ser posible en distintos pueblos. Y así lo hice.

1. Per ampliar la informació sobre aquest camp cal veure l'excel·lent treball d'Artemi Rossell sobre l'aeròdrom de Celrà. ROSSELL FERRER, ARTEMI: *El camp d'aviació de Celrà. 1936-1939*, Taller d'Història de Celrà, 1996.

2. Per ampliar el coneixement sobre el funcionament i organització dels aeròdroms cal veure els llibres D. IÑIGUEZ: *El vesper de la gloriosa*, Llibres de matrícula, Calafell 2002 i GESALÍ, DAVID: *L'aeròdrom 329, Montornès del Vallès i l'aviació de la Guerra Civil*, Abadía de Montserrat (en premsa).

3. No hi ha cap document que anoti específicament la data, però pel context i el procés general de creació dels nous aeròdroms aquesta és la data.

4. Archivo General Militar de Ávila. AGMA. C2218 Cp2.

5. Archivo Histórico del Ejército del Aire. AHEA. A2085.

6. AGMA 1281/15.

7. Segons mapa que consta a l'expedient AHEA. A2085.

8. Podria ser la masia de can Gay on segons la memòria oral s'havia habilitat un local destinat a despatx del camp d'aviació.

9. AGMA 1281 carpeta 15

10. AHEA. A2085 pel que fa a notes a l'expedient de l'aeròdrom i a la carpeta AHEA A93 per informacions generals d'espionatge.

11. Notes extretes del revers de les fotografies del bombardeig que es conserven als arxius italians de les quals també hi ha còpia a l'expedient de l'aeròdrom de Cassà a l'arxiu de l'exèrcit de l'aire. També pel que fa a documents republicans ha estat contrastada la informació amb els butlletins de defensa passiva. Pavelló de la República. UB.

12. A SOLÉ SABATÉ, J.; VILARROYA, J.: *Catalunya sota les bombes 1936-1939*, Publicacions Abadía de Montserrat, 1986, posa com a morts en el camp d'aviació republicà el 1938 a Casals i Estanyol.

13. Segons consta a l'expedient A2085 AHEA.

14. BOSCH I MERCADER, JOSEP: "El camp d'aviació de la Torremansa" a *LLumigüia*, núm. 608, 2003, pàg. 88 a 89

15. Tot el procés de la compra dels avions i la història completa de l'esquadri-lla d'avions Grumman és al llibre GESALÍ, DAVID: *Delfin, la historia del Grumman G23 en la guerra civil española*, Escuadra 7, Montmeló, 2005.

16. AMCS/fons d'Administració Municipal.

17. Expedient personal i del judici contra aquest pilot. AHEA.

18. Document del 29 de gener de 1939. AHEA A -9116

19. Sis morts posa el llibre BAGUÉ, ENRIC; CARRERAS, JOAQUIM; GUTIÉRREZ, OBDÚLIA: *Cassà de la Selva*, pàg. 65. Set morts posa el llibre RABASEDAS, RAMON: *Els termiters*, Llibres els Quatre cantons, 2004, pàg. 43. Vuit morts posa el llibre, SOLÉ SABATÉ, J.; VILARROYA, J.: *Catalunya sota les bombes 1936-1939*, Publicacions Abadía de Montserrat, 1986.

20. Els dos estudis estan en el mateix expedient de l'AHEA.

21. Es refereix a la casa de can Trinxeria, a la plaça de la Coma. L'Arma d'Aviació del sector nord-est va demanar a l'ajuntament que es desallotgés aquesta casa, juntament amb la de can Sencio, segons sengles comunicats del 6 d'abril de 1938. L'Ajuntament comunica el 23 d'abril que ja estan desallotjades.

22. Havia de ser el dia 29 de gener.

Bibliografia:

BAGUÉ, E.; CARRERAS, J.; GUTIÉRREZ, O.: *Cassà de la Selva*. Quaderns de la Revista de Girona, núm. 30. Girona 1990; Diputació de Girona/Caixa de Girona.

BOSCH I MERCADER, JOSEP: El camp d'aviació de la Torremansa a *Llumiguia*, núm. 608, 2003, pàg. 88-90.

GESALÍ, DAVID, El avion Grumman CC&F G-23 en la guerra civil española, Montmeló 2005; editorial Escuadra7.

LARIO SÁNCHEZ, JUAN: Habla un aviador de la República, Madrid 1973; Editorial Gregorio del Toro.

RABASEDAS, RAMON: *Els termiters*, Llibres dels quatre cantons, Girona 2004; CCG Edicions.

Textos:

David Gesalí

Agraïments:

Joan Bayó i Fusté
Lluís Casadevall i Falgàs
Lluís Carbó i Xirgo
Joan Carles Codolà i Vilahur
Santi Codolà i Vilahur
Modesta Cristià i Gibert
Joan Esteba i Cabarrocas
Joaquima Garriga
Josep M. Olivé i Tolosà
Joan Subirana i Genoher

Acrònims:

AGMA (Archivo General Militar de Ávila)
AHEA (Archivo Histórico del Ejército del Aire)
AHG (Arxiu Històric de Girona)

Fitxa

AMCS. Arxiu Municipal de Cassà de la Selva
Rambla 11 de Stembre, 107
Tel. 972460005
Fax 972464371
arxiu@cassadelaselva.net
www.cassadelaselva.cat
Arxivera: Dolors Grau i Ferrando

Edita: Ajuntament de Cassà de la Selva
Impressió: Palahí AG - www.palahi.cat
Dipòsit legal GI-1989 / 92
Tirada: 300 exemplars

Amb la col·laboració de:



Diputació de Girona

