



**EL CAU DE “LA GLORIOSA”: UNA
PROPOSTA EDUCATIVA PER AL
REFUGI ANTIAERI I L’AERÒDROM
DE LA FARE AL PLA DE LA
BRUGUERA, CASTELLAR DEL
VALLÈS**

**ERNEST GALLART
GALDRIC RUIZ
SÍLVIA SÁIZ**

ÍNDEX

1.- UNA PROPOSTA D'ESTUDI LOCAL DEL PERÍODE 1936 -1939 A PARTIR DEL CONFLICTE AERI A LA REREGUARDA I LA CULTURA MATERIAL

1.1. -OBJECTIUS

1.2.- METODOLOGIA, FONTS DOCUMENTALS I ARXIUS I CENTRES DE RECERCA

1.3.- LA GUERRA AÈRIA A LA REREGUARDA REPUBLICANA A CATALUNYA (1938 -1939) A CASTELLAR DEL VALLÈS

1.3.1.- CONTEXT HISTÒRIC (1938 – 1939)

1.3.2.- LA CONSTRUCCIÓ DE L'AERÒDROM

1.3.3.- EL REFUGI ANTIAERI DE L'AERÒDROM DE LA FARE (PER GALDRIC RUIZ)

1.3.3.1.- INTRODUCCIÓ

1.3.3.2.- ASPECTES TÈCNICS DE LA CONSTRUCCIÓ DEL REFUGI

1.3.3.2.1.- GEOMETRIA

1.3.3.2.2.- MATERIALS

1.3.3.2.3.- VENTIL·LACIÓ

1.3.3.2.4.- CONFORT I CAPACITAT

1.3.4.- ACTITUDS I PERCERCEPCIONS DAVANT LA GUERRA AÈRIA I LA INSTITUCIONALITZACIÓ DE MESURES DEFENSIVES: LA CREACIÓ DE LA JUNTA DE DEFENSA PASSIVA LOCAL (JDPL)

1.3.5.- CONCLUSIONS

2.- BIBLIOGRAFIA I HEMEROGRAFIA, CARTOGRAFIA, INTERNET, FONTS ORALS I MATERIALS AUDIOVISUALS

2.1.- BIBLIOGRAFIA I HEMEROGRAFIA

2.2.- CARTOGRAFIA

2.3.- INTERNET

2.3.1.- AERONAUTS DE LA FARE

2.3.2.-ASSOCIACIONS, CENTRES DE DOCUMENTACIÓ I MUSEUS

2.3.3.- CULTURA MATERIAL DE LA GUERRA CIVIL ESPANYOLA

2.3.4.- LA FARE

2.3.5.- HISTÒRIA MILITAR AÈRIA (1936 -1939)

2.4.- FONTS ORALS

2.5.- MATERIALS AUDIOVISUALS

3.- MATERIALS DOCUMENTALS

3.1.- TESTIMONIS ORALS

3.1.1.- TESTIMONIS ORALS SOBRE L'AERÒDROM DE LA FARE

3.1.2.- EL DESTACAMENT MILITAR DE LA FARE

3.1.3.- LES ACTIVITATS AERONAUTIQUES

3.1.4.- L'AGRESSIÓ AÈRIA; LA POR ALS BOMBARDEIGS I LES MESURES DE PROTECCIÓ

3.1.5.- ELS BOMBARDEIGS SOBRE BARCELONA

3.2.- FONTS DOCUMENTALS

DOCUMENT 1: Situación de fuerzas. Situación y características de los aeródromos de la Región. AGMA. Legajo núm. 1281. Carpeta núm. 15. Fuerzas Aéreas. Tercera Región. Estado Mayor. Sección 3ª. Operaciones. Sin fecha.

DOCUMENT 2: Oficio de la Comisión Gestora Municipal de Castellar del Vallès, Presidencia Recuperación Bienes Agrícolas, 16 de Agosto de 1939. Arxiu familiar Ramon Rusiñol.

DOCUMENT 3: .- «Noticiari. Pista d'aterratge». *La Farga*. Núm. 266 (1-IV-1938). P. 4.; .- “Noticiari. La pista d'aterratge”. *La Farga*. Núm. 267 (8-IV-1938). P. 2;

4.1.- ACTIVITATS PEDAGÒGIQUES

4.1.1.- ACTIVITATS ADREÇADES A L'ENSENYAMENT PRIMARI

4.1.1.1.- TREBALLA LA CRONOLOGIA

4.1.1.2.- TREBALLA LA IDENTIFICACIÓ VISUAL I LA REDACCIÓ

4.1.1.3.- TREBALLA LA COMPRESIÓ AUDITIVA

4.1.1.4.- TREBALLA LA RECERCA

4.1.2.- ACTIVITATS ADREÇADES A L'E.S.O.

4.1.2.1.- TREBALLA LA CRONOLOGIA

4.1.2.2.- TREBALLA LA DEFINICIÓ CONCEPTUAL

4.1.2.3.- TREBALLA LA ICONOGRAFIA. INTERPRETA CARTELLS

4.1.2.4.- TREBALLA LA COMPRESIÓ LECTORA, LA INTERPRETACIÓ I L'ANÀLISI HISTÒRIC

4.1.2.5.- TREBALLA L'ANÀLISI DE FONTS PRIMÀRIES DOCUMENTALS

4.1.2.6.- TREBALLA L'ANÀLISI DE FONTS PRIMÀRIES ORALS

4.1.2.7.- TREBALLA LA CARTOGRAFIA. ELABORA I INTERPRETA UN MAPA DELS AERÒDROMS A CATALUNYA A FINALS DE L'ANY 1938

4.1.2.8.- TREBALLA LA CARTOGRAFIA. ELABORA UN PLANOL DE L'AERÒDROM DEL PLA DE LA BRUGUERA

4.1.2.9.- TREBALLA LA ICONOGRAFIA. ANALITZA FOTOGRAFIES

4.1.2.10.- TREBALLA UNA PROPOSTA D'HISTÒRIA ORAL

4.1.2.11.- TREBALLA LA PREMSA ESCRITA COM A FONT PER A L'ANÀLISI HISTÒRICA

4.1.2.12.- TREBALLA UNA ACTIVITAT DE SÍNTESI

1.- UNA PROPOSTA D'ESTUDI LOCAL DEL PERÍODE 1936 -1939 A PARTIR DEL CONFLICTE AERI A LA REREGUARDA I LA CULTURA MATERIAL

Fins fa molt pocs anys, la incidència de la Guerra Civil de 1936-1939 al nostre àmbit local era pràcticament desconeguda. L'impacte a la rereguarda i la creació d'estructures i elements vinculats als aspectes militars del conflicte eren absolutament ignorats. Únicament des de la memòria popular afloraven alguns records, algunes dades, que introduïen la presència d'aquests aspectes i les restes de la cultura material que van generar, progressivament malmesos pel pas del temps i engolits per la urbanització d'antics espais agraris, al pla de la Bruguera.

No serà fins a principis de l'any 2001 que s'iniciïn, des d'una aproximació científica, les recerques d'aquests esdeveniments com a centre d'interès, en el conjunt d'una proposta historiogràfica per a la història de Castellar del Vallès, que la inserís en els corrents d'investigació històrica més actuals que es portaven a terme al Principat, i a la comarca en concret, i que permetessin contextualitzar el món local en un entorn més genèric i global i contrastar-lo.

Els primers resultats d'aquestes investigacions van ser presentats en el decurs del 2n Congrés d'Història Local de Castellar del Vallès, celebrat a ca l'Alberola el 8 de març de 2003, un conjunt d'estudis sobre el conflicte civil a escala local. El primer, a cura de Galdric Ruiz, i titulat *El refugi antiaeri de l'aeròdrom de la FARE (Fuerza Aérea de la República Española) al pla de la Bruguera*, i que es publica ara en aquests *Plecs de Recerca*. També es presentaren els estudis de Sílvia Sáiz sobre la premsa local en el període 1937-1938, *La visió de la Guerra Civil a través del setmanari castellarenc La Farga (setembre de 1937-abril de 1938)* i el d'Ernest Gallart sobre la producció de subministres militars, aeronàutics i municionament, a Castellar del Vallès, *Més homes! Més armes! Més Municions! El món de la producció industrial durant la guerra civil espanyola (1936-1939) a Castellar del Vallès. La fàbrica de material de guerra*, ambdós publicats en el número 4 de *RECERCA Revista d'Història i Ciències Socials i Humanes de l'Arxiu Municipal de Castellar del Vallès*.¹

Aquesta mateixa línia es va concretar en la publicació, en el número 3 de la revista *Recerca*, el desembre de 2004, de l'estudi d'Ernest Gallart sobre *La guerra aèria a la rereguarda republicana a Catalunya (1938-1939) a Castellar del Vallès*² i en una monografia premiada a la IV edició del Certamen Literari Joan Arús.³

¹ Sáiz, Sílvia. "La visió de la guerra civil a Castellar a través del setmanari castellarenc *La Farga* (setembre de 1937-abril de 1938)". *Recerca*. Núm. 4. Castellar del Vallès. Desembre de 2004. P. 113-139 i Gallart i Vivé, Ernest. "La guerra aèria a la rereguarda republicana a Catalunya (1938-1939) a Castellar del Vallès". *Recerca*. Núm. 3. Castellar del Vallès. 2004. P. 77-105.

² Gallart i Vivé, Ernest. "La guerra aèria a la rereguarda republicana a Catalunya (1938-1939) a Castellar del Vallès". *Recerca*. Núm. 3. Castellar del Vallès. Desembre de 2004. P. 77 - 105.

³ Gallart i Vivé, Ernest. *Alguns aspectes de la quotidianitat a la rereguarda republicana durant la guerra civil espanyola (1936 -1939) a Castellar del Vallès*. Assaig presentat al IV Certamen Literari Joan Arús. Castellar del Vallès. Mecanoscrit inèdit. 2004.

Finalment, el 2006⁴, era presentada per Ernest Gallart una proposta de museïtzació per al refugi antiaeri de l'aeròdrom del pla de la Bruguera, un treball a mig camí entre la divulgació pedagògica, històric i museogràfic-museològic.

Als estudis ja encetants, s'inclou aquesta nova proposta que aprofundeix en la recuperació de la memòria històrica mitjançant la recollida de testimoniatges orals, que es publiquen parcialment en aquests *Plecs de Recerca*, alhora que s'articulen un seguit de propostes educatives adreçades a l'ensenyament Primari i Secundari, amb el suport institucional local, dins el marc del Programa per al Memorial Democràtic de la Generalitat de Catalunya.

1.1.- OBJECTIUS

- Donar visibilitat, mitjançant la descripció i la caracterització, a la cultura material generada pels aspectes militars del conflicte a la rereguarda durant el període 1938-1939, concretament pel que fa a la construcció d'un aeròdrom militar de la FARE (*Fuerza Aérea de la República Española*) i d'un seguit de sistemes defensius, uns refugis antiaeris, i d'unes estructures logístiques i d'intendència en el terme municipal de Castellar del Vallès.
- Estudiar i analitzar la cultura material generada pels aspectes militars del conflicte a la rereguarda local durant el període 1938-1939, esmentada anteriorment.
- Contextualitzar aquesta cultura material, generada al terme de Castellar del Vallès en el període 1938-1939, en el conjunt de la guerra aèria a Catalunya durant la Guerra Civil Espanyola.
- Generar interès per la cultura material bastida pels aspectes militars del conflicte a la rereguarda local durant el període 1938-1939, a fi i efecte que la societat i les administracions prenguin consciència de la necessitat de la seva conservació i preservació com a elements històrics del passat local comú i que endeguin les actuacions necessàries per assolir-ho.
- Produir uns materials educatius que s'adrecin a educar per a la pau, que generin sinergies positives i que transmetin uns valors adreçats a la resolució pacífica dels conflictes i al rebuig de la violència com a praxis personal o col·lectiva.
- Oferir uns materials educatius al professorat local del darrer cicle de Primària i de Secundària que, des de temàtiques focalitzades a l'òptica local, permetin treballar aspectes dels continguts curriculars de les matèries de Coneixement del Medi Social i Ciències Socials.
- Desvincular la producció historiogràfica local i la mateixa història local de qualsevol aspecte parahistòric i acientífic tot inserint-la en els grans corrents de recerca i d'interpretació que es donen actualment al nostre país.

1.2.- METODOLOGIA, FONTS DOCUMENTALS I ARXIS I CENTRES DE RECERCA

Un cop definit el subjecte historiogràfic, es va procedir a inventariar una possible bibliografia, que es va detectar inexistent pel que fa a l'aeròdrom, i molt genèrica pel

⁴ Gallart i Vivé, Ernest. *Una proposta de museïtzació per al refugi antiaeri de l'aeròdrom del pla de la Bruguera*. Assaig presentat al VI Certamen Literari Joan Arús. Castellar del Vallès. Mecanoscrit inèdit. 2006.

que fa a la participació de l'aviació a la Guerra Civil Espanyola a Catalunya. Quant al conflicte en l'àmbit local, com veïem abans, també és pràcticament inexistent. Tampoc l'hemerografia no va més enllà de tímides referències enunciatives. Pel que fa a les fonts documentals d'abast local, una situació molt similar, amb espècimens molt singulars, sense sèries continuades si exceptuem les actes municipals, i amb documentació particular molt fragmentària. Alhora, cal esmentar que no es pot disposar de qualsevol mena de material iconogràfic.

L'absència de fonts documentals abundoses en el terme ha suposat haver de recórrer a altres arxius, alguns molt allunyats geogràficament, on els resultats no han estat gaire més reeixits. L'alternativa ha estat acudir a altres tipologies documentals que, en molts casos, ha calgut elaborar prèviament, com són les de procedència oral.

Per obtenir un nombre d'informadors que fos, com a mínim, indicatiu, s'ha partit d'un projecte anterior d'història oral de recuperació de la memòria històrica local del període 1936-1939 que s'havia realitzat temps enrere, el qual ha comptat amb el suport de la Regidoria de Cultura de l'Ajuntament de Castellar del Vallès, i que es va presentar parcialment en forma d'assaig històric al IV Certamen Literari Joan Arús l'any 2004.⁵ En el decurs de l'enregistrament dels testimoniatges, en el qüestionari que es formulava a l'informador, s'establien un seguit de qüestions específiques sobre el món del conflicte aeri i la cultura material que va generar. Els més valuosos han estat transcrits i agrupats en àmbits temàtics, contrastats entre si i amb la documentació i els materials hemerogràfics i bibliogràfics existents, i han esdevingut vertaderes fonts històriques primàries.⁶

Quant als arxius, pel que fa a l'entorn més immediat hem treballat amb els fons de l'Arxiu Municipal de Castellar del Vallès (des d'ara AMC) i pel que fa als de fora del terme, amb els de l'Archivo Histórico Nacional, a Salamanca (des d'ara AHN-S), amb els de l'Arxiu Històric de Sabadell (des d'ara AHS), amb els de l'Arxiu Nacional de Catalunya (ANC), amb els del Archivo General Militar de Ávila (des d'ara AGMA) i amb els del Archivo Histórico del Ejército del Aire (des d'ara AHEA), a Villaviciosa de Odón, Madrid. Els centres de recerca consultats han estat el Museu Militar de Montjuïc, a Barcelona i la seva biblioteca, el Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas (IHCA), a Madrid i el Museo Aeronáutico de Cuatro Vientos, a Madrid.

1.3.- LA GUERRA AÈRIA A LA REREGUARDA REPUBLICANA A CATALUNYA (1938 -1939) A CASTELLAR DEL VALLÈS

1.3.1.- CONTEXT HISTÒRIC (1938 -1939)

⁵ Gallart i Vivé, Ernest. *Alguns aspectes de la quotidianitat a la rereguarda durant la Guerra Civil Espanyola (1936-1939) a Castellar del Vallès*. Op. cit.

⁶ A l'hora de citar els informadors, no hem optat per la referència nominal sinó per l'ús d'inicials. Un cop comprovada la veracitat de les informacions del testimoni i la relació amb el subjecte històric de la recerca, les seves dades s'han inserit en grans blocs temàtics. El qüestionari d'història oral que es va dissenyar és genèric i la informació que ens ofereixen és volgudament general, sense que hi hagi històries o relats de vida molt singulars i divergents o que pretenguem estructurar. Ens interessa bàsicament els continguts amb l'objectiu de construir una història que expliqui i interpreti allò que va succeir a la majoria, tot i que som ben conscients de les limitacions que pot comportar l'ús d'aquesta metodologia de treball històric.

Des de gener de 1938, la situació bèl·lica és cada vegada més desfavorable a la República. Pel que fa a Catalunya, les línies del front s'apropen després de la batalla de Terol (14 de desembre de 1937-21 i 22 de gener de 1938), fins a arribar a territori català amb l'ofensiva d'Aragó (9 de març-19 de juliol de 1938).⁷ També la guerra aèria sobre el Principat experimenta mutacions notables, que veu com s'intensifica l'activitat de la força aèria nacionalista i la seva eficàcia. L'aviació italiana, amb base a Mallorca, augmenta el nombre d'avions destinats a atacar la rereguarda i destaca models d'aeronaus més modernes i eficaces com el Savoia Marchetti-79 *Sparviero*.⁸

En aquesta dinàmica, la ciutat de Barcelona capitalitzarà bona part de les agressions. Una bona manera de percebre la conversió de Barcelona com a objectiu principal és aportada per les dades sobre el nombre d'incursions aèries que va patir la ciutat anualment: cap atac l'any 1936; en el decurs de l'any 1937, Barcelona és bombardejada en 24 ocasions;⁹ durant l'any 1938, en 103 oportunitats, i l'any 1939, 12 vegades.¹⁰ Tot i que els bombardeigs es produeixen quasi tots els mesos, els *raids* més importants que va sofrir la ciutat durant la Guerra Civil es donen el mes de març de 1938, concretament els dies 16, 17 i 18. Aquests tres dies va morir el 20% del total de baixes per atac aeri a Catalunya.¹¹ Aquest atac continuat i extremament intens explicarà la construcció o el reforçament d'un seguit d'aeròdroms al voltant de la capital.

Josep M. Solé i Sabaté i Joan Vilarroya reproduïxen una taula dels horaris dels atacs a la ciutat, segons la Junta de Defensa Passiva (des d'ara JDP), iniciats el 16 de març a les 22.08 hores i conclusos a les 15.19 hores del 18 de març, que el periodista britànic John Langdon Davis va incloure en una monografia coetània dedicada a aquests bombardeigs.¹² En total, comptabilitza tretze atacs.¹³

La major part d'indrets afectats es trobaven situats en una línia formada pels carrers de Còrsega, Marina i Entença. En són l'excepció l'atac als carrers de Puget i de Sant

⁷ Thomas, Hug. *La Guerra Civil Española*. Barcelona. Grijalbo. 1962. P. 433-437.

⁸ Dissenyat com a trimotor de transport civil, el prototipus de l'avió va volar a finals de l'any 1934. D'excel·lents prestacions, fou convertit en avió de reconeixement, bombardier i torpediner, i va combatre a la guerra civil espanyola i a la Segona Guerra Mundial, del qual es van produir 1.300 exemplars. El SM-79 tenia un pla de tres travessers de fusta folrada de contraplacat, amb flaps i galzes automàtics a la superfície d'atac i fuselatge en tub d'acer folrat de planxa metàl·lica, fusta i roba. El tren d'aterratge es replegava hidràulicament. La capacitat ofensiva màxima era de 1.536 kg i comptava amb un poderós armament defensiu. Els primers avions van arribar a l'Estat espanyol a principis de 1937, a Mallorca, des d'on es traslladaren a Sòria. A l'agost es crea el *Grupo 29* italiano. A l'estiu es crea el 3G-28 comandat per Luis Pardo, que va actuar a la batalla de Belchite des de Sòria. A la tardor, es van crear els *Grupos* 4G-28 (Luis Navarro) i 5G-28 (José Gomá) els quals, juntament amb el *Grupo* He-70, s'enquadraren a la *Escuadra número 2* (José Lacalle) i a la *Mixta número 3* (infant Alfons de Orleans). Més endavant, se subordinaren a la 1a *Brigada Aèria Hispana* (Apolinar Sáenz de Buruaga) i van participar a la batalla de Terol des de Sòria i Aranda i en l'ofensiva al sud de la vall de l'Ebre. Els italians comptaven amb la 111 *Escuadra de Bombardeo Veloz*, a Saragossa, i una altra *Escuadra*, la número 8, a Mallorca, que operava des de Son San Joan atacant els ports del Mediterrani. Finalment, a la tardor de 1938 es creà la 2a *Brigada Aèria Hispana*, dirigida per l'infant Alfons de Orleans, a la qual s'integraren les *Escuadras* 2 i 3. Vegeu <http://www.aire.org/gce>.

⁹ Dels atacs, quatre van ser efectuats per forces navals. Elaborat a partir de les dades que aporten Josep M. Solé i Sabaté i Joan Vilarroya i Font. Vegeu Solé, Josep M.; Vilarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 1986. P. 241-252.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ Solé, Josep M.; Vilarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. Op. cit. P. 234.

¹² Langdon-Davis. *Air Raid*. Londres. 1938.

¹³ Solé, Josep M.; Vilarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. Op. cit. P. 115.

Gervasi, al nord de la ciutat, i de Serafín Estévez, al barri de la Sagrera.¹⁴ Les incursions afectaren la part central i més poblada de la ciutat, sense cercar un objectiu concret, amb bombardeig indiscriminat.¹⁵

Una de les conseqüències més greus d'aquests bombardeigs fou l'esfondrament total d'unes cases situades a la cruïlla dels carrers de Balmes i Gran Via de les Corts Catalanes. Això ha estat atribuït al fet que en aquest punt hi havia un control. I que en el moment de caure les bombes, hi havia aturats camions amb explosius i causaren la catàstrofe. Altres autors ho atribueixen a l'acció d'unes noves bombes, els uns d'aire líquid, els altres d'espoleta retardada. Tot plegat, no queda gens clar l'origen d'aquestes destruccions.¹⁶

El resultat, segons les fonts oficials, dels atacs d'aquestes tres jornades va ser de 873 morts, entre els quals 118 nens, i més de 1.500 ferits, 48 edificis destruïts totalment i 75 amb greus desperfectes.¹⁷

La decisió d'instal·lar un aeròdrom militar a Castellar del Vallès es va deure al progressiu increment dels atacs aeris sobre Catalunya i sobre la ciutat de Barcelona, en particular, que va suposar la necessitat de construir nous camps d'aviació des d'on operar. Els bombardeigs sobre Barcelona del mes març de 1938 van ser l'impuls definitiu al procés. N'hi ha prou a comparar un mapa de la situació dels aeròdroms a Catalunya l'any 1937 amb un de l'any 1938 per adonar-se de la proliferació i la densificació al voltant de la capital catalana.

1.3.2.- LA CONSTRUCCIÓ DE L'AERÒDROM

La construcció de l'aeròdrom de Castellar del Vallès s'inicia el 29 de març de 1938¹⁸ a redós del camp d'aviació de Sabadell.¹⁹ Per bastir el camp per a les FARE, el Ministerio

¹⁴ *Ibidem*. P. 119.

¹⁵ *Ibidem*. P. 120 i Thomas, Hug. *La Guerra Civil Española*. Op. cit. P. 439-440.

¹⁶ El castellarenc F. V. P., adscrit aleshores al parc mòbil de Barcelona, corrobora la versió del camió carregat d'explosius. Vegeu *Enregistrament del testimoniatge oral de F. V. P. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936 - 1939)*. Castellar del Vallès, 11-11-2003.

¹⁷ Solé, Josep M.; Vilarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. Op. cit. P. 114-115.

¹⁸ .- «Noticiari. Pista d'aterratge». *La Farga*. Núm. 266 (1-IV-1938). P. 4.

¹⁹ La gènesi d'aquest aeròdrom es troba l'any 1933 quan l'Aeroclub de Sabadell i del Vallès, l'Ajuntament de Sabadell i l'aviació militar decideixen establir conjuntament un camp d'aviació a les finques de Can Miró, Can Diviu i Can Torres, al sud de la ciutat, a l'actual emplaçament de l'aeroport. L'1 d'agost de 1934 s'inauguren les instal·lacions que són cedides a l'aviació militar, tot i que amb ús reservat a l'aeronàutica civil. Segons Castells, es va constituir la comissió encarregada d'organitzar els treballs al camp el 12 d'agost de 1936 i fins a finals de setembre del mateix any trobarem un seguit de mesures administratives per tal d'impulsar la construcció. Aquest mateix mes, un contingent de tropes d'aviació es fa càrrec de l'aeròdrom i s'inicien les obres d'adaptació a la finalitat bèl·lica. S'integren terrenys de finques veïnes, es barren camins i es desvia una línia d'alta tensió emplaçada a les immediacions. La torre Gorina esdevé residència d'oficials i al seu redós s'organitza un cos de guàrdia i dormitoris per a la tropa. A l'exterior es basteixen tres hangars, refugis antiaeris, un polígon de tir per testar l'armament de les aeronaus i conduccions elèctriques per al balisament del camp. L'aeròdrom, no obstant, no seria operatiu fins a principis de l'any 1937. En el decurs del conflicte, es produirà un gran moviment d'avions en relació amb l'existència del SAF-16 a Sabadell, que repararà i fabricarà el caça I-15, i realitzarà les verificacions tècniques abans de la recollida pels integrants de les esquadretes de combat. Permanentment, hi haurà instal·lada una unitat d'I-15 adreçada a la defensa del port i de la ciutat de Barcelona, amb una patrulla especialitzada en la caça nocturna. Genèricament, i exceptuant les comeses anteriors, l'aeròdrom de Sabadell tindrà un perfil baix d'activitat bèl·lica durant el conflicte, si exceptuem durant l'estiu i la tardor de 1938, en plena batalla de l'Ebre. El 29 de gener de 1939 caurà en

de Defensa Nacional va expropiar les parcel·les d'un seguit de propietaris situades als terrenys coneguts com «la Bruguerola», l'actual pla de la Bruguera, als quals es va prometre que rebrien una indemnització en relació amb la superfície expropiada. Fins i tot als parcers que tenien terres arrendades se'ls va oferir la possibilitat de percebre una compensació pels conreus que es farien desaparèixer.²⁰

El Consell Municipal de Castellar del Vallès, seguint directrius superiors, va mobilitzar la totalitat de la població masculina resident a la vila compresa entre els catorze i els seixanta anys sense cap mena d'excepció en règim de prestació personal. En el decurs dels treballs, va quedar constituïda una comissió formada per representants del Consell Municipal, de les organitzacions sindicals implantades a la vila, la CNT i la UGT, i del Sindicat Agrícola, a fi i efecte de resoldre els casos d'incompetència que poguessin al·legar els veïns afectats per la mobilització.²¹

Aquesta crida general va afectar homes enquadrats en els serveis auxiliars, altres que es trobaven exempts de qualsevol prestació militar per raó de la seva edat, convalescents del front i joves que encara no s'havien incorporat a files. També es va admetre la participació d'infants si anaven acompanyats dels seus pares²² en tasques poc feixugues.²³

La direcció de les obres va ser confiada a la Comandància d'Obres de la Tercera Regió Aèria, que disposava d'una capçalera a Sabadell, als porxos de l'Oliver, a la Rambla. La direcció tècnica era portada pel capità Niubó, un arquitecte militaritzat, amb la col·laboració de l'aparellador Renom i un sergent del SIM. La missió principal d'aquest servei era el manteniment de l'afermat del camp d'aviació de Sabadell, de les obres de fàbrica dels tallers i dels hangars, dels allotjaments dels pilots i del personal tècnic soviètic i de noves construccions.

Els primers treballs es van adreçar a arrencar conreus, a desbrossar malesa, a talar superfície arbrada, i a fer desaparèixer marges a fi i efecte de preparar una superfície plana on situar les pistes i les instal·lacions de suport. La mobilització també afectava els animals de tir i els estris agrícoles que es poguessin posseir i que havien de ser aportats per tal de procedir a l'anivellament de terres i altres treballs que, com precisava *La Farga*, «[...] sien necessaris per a la major efectivitat i rapidesa en la construcció de la susdita pista».²⁴

mans dels nacionals i donarà suport a la Legió Còndor en els darrers combats del conflicte a Catalunya. Vegeu A.V. *La República i la Guerra Civil*. Sabadell 1931-1939. Sabadell. 1986. P. 129; Castells i Peig, Andreu. *Sabadell. Informe de l'oposició. Vol V: Guerra i Revolució 1936-1939*. Sabadell. Riutort. 1983. P. 21.50 i 21.51 i Escorsell-Redon. *La historia de la aviación catalana a través del Aero Club Barcelona-Sabadell con motivo del cincuentenario del Aero Club 1953-2003*. Sabadell. Ediciones del Aero Club Barcelona-Sabadell. 2003. P. 38, 39 i 44-46.

²⁰ L'experiència de Ramon Rusiñol i Utcet, un dels arrendataris afectats que com els altres mai va ser indemnitzat, n'és un bon exemple. Vegeu *Testimoniatge informal de R. R. S. Castellar del Vallès*, 24-3-2004.

²¹ - «Noticiari. Pista d'atterratge». *La Farga*. Núm. 266 (1-IV-1938). P. 4.

²² *Enregistrament del testimoniatge oral de C.A.G. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939)*. Castellar del Vallès, 26-4-2004.

²³ *Enregistrament del testimoniatge oral de P.R. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939)*. Castellar del Vallès, 6-5-2004.

²⁴ - «Noticiari. Pista d'atterratge». *La Farga*. Núm. 266 (1-IV-1938). P. 4.

La majoria de la mà d'obra local va participar únicament en les tasques de condicionament dels terrenys. Un cop finalitzades, la seva relació amb l'aeròdrom es va acabar, i encara més en el moment en què s'equipava militarment el camp i que s'havia convertit en zona d'accés prohibit per als civils. Tot i això, un grup reduït d'operaris locals especialitzats del ram de la construcció que hi havien treballat des del principi van ser reclutats i emprats en les tasques i en els serveis necessaris per al funcionament diari de l'aeròdrom.

Entre els qui van treballar únicament en la construcció de les pistes, hi trobem l'I. S. B., que havia estat retornat d'un hospital del front d'Osca a principis de 1937 perquè es refés d'una malaltia pulmonar, i que venia amb la classificació d'inútil temporal. Tot i això, Vicens Roca,²⁵ el president del Consell Municipal, el va començar a col·laborar-hi dins les seves possibilitats amb l'argumentació que s'estava passant un moment militar difícil i que requeria el compromís de tothom. També pel fet que cobrava un subsidi de combatent i que no es podien fer diferències.

Del seu pas per les obres recorda el nombrós grup d'homes que de bon matí sortien de la vila cap al camp, les llargues jornades de treball, entre vuit i nou hores, i que la manutenció anava per compte propi, cosa que suposava haver-se d'emportar l'àpat o que algú els el fes arribar. Afegeix que el responsable de la direcció dels treballs, un home que, tot i vestit de civil practicava un tracte de caserna envers els treballadors, exigent i sec, els apressava perquè acabessin tan aviat com fos possible les obres.²⁶

Entre els primers destacats a les feines de la pista d'aviació, també hi figurava l'A. O. V., que aporta que el treball era gratuït, per a la causa, segons les expressions dels dirigents de l'època, i la manca d'especialització de les activitats que els feien realitzar.²⁷

La urgència de l'acabament de la pista va obligar a convertir en laborable el diumenge i en aquest esforç col·lectiu i en solidaritat amb els que la construïen, l'Excelsior Cinema²⁸ va decidir suspendre els passis cinematogràfics. De la intensitat del treball n'és una mostra el termini previst d'acabament de les obres, cap al 10 d'abril de 1938. És a dir, poc més de tretze dies després de l'inici.²⁹ Segons Antònia Buixadé,³⁰ el dia 14

²⁵ Militant de la CNT, enginyer autodidacta i director de la fàbrica Viuda de José Tolrà S.A. durant els anys 1936-1939. Membre del Comitè Antifeixista Local, l'octubre de 1936 va ser nomenat conseller primer del Consell Municipal de Castellar del Vallès, càrrec que va ocupar fins a finals del gener de 1939 quan va exiliar-se a França i, posteriorment, a Llatinoamèrica. Vegeu AHN. *Guerra Civil. 1936-1937. Dirección General de la Administración Local*. Castellar del Vallès. Lligall 306 (1). Fol. 13.

²⁶ *Enregistrament del testimoni oral d'I. S. B. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939)*. Castellar del Vallès, 22 i 23-6-2003.

²⁷ *Enregistrament del testimoni oral d'A. O. V. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939)*. Castellar del Vallès, 29-10-2003 i Gallart, Ernest. "Un testimoni oral de la lleva del biberó a Castellar del Vallès". *Quadern*. Núm. 143. 2003. P. 23 -26.

²⁸ Cinema situat a l'edifici de l'antic Patronat Obrer de Sant Josep, a la carretera de Sentmenat, avui desaparegut. Vegeu Planas, Ester; Portolés, Àlex. *Castellar del Vallès. Recull històric*. Castellar del Vallès. Ajuntament de Castellar del Vallès. 1995. P. 106 i 107.

²⁹ - "Noticiari. La pista d'atterratge". *La Farga*. Núm. 267 (8-IV-1938). P. 2.

³⁰ Buixadé, Antònia. "La Farga del meu record". *Plaça Vella*. Núm. 9. Castellar del Vallès. 1983. P. 24 i 25.

d'abril ja hi operaven aeronaus.³¹ La precisió temporal és perfectament possible ja que, com recorda l'I. S. B. o en C. A. G., encara s'hi treballava quan van començar a arribar-hi els primers avions.³²

Entre els que es van quedar permanentment adscrits al camp d'aviació s'hi trobava Pere López Blaya,³³ que era manobre i havia treballat amb el contractista Josep Perich. Un cop condicionat el terreny, va ser destacat a la construcció dels refugis antiaeris del camp i a l'edifici de comandament. Acabades aquestes obres hi restaria fins a la fi de la vida activa de l'aeròdrom com a treballador militaritzat. La família conserva el record que les activitats laborals abastaven tota la setmana excepte el diumenge, que es treballava en torns de deu hores i que el seu pare retornava esgotat fruit de la duresa de les tasques que s'hi portaven a terme.³⁴

La reutilització, ja a la immediata postguerra, de la zona del camp d'aviació per a usos agroforestals, la desaparició de la pràctica totalitat d'allò que formava la cultura material i la posterior conversió en sòl industrial del polígon del Pla de la Bruguera, fan que sigui molt difícil situar des de la memòria històrica dels informadors l'extensió real i la ubicació exacta de l'aeròdrom. Tothom coincideix a situar-lo al sud de la ronda de Tolosa, a l'espai que delimiten els Pinetons, on es troba el centre comercial Maxi Dia,³⁵ fins a l'emplaçament del Centre de Distribució de Sony España, S.A., uns centenars de metres abans d'arribar al límit del terme municipal de Sabadell.

Dades més precises sobre aquesta base aeronàutica s'esmenten en un únic document,³⁶ un informe sense data, en relació amb la situació i les característiques dels aeròdroms de la Regió Aèria redactat per l'Estat Major de la 3a Regió Aèria de les FARE, per la 3a Secció, Operacions, que refereix les característiques tècniques de la instal·lació.

L'aeròdrom militar de Castellar del Vallès es trobava situat a cent metres de la carretera de Prats de Lluçanès, paral·lel a aquesta, entre els quilòmetres cinc i sis, a la dreta, entre les localitats de Castellar del Vallès i de Sabadell, a cinc quilòmetres del primer i a tres del segon. De planta rectangular, estava format per una pista principal de 1.150 metres de llargada per 250 metres d'amplada, amb una segona pista al nord d'uns 600 metres de llargada per 250 metres d'amplada. La superfície de l'aeròdrom era plana, sense declivis, no s'embassava i permetia la possibilitat d'ampliació vers el nord, amb vents dominants del nord-oest i amb facilitat d'aproximació, d'enlairament i d'aterratge per a les

³¹ Aquesta mateixa data la refereix Lluís Montagut, que precisa l'arribada d'una esquadreta de caces. Vegeu Montagut, Lluís. *Crònica del període extraordinari (1931-1939) viscut a Castellar del Vallès*. 1977. Vol. II. Mecanoscrit inèdit. P. 403.

³² *Transcripció de l'enregistrament del testimoniatge oral d'I. S. B. ... op. cit. i Enregistrament del testimoniatge oral de C.A.G. ... op. cit.*

³³ Pere López Blaya (Lorca, Múrcia, 1900-Castellar del Vallès, 1946), fill de camperols, de jove emigra a Castellar del Vallès on es va dedicar a la construcció i a les feines del bosc. Vegeu *Enregistrament del testimoniatge oral de R. L. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939) i la postguerra*. Castellar del Vallès, 24-3-2004.

³⁴ *Ibidem*.

³⁵ A la ubicació de l'aparcament del centre comercial *Maxi Dia* es conservaven restes d'elements del camp, un refugi antiaeri o una caseta de vigilància, que va desaparèixer durant la construcció. Vegeu *Testimoniatge informal de R. R. S. ... op. cit. i Enregistrament del testimoniatge oral de J. C. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939) i la postguerra*. Castellar del Vallès, 30-3-2004.

³⁶ AGMA. *Servicio Histórico Militar. Archivo de la Guerra de Liberación*. Armario 93. Legajo 1281. Carpeta núm. 15. Fol. 21 anvers i revers.

aeronaus.³⁷ Tot i que no hi ha referència en el document sobre balisatge, fet que limitaria els vols amb mal temps i pràcticament impossibilitaria els nocturns, alguns informadors sí recorden la presència d'il·luminació a la pista³⁸ i també de cablejat elèctric.³⁹

El camp constava d'una caseta de comandament situada a l'extrem est, al límit amb una pineda, i d'un allotjament per al personal de servei situat a un quilòmetre de distància.⁴⁰



Vistes de les ruïnes de la caseta de comandament. Febrer de 2004. AMC.

També disposava de refugis soterranis per a la dotació amb capacitat per a cent persones.⁴¹ Les pinedes que envoltaven el perímetre al sud i a l'est permetien l'ocultació dels aparells entre el boscatge.



³⁷ Tot i aquesta apreciació oficial, l'enginyer industrial Tomás López Navarro, un dels tècnics de la SAF-16 i antic pilot de combat, posa en dubte les bonances de l'aeròdrom pel que fa a aquests aspectes. Vegeu *Enregistrament del testimoniatge oral de T. L. N. sobre la indústria de guerra i l'aeròdrom de Castellar del Vallès durant la Guerra Civil Espanyola (1936-1939)*. Sabadell, 20-4-2004.

³⁸ *Enregistrament del testimoniatge oral de R. L. op. cit.*

³⁹ *Enregistrament del testimoniatge oral d'I. T. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939)*. Castellar del Vallès, 29-4-2004.

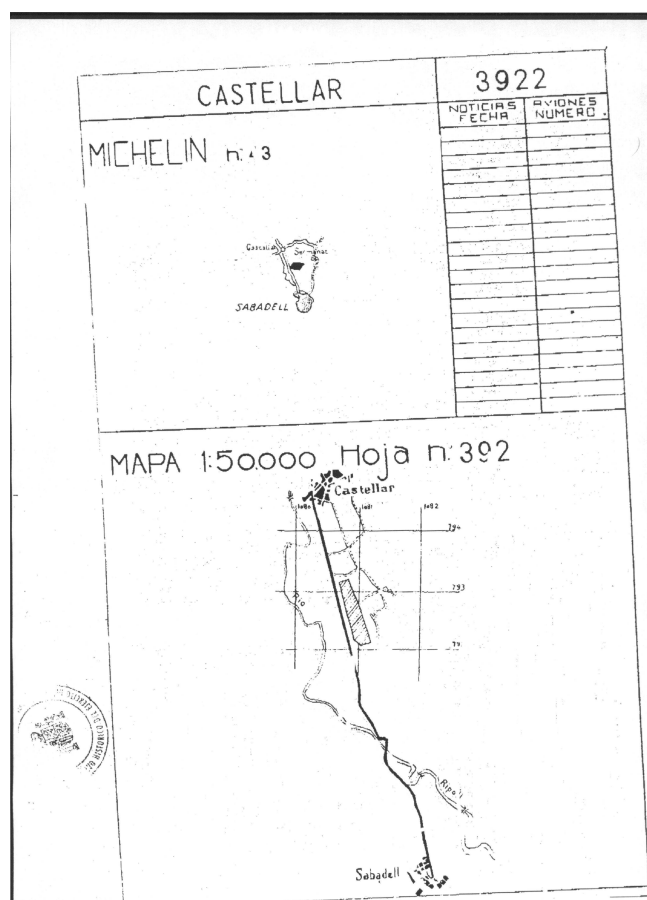
⁴⁰ Es refereix a la masia de can Carner, situada a la carretera de Castellar del Vallès a Sabadell, i encabida ara a la urbanització de Castellar Residencial. Es tracta d'una construcció del segle XIII.

⁴¹ Aquest és l'únic vestigi que es conserva íntegrament i es troba situat al xanfrà que actualment forma el carrer de Berguedà, el carrer del Bages i el carrer del Solsonès, al polígon industrial del Pla de la Bruguera.

Vista dels refugis antiaeris. Febrer de 2004. (AMC).

El camp era practicable amb facilitat per un accés en bon estat, recte, de 200 metres fins a la carretera de Prats que l'unia amb Castellar del Vallès i amb Sabadell i amb l'estació de ferrocarril d'aquesta. Es trobava comunicat telefònicament en línia directa amb l'aeròdrom de Sabadell,⁴² alhora comptava amb una centraleta a la caserna de la tropa. A la residència del personal de vol hi havia instal·lat un teletip.

Pel que fa a imatges coetànies, únicament disposem d'un plànol de la base, on es detalla la ubicació, però no les instal·lacions.



Plànol de situació de l'aeròdrom militar de Castellar del Vallès. (AHEA).

Els testimonis locals afegixen que el perímetre de l'aeròdrom, sense filferrar, estava delimitat per un seguit de garites situades en els extrems guardades per soldats d'aviació que impediien l'accés dins del recinte de l'aeròdrom. Els laterals de les pistes es mantenien desbrossades i existia un sistema il·luminació que delimitava l'espai d'aterratge i d'enlairament. La percepció dels informadors sobre les instal·lacions del camp d'aviació corroboren i amplien la visió de l'informe. Totes en refereixen el caràcter bàsic: una mànega per situar la direcció del vent, un edifici seu de la Plana Major, la comandància de l'aeròdrom, on hi havia la línia telefònica, que quedava ocult

⁴² AGMA. *Servicio Histórico Militar. Archivo de la Guerra de Liberación*. Armario 93. Legajo 1281. Carpeta núm. 15. Fol. 21 anvers i revers.

pel bosc. La construcció de diferents refugis antiaeris, tres segons R. L.,⁴³ dels quals només queda un situat entre el pla de la Bruguera, que disposa de dues entrades, obrat en maó. Una pista, llarga, paral·lela a la carretera que permetia contemplar les maniobres d'aproximació i fins i tot els aterratges i els enlairaments. Sense torre de control, la inexistència d'hangars o tallers feia que les reparacions i el manteniment es fessin a l'aire lliure i que els aeroplans se situessin sota els arbres per camuflar-los. Tampoc no existia una caserna, fet que suposava que romania al camp només un escamot de guàrdia.

L'aeròdrom de Castellar del Vallès tenia una funció secundària i depenia de l'aeròdrom de Sabadell. El seu ús, molt versàtil, li conferia una multiplicitat de funcions: en primer

⁴³ Segons R.L., els altres dos desapareguts, més petits, disposaven d'una sola entrada que donava a un passadís soterrani. En aquesta mateixa línia, R. R. S. afegeix que haurien estat situats a la zona dels Pinetons, on actualment s'ha bastit el centre comercial *Maxi Dia*. Vegeu *Testimoniatge informal de R.R.S. ... op. cit.* i *Enregistrament del testimoniatge oral de R.L..... op. cit.*



lloc, donar suport a les unitats de caces que defensaven l'espai aeri barceloní i el port;⁴⁴ en segon lloc, recepcionar avions que havien de ser destinats al front. Aquest va ser el cas quan el mes de març van arribar per la frontera francoespanyola 31 I-16-10⁴⁵ "Súper Mosca"⁴⁶ que, un cop avaluats, van ser lliurats a principis d'abril de 1938 a les

⁴⁴ L'equip de vol destacat a Sabadell no era molt nombrós. Estava format per un parell d'esquadres per a defensar Barcelona. Vegeu Castells, Andreu. *Sabadell. Informe de l'oposició. Vol V: Guerra i revolució 1936-1939*. Op. cit. P. 23.38 i 24.27.

⁴⁵ Abellán, Estanislao. *Los cazas soviéticos en la guerra aérea de España 1936/1939. Cronología operativa de los Polikarpov I-15 "Chato" e I-16 "Mosca" en el conflicto español*. Madrid. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. 1999. P. 177.

⁴⁶ El "Súper Mosca" o I-16-10, és una variant desenvolupada l'any 1937 dels tipus 5 i 6 amb motor M-25 B de 750 cv. a 3.000 m. L'armament es va incrementar a quatre metralladores ShKAS de 7,62 mm., dues instal·lades sobre el motor, amb modificació de l'anell del carenat. Les metralladores del capot comptaven

esquadrilles 2a i 5a, i des d'aquí van passar a l'aeròdrom de Valls⁴⁷; en tercer lloc realitzant verificacions tècniques d'aeronaus que no havien estat fabricades al SAF-16 i que calia avaluar si es trobaven en condicions de vol. En aquesta tasca cal destacar la presència de pilots de prova⁴⁸ com Sebastián Sampil⁴⁹ o Roberto Alonso Santamaría⁵⁰ i, finalment, la formació de pilots novells, que sortien de l'Acadèmia de Capacitació de l'Aire de Sabadell,⁵¹ que era instal·lada a la caserna de la Guàrdia Nacional Republicana de la plaça del Taulí i d'altres escoles de vol. La inexperiència d'aquests podia obstaculitzar les operacions de l'aeròdrom de Sabadell davant d'una situació d'emergència i eren derivats al de Castellar del Vallès. Les maniobres que més en repetien era la localització de l'aeròdrom i les maniobres d'enlairament i d'aterratge.⁵²

Tomás López Navarro,⁵³ pilot de combat de la FARE i enginyer adscrit a la SAF-16, el recorda com un aeròdrom de tipus auxiliar, d'emergència, petit, amb una pista de terra,

amb 450 cartutxos i les alars amb 750. Construït en sèrie, adoptava el tipus de cabina descoberta i començava a substituir el col·limador tubular del visor de punteria per un rudimentari col·limador de reflexió PBP-1. Vegeu <http://www.usuarios.lycos.es/SANMARCA/index.htm>.

⁴⁷ Salas Larrazábal, Jesús. "El zumbido de los moscas". *Modelismo & Historia*. Núm. 3. Madrid. 1983. P. 33 i Abellán, Estanislao. *Los cazas soviéticos en la guerra aérea de España 1936/1939. Cronología operativa de los Polikarpov I-15 "Chato" e I-16 "Mosca" en el conflicto español*. Op. cit. P. 16.

⁴⁸ *Conversa informal amb T.L.N. Sabadell, 4-4-2004 i Enregistrament del testimoniatge oral de T.L.N. ... op. cit.*

⁴⁹ Mort el 31 de desembre de 1938 a l'aeròdrom de Sabadell en el decurs de l'avaluació tècnica d'un aparell. Vegeu José Fernández García. "Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (3)". *Diario de Sabadell* (23-III-2004).P.2; <http://www.boozers.fortunecity.com/lolos/226/index.htm> i Castells, Andreu. *Sabadell. Informe de l'oposició. Vol V: Guerra i revolució 1936-1939*. Op. cit. P. 24.27.

⁵⁰ Roberto Alonso Santamaría (Saragossa, 31-1-1908 - Sabadell, 30-11-1937), capità pilot d'aviació retirat del front d'Aragó a finals de la primavera de 1937, quan comandava una esquadrilla de caces I-15 i destacat a la verificació aeronàutica. Va morir en l'incendi d'un I-15, quan era provador del SAF-16. Vegeu <http://www.boozers.fortunecity.com/lolos/226/index.htm> i Castells, Andreu. *Sabadell. Informe de l'oposició. Vol V: Guerra i revolució 1936-1939*. Op. cit. P.24.27 i 24.28.

⁵¹ Centre de capacitació aeronàutic adreçat a la formació de pilots, fundat el setembre de 1937, en una caserna cedida per l'Ajuntament de Sabadell a la Subsecretaria d'Aviació. El primer curs el composaven tres-cents integrants. Els que foren aprovats realitzaren un test polític; un cop superat, se seleccionà un centenar d'alumnes que emprengueren, a la URSS, estudis pràctics de pilot. La resta, foren destinats a l'Escola de Pilots d'Alcantarilla, a Múrcia. El director era el comandant militar de la plaça, el Tinent Coronel Ramon García Larrea. Vegeu Castells, Andreu. *Sabadell. Informe de l'oposició. Vol V: Guerra i revolució 1936-1939*. Op. cit. P. 23.37 i A.V. *La República i la Guerra Civil*. Sabadell 1931-1939. Op. cit. P. 129.

⁵² *Enregistrament del testimoniatge oral de T.L.N. ... op. cit.*

⁵³ Tomás López Navarro (La Roda, Albacete, 1919). Pilot de caça de la FARE, format a Manises, València, el febrer de 1937, i destinat a l'aeròdrom de Reus per realitzar vols de protecció. El setembre del mateix any és atacat per un avió alemany i és greument ferit. Un cop refet, és retirat del front i s'integra al SAF-3 de Reus com a tècnic projectista. Els atacs aeris sobre Reus provoquen el trasllat de la planta a la SAF-16 a Sabadell on és estacat a la *Oficina Central de Estudios Aeronáuticos* (OCEA), a la fàbrica del Condicionament i Docks. També va organitzar i dirigir la seu de la SAF-16 a Rubí, encarregada de produir l'instrumental de bord. Posteriorment va ser destinat a Banyoles, on treballava en la posta en vol dels I-16. Acabada la guerra, el juliol de 1939, torna a Sabadell, i es reincorpora a la fabricació de l'I-15 fins l'any 1944. Posteriorment es dedica a l'empresa privada fins la jubilació. Vegeu José Fernández García. "Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (1)". *Diario de Sabadell* (18-III-2004). P. 2; José Fernández García. "Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (2)". *Diario de Sabadell* (19-III-2004). P. 2 i José Fernández García. "Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (y 5)". *Diario de Sabadell* (25-III-2004). P. 2.



Vista frontal i lateral d'un I-16-10. ⁵⁴

que era de difícil localització per la quantitat de boscatge que l'envoltava, fet que dificultava les maniobres d'aproximació, i que feia perilloses les operacions d'enlairament i d'aterratge. Els I-15 i els I-16 aterraven a molta velocitat, a uns dos-cents cinquanta quilòmetres per hora, i era fàcil sortir-se de pista. A més, el I-15 "Chato" era molt estret de via i qualsevol obstacle el feia capotar⁵⁵ o fer "el caballito".⁵⁶ Amb l'enlairament succeïa quelcom de similar, amb una pista curta i amb una velocitat d'ascensió elevada, era fàcil quedar-se sense espai i friccionar els arbres o estavellar-se, en el pitjor dels casos.

Sense poder quantificar els moviments d'avions ni el seu nombre, allò que sí que és comú a tots els testimonis⁵⁷ és el record de la presència de caces I-15 "Chato" i I-16 ⁵⁸ discriminats nominalment o per característiques tècniques molt evidents, com la doble ala en el cas del I-15 "Chato".

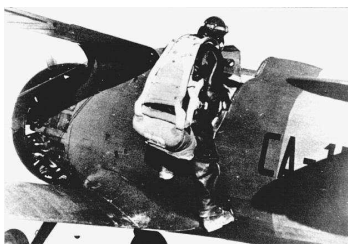
⁵⁴ La imatge procedeix de (©) Larios, José. *Combate sobre España*. Madrid. Editorial San Martin.1982.

⁵⁵ Terme aeronàutic referit al fet que un avió feia una volta de campana.

⁵⁶ Terme aeronàutic referit al desplaçament lateral de l'avió de manera incontrolada.

⁵⁷ *Enregistrament del testimoniatge oral de C.A.G op. cit. i Enregistrament del testimoniatge oral de R. L. ... op. cit.*

⁵⁸ L'I-16 va ser el primer avió de caça monopla d'ala baixa amb tren retràctil a entrar en servei en el món, a la tardor de 1934. De fuselatge semimonocasc de fusta, presentava les ales metàl·liques recobertes de tela. Les rodes es retreien a mà pel pilot. Les primeres versions comptaven amb dues metralladores ShKAS de 7,62 mm i amb cabina tancada. A partir del tipus 10, anomenat "Súper Mosca" a l'Estat espanyol, s'afegien dues metralladores sobre el motor i es va obrir la cabina, amb un visor de tir reflector. Es van construir un total de 7000 unitats, i les darreres van participar a la 2a Guerra Mundial. Per a pilotar-lo calia perícia ja que aterrava a gran velocitat i, fins que no es van instal·lar uns flaps eficaços, produïa molts accidents. Va arribar-se a formar-se set esquadilles de dotze avions cadascuna, segons la disponibilitat del moment. A l'estiu de 1938 la *Cuarta Escuadrilla*, comandada per Arias, va ser l'escollida per ser equipada amb els motors Wright Cyclone d'altura que van arribar l'estiu de 1938 per operar a 8.000 metres i poder combatre els ME-109 alemanys, en igualar-los en sostre operatiu. En combat amb el Fiat "Chirri", utilitzava la seva velocitat més gran i evitava el combat tancat pel seu radi de gir més ampli. Vegeu <http://www.aire.org/gce>.



I-15 núm. CA-151. Construït pel SAF-16 a Sabadell i lliurat el 31-7-1938 a la FARE.

No hi ha cap referència que l'aeròdrom fos atacat encara que sembla que disposava d'armament pesat antiaeri que disparava amb bales traçadores sobre els avions nacionalistes quan passaven pel damunt en direcció a Barcelona.⁵⁹

El destacament militar de l'aeròdrom era format per unes desenes de soldats forans que s'allotjaven a can Carner⁶⁰ i també a ca n'Oliver⁶¹ que disposaven de la seva pròpia intendència.



El capità d'intendència Jacobo Lagara García. AMC.

Sobre els integrants d'aquest destacament només coneixem algunes dades puntuals a partir d'un capità que aprovisionava l'aeròdrom. Es tracta de Jacobo Lagara García, un murcià, oficial d'intendència de la caserna d'Igualada, del cos de tren, encarregat del subministrament de diferents camps d'aviació, com el de Reus i el de Castellar del Vallès.⁶² Bàsicament referia el trasllat puntual de combustible, olis i equipament amb camions soviètics, els katuskes, i el reduït nombre d'aeronaus destacades, set avions. El personal de vol, per contra, era estatjat⁶³ al casc urbà, en una torre incautada, a Can Pallàs.⁶⁴

Aquest habitatge, situat davant del Palau Tolrà, seu aleshores i actualment de l'Ajuntament de Castellar del Vallès, era propietat dels germans Pallàs, els quals van ser

⁵⁹ *Enregistrament del testimoni oral de C.A.G. ... op. cit. i Enregistrament del testimoni oral de P.S. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939)*. Castellar del Vallès, 25-9-2004.

⁶⁰ En J.V. recorda perfectament el destacament perquè els cuiners els donaven el ranxo sobrer. Vegeu *Enregistrament del testimoni oral de J. V. V. sobre l'èxode i l'exili a França*. Castellar del Vallès, 6-5-2000.

⁶¹ Masia esmentada al segle XV, situada al camí de Castellar del Vallès a Sabadell. Els estadants, un seguit de famílies refugiades de Sabadell, van ser desnonades de l'immoble per instal·lar-hi un destacament militar. Vegeu *Enregistrament del testimoni oral de P. S. ... op. cit.*

⁶² *Enregistrament del testimoni oral de J.L. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939)*. Castellar del Vallès, 10-12-2004.

⁶³ *Enregistrament del testimoni oral de J. C. ... op. cit.*

⁶⁴ Can Pallàs, actualment Sagalés, una torre de principis de segle XX, al carrer del general Boadella, 5.

desplaçats a un pis contigu. L'immoble va ser ocupat principalment per aviadors soviètics que el van convertir en residència, tractada curosament, i que, fins i tot, establiren una relació amable amb els antics propietaris, als quals autoritzaven a gaudir del jardí.⁶⁵



Vista lateral de can Pallàs a l'actualitat. Any 2006. (AMC).

Tot i que hi ha testimonis que refereixen la presència de personal soviètic a la torre Turull,⁶⁶ aquesta no té relació amb l'aeròdrom i fou molt anterior. A principis de 1937 ja es detecta la presència d'una comissió de tècnics aeronàutics soviètics encarregats de trametre a la Unió Soviètica les informacions que recollien⁶⁷ i que es mantindria al llarg de l'any 1938. Les millores tècniques sobre els aparells passaven, mitjançant un enllaç, a aquests tècnics que les feien arribar a la URSS per a la seva aplicació, que es portava a terme a les noves aeronaus amb gran celeritat.⁶⁸

La presència del contingent aeronàutic va despertar certa expectació a Castellar del Vallès entre la població femenina i la mainada. La manca d'homes joves autòctons que es trobaven mobilitzats, l'aurèola d'herois de què gaudien els pilots i l'exotisme de l'origen eslau d'alguns d'ells podrien ser-ne una bona explicació.

Malgrat això, els eslaus per la dificultat idiomàtica o per les ordres rebudes es mantenien distants amb els adults. Lluís Montagut⁶⁹ refereix que algunes tardes anaven

⁶⁵ *Enregistrament del testimoniatge oral de P. S... op. cit.*

⁶⁶ Torre construïda al segle XIX per la família Turull, uns naviliers i financers sabadellencs, a la carretera de Castellar del Vallès a Sabadell, al quilòmetre 4,300.

⁶⁷ Castells, Andreu. *Sabadell. Informe de l'oposició. Vol V: Guerra i revolució 1936-1939*. Op. cit. P. 22.43.

⁶⁸ *Ibidem*. P. 24. 29.

⁶⁹ Lluís Montagut (Castellar del Vallès, 2 de novembre de 1904-Castres, Tarn, 24 d'octubre de 1981). Meritori a l'empresa Viuda de José Tolrà S.A., l'any 1924 entra a l'Ajuntament com a auxiliar administratiu. Militant del Centre Republicà Autonomista, després dels fets d'octubre de 1934 abandona ERC i participa en la fundació de les JSU local. Durant la Guerra Civil forma part del Comitè Local Antifeixista i a partir d'octubre de 1936 integra el Consell Municipal, en representació del PSUC, com a conseller de Cultura i d'Assistència Social. El 1938 és mobilitzat per l'exèrcit de la República i s'exilia a França. Establert a Castres, treballarà de funcionari municipal. Interessat pel teatre i per la literatura, des de 1920 col·labora a la revista infantil *Mainada*, a *Juventut Catalana* i al setmanari local *La Farga*. Durant l'exili, escriu al butlletí "Mai no morirem" del Casal Català d'Angoulême, a la Charente. És autor

a l'Ateneu, al carrer Major, seu del PSUC local, on jugaven al billar i bevien cervesa. Tot i tenir un tracte molt correcte, mai confraternitzaven amb els parroquians.⁷⁰

Pel que fa a la mainada, observaven admirats l'uniforme d'aviador, especialment les jaquetes de cuir amb coll de pell i els noms, d'origen estranger, eslau més concretament, amb què s'interpel·laven, cosa que els fascinava.⁷¹ A més, les sortides de Can Pallàs adreçades a la pràctica de punteria al torrent de Canyelles, trencaven la monotonia d'una canalla que es passava el dia al carrer.⁷² Finalment, el repartiment del sobrant del ranxo per part dels cuiners del destacament i alguna presa de xocolata, fidelitzava la simpatia que generaven.⁷³

Una altra realitat era el personal de terra d'aviació, autòcton, que no tenia dificultats idiomàtiques, que concorria als balls i que eren molt més propers. Aquí caldria afegir-hi l'interès per una intenció mínimament assortida. Tot plegat tenien èxit. D'aquest tracte iniciat moltes vegades als balls del Sindicat,⁷⁴ sorgiren algunes relacions sòlides fins al punt que durant l'èxode, més d'una noia va rebre la proposició de seguir l'enamorat camí de França, proposició que van ser absolutament rebutjada.⁷⁵ Altres es van consolidar i van acabar, a la postguerra, en matrimoni, com és el cas de la família formada per Emili Romeu i Antònia Ubàguls.⁷⁶

La relació de la població local amb l'aeròdrom passava pel nombre d'infants que anaven a portar el dinar als seus pares ocupats a les instal·lacions militars. En un punt convingut i fora de la base, els esperaven amb el cistell del dinar, ja que l'accés als civils estava prohibit. Acabat l'àpat, retornaven a casa. Si en el decurs del dinar es produïa algun aterratge o enlairament se'ls feia ocultar bosc endins. De vegades si algun vailet s'enfilava a una olivera per veure els avions era reprès i obligat a baixar. Allò que més cridava l'atenció als logistes era que en el moment d'aterrar es feia sonar una sirena.⁷⁷

de diferents obres de caràcter històric: *Història breu de Castellar del Vallès, crònica testimoni d'una època (1.400 A.J.-1939)* (1970); *La casa gran* (1972); *J'étais deuxième classe dans l'armée républicaine espagnole* (1976) i d'unes memòries inèdites *Crònica del període extraordinari (1931-1939) viscut a Castellar del Vallès* (1977). Vegeu Montagut, Lluís. *Història breu de Castellar del Vallès. Crònica testimoni d'una època 1400 (A.J.)-1939*. Castellar del Vallès. 1983. P. 305-307.

⁷⁰ Montagut, Lluís. *Crònica del període extraordinari (1931-1939) viscut a Castellar del Vallès*. Op. cit. Vol. II. P. 404.

⁷¹ *Enregistrament del testimoni oral de D.C.Ll. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936 – 1939)*. Castellar del Vallès, 4-6-2001.

⁷² *Enregistrament del testimoni oral de P.R. op. cit.*

⁷³ *Ibidem*.

⁷⁴ El sindicat de pagesos l'Harmonia va ser fundat a principis de segle XX i va actuar fins a principis de l'any 1939, sent adherit a la Unió de Rabassaires. A més de les activitats sindicals, s'hi organitzaven activitats lúdiques i formatives (cor, teatre, cafè, cursos...). L'actual edifici, situat als carrers de l'Hospital i de Sala Boadella, es va construir l'any 1926 i a la sala d'actes, que es dividia en cafè i sala d'espectacles, es van realitzar un bon nombre de balls amb l'assistència dels integrants dels destacaments militars a Castellar del Vallès, tant de les FARE com de l'exèrcit de terra durant la Guerra Civil. Vegeu Planas, Ester; Portolés, Àlex. *Castellar del Vallès. Recull històric*. Op. cit. P. 117-118 i *Enregistrament del testimoni oral de R.L. ... op. cit.*

⁷⁵ *Enregistrament del testimoni oral de R. L. ... op. cit.*

⁷⁶ *Enregistrament del testimoni oral de J. U. P. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939)*. Castellar del Vallès, 14-5-2003.

⁷⁷ *Enregistrament del testimoni oral de R.L. ... op. cit.*

Els aterratges, els enlairaments i els vols sobre Castellar del Vallès es van fer habituals i quotidians, tant dels avions nacionalistes que bombardejaven el pla de Barcelona com dels que procedien dels moviments de l'aeròdrom local o d'altres propers. La mainada es col·locava en llocs enlairats, com al carrer de la Mina, i observava les maniobres aèries.⁷⁸

La presència del conflicte i de la seva cultura material, concretada en les aeronaus, es feia ben palès entre la quitxalla, àdhuc entre molts adults, que coneixia els sobrenoms dels avions, les característiques tècniques i les estratègies d'atac, com les "Paves"⁷⁹ i els ja esmentats "Mosca" i "Chatos". La pràctica els feia conèixer si les aeronaus tornaven o passaven avariades, per la velocitat o pel brogit dels motors, si faltaven avions a les formacions o si anaven buits o carregats de bombes.⁸⁰ Fins i tot s'havia pogut ser testimoni presencial dels atacs nocturns sobre Barcelona⁸¹ i anar a veure algun avió que havia capotat.⁸²

Per alguns dels darrers mobilitzats locals, com Lluís Alonso,⁸³ l'aeròdrom serà un destí segur on prestaran serveis auxiliars fins a l'arribada de les tropes nacionalistes.⁸⁴ L'activitat del camp d'aviació va cessar a finals de gener de 1939 davant de l'avanç de les tropes franquistes. Abans, a Sabadell, les FARE havien començat a evacuar: Els caps aeronàutics van abandonar la ciutat el dia 2 de gener; el dia 9 també evacua el *Depósito Distribuidor Norte* i el dia següent, l'Acadèmia de Capacitació de l'Aire, el Parc Central i el Quadre Eventual de Mecànics; el dia 17 pren el comandament militar de Sabadell, reservat fins aleshores al cap de les FARE, un comandant de blindats per absència d'aquest. Mentre, el camp d'aviació era dedicat a la defensa costanera i de la flota amb la 4a esquadrilla.⁸⁵ El dia 20 al camp hi havia 13 "Mosques" i 9 "Chatos" adreçats a la defensa del port de Barcelona. Els tallers treballaven dia i nit per reparar les avaries i fins i tot s'aconsegueix abatre algun avió, un HE-112⁸⁶ a mans del pilot Luciano

⁷⁸ *Enregistrament del testimoni oral de C.A.G. ... op. cit.*

⁷⁹ Sobrenom donat al bombarder lleuger de reconeixement Heinkel He-45 i a les seves variants utilitzat per la força aèria nacionalista. De fabricació alemanya, disposava de dues metralladores de 7,9 mm., una càrrega de bombes de tres-cents quilograms amb una velocitat de tres-cents quilòmetres per hora. Vegeu Armero, José Mario; González, Manuel. *Armas y pertrechos de la Guerra Civil Española*. Madrid. Ediciones Poniente-Historia 16. 1986. P. 63-64 i Elstob, Peter. *La Legión Cóndor. España 1936-1939*. Madrid. Editorial San Martín. 1980. P. 98.

⁸⁰ *Enregistrament del testimoni oral de P.R. ... op. cit. i Enregistrament del testimoni oral de C.P. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar el Vallès (1936-1939)*. Castellar el Vallès, 6-4-2004.

⁸¹ *Enregistrament del testimoni oral d'I.T. ... op. cit.*

⁸² *Enregistrament del testimoni oral de M.T.V. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939)*. Cher, 30-1-2002.

⁸³ Lluís Alonso (Gerdal, Orense, 6-6-1920 - Castellar del Vallès, 1999) refugiat gallec que arriba, via Madrid, a Castellar del Vallès a finals de l'any 1936. Es dedicaria professionalment a la feina de xofer-taxista i director d'una autoscola. Vegeu *Enregistrament del testimoni oral de M.C.V. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939)*. Castellar del Vallès, 1-5-2003.

⁸⁴ *Ibidem*.

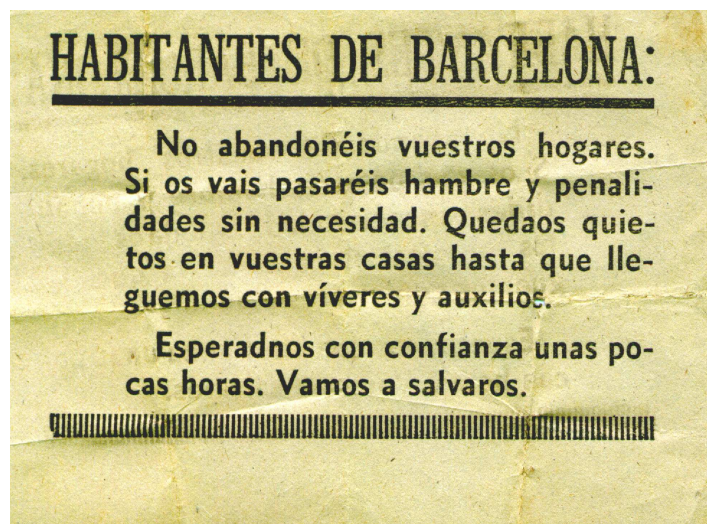
⁸⁵ Castells, Andreu. *Sabadell. Informe de l'oposició. Vol V: Guerra i revolució 1936-1939*. Op. cit. P. 25.9.

⁸⁶ El HE-112 era un caça monoplà, monomotor, amb un propulsor Jumo 210ea de 680 hp., de tren retràctil. Vegeu <http://www-usuarios.lycos.es/mrval> i Elstob, Peter. *La Legión Cóndor. España 1936-1939*. Op. cit. P. 97.

Taberero Herrero.⁸⁷ Aquest mateix dia es desmunta l'equip de reparació del SAF-16 i els seus membres reberen l'ordre d'adreçar-se al front.⁸⁸

Quant al camp d'aviació de Castellar del Vallès, Antònia Buixadé dona el dia 25 de gener com a data límit per a la sortida dels aviadors de Castellar.⁸⁹ Sense poder precisar el dia exacte, unes dates similars les ofereixen J. V. quan el seu pare, Jaume Ventura Calvó,⁹⁰ treballador civil, abandona l'aeròdrom en un vehicle emportant-se un avió cap a Olot⁹¹ o l'I. T., que treballava uns camps propers aleshores.⁹² El dia 26 a la tarda, a la zona dels Belgues, a la carretera de Sabadell a Castellar del Vallès, la B-124, ja hi havia patrulles italianes de la divisió Fletxes Blaves i de les forces magribines de l'exèrcit franquista.⁹³

En aquests moments, P. R. i els seus cosins anaven a refugiar-se a Granera per prudència davant la imminent arribada dels nacionalistes a Castellar del Vallès. El grup era dirigit per una cosina gran. Al nord de la masia de Cadafau⁹⁴ van recollir una butlleta dels centenars que eren llençades pels avions nacionalistes amb l'objectiu d'evitar l'èxode de la població civil i que s'adreçava, principalment a la ciutat de Barcelona.



Full volant. P.R. Gener 1939. (AMC).

⁸⁷ L'aviació nacionalista, no obstant, no va reconèixer l'aterrament. Vegeu <http://www.usuarios.lycos.es/mrval> i Abellán, Estanislao. *Los cazas soviéticos en la guerra aérea de España 1936/1939. Cronología operativa de los Polikarpov I-15 "Chato" e I-16 "Mosca" en el conflicto español*. Op. cit. P. 149.

⁸⁸ Castells, Andreu. *Sabadell. Informe de l'oposició. Vol V: Guerra i revolució 1936-1939*. Op. cit. P. 25.11.

⁸⁹ Buixadé, Antònia. "La Farga del meu record". Op. cit. P. 26.

⁹⁰ Jaume Ventura Calvó (Castellar el Vallès 1886-1970) treballador del tèxtil, a la fàbrica del Boà i a la fàbrica Pobla, i a la construcció fins a la jubilació. Vegeu *Enregistrament el testimoniatge oral de J. V. V. ... op. cit.*

⁹¹ *Enregistrament el testimoniatge oral de J. V. V.*

⁹² *Enregistrament del testimoniatge oral de l'I. T. ... op. cit.*

⁹³ Castells, Andreu. *Sabadell. Informe de l'oposició. Vol V: Guerra i revolució 1936-1939*. Op. cit. P. 25.19.

⁹⁴ Masia datada del segle XIII i situada al nord del terme municipal.

A l'aeròdrom, va restar abandonat un avió comercial que no va poder enlairar-se i que va ser incendiat pel personal de la base abans de la fugida. Les restes es van poder observar una bona temporada mentre anava sent canibalitzat, tant per vendre la ferralla com per fabricar avarques amb les cobertes dels pneumàtics.⁹⁵

Amb l'arribada dels nacionalistes l'aeròdrom va quedar en desús. El mes de maig, els propietaris i parcers, necessitats de produir aliments, cereal principalment, van demanar a la *Comisión Depositaria de Bienes Agrícolas* la restitució dels terrenys incautats. La resposta va ser l'autorització únicament de recollir la collita d'allò que s'hagués sembrat anteriorment fins a una resolució posterior.⁹⁶ Finalment, els terrenys van ser retornats pel Govern Militar de Barcelona, per mitjà de la *Comisión Gestora Municipal de Castellar del Vallés*, l'agost de 1939, als propietaris que els van tornar a explotar. Segons les autoritats militars, les edificacions s'havien de conservar mitjançant l'usdefruit, però la seva inutilitat per a les feines agrícoles, les va acabar enrunant.⁹⁷

1.3.3.- EL REFUGI ANTIAERI DE L'AERÒDROM DE LA FARE (A CURA DE GALDRIC RUIZ)

1.3.3.1.- INTRODUCCIÓ

A principis de l'any 2004 i, paral·lelament als treballs històrics que realitzava l'historiador Ernest Gallart sobre el camp d'aviació del pla de la Bruguera,⁹⁸ des de l'AMC la seva responsable, Sílvia Sáiz, m'encarregava la realització d'un estudi tècnic, l'elaboració d'un recull fotogràfic i la planimetria de l'únic refugi que de l'antic aeròdrom es conserva. Aquest es troba situat al xamfrà que actualment forma el carrer del Berguedà, el carrer del Bages i el carrer del Solsonés, al polígon industrial del Pla de la Bruguera. No obstant, no és l'únic vestigi de la cultura material generada per la construcció de l'aeròdrom que es conserva. A pocs metres, es troben les restes, molt malmeses, d'una caseta de comandament.

Sobre les restes materials generades per aquesta instal·lació aeronàutica, hi ha testimonis que afegixen altres elements, bàsicament de vigilància i defensius, tot i que en ubicacions oposades. Segons R.L., hi hauria altres dos refugis desapareguts, més al nord, de dimensions més reduïdes, que disposaven d'una sola entrada que donava a un passadís soterrani.⁹⁹ En aquesta mateixa línia, R. R. S. i J.C. afegixen que aquestes construccions, un refugi antiaeri o una caseta de vigilància, haurien estat situades a la zona dels Pinetons, on actualment s'ha bastit el centre comercial *Maxi Dia* i el seu

⁹⁵ Per a J.C., les restes s'haurien trobat a la zona on actualment es troba ubicat el supermercat *Maxi Dia*, a l'illa delimitada pels carrers del Berguedà, d'Osona, la carretera de Sabadell B-124 i la ronda de Tolosa. L'I. T., al contrari, les situa molt més al sud, en els terrenys que ocupa actualment la Vidriera Vilella, a la zona de la bàscula. Vegeu *Enregistrament del testimoniatge oral de J. C. ...op. cit. i Enregistrament del testimoniatge oral d'I. T. ... op. cit.*

⁹⁶ AMC. 1.2.3. *Llibres d'Actes. Actes de l'Ajuntament de Castellar del Vallés*. Anys 1939-1940. Núm. 22. 16 de maig de 1939. P. 37.

⁹⁷ *Enregistrament del testimoniatge oral de R. L. ...op. cit.; Testimoniatge informal de R.R.S. ... op. cit. i AMC*. Butlleta de la *Comisión Gestora Municipal de Castellar del Vallés*, 16 d'agost de 1939.

⁹⁸ Vegeu notes 1 - 4.

⁹⁹ *Enregistrament del testimoniatge oral de R.L. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallés (1936-1939)*. Castellar del Vallés, 24-3-2004.

aparcament, que van desaparèixer durant la construcció, encara que sense estar segurs de quina era la seva tipologia i funció.¹⁰⁰

Allò que és evident, és que l'únic element conservat, el refugi antiaeri que estudiem, té un valor històric i com a element constructiu. És per això que ha estat declarat Bé Patrimonial d'Interès Local.

El refugi de l'aeròdrom del pla Bruguera és un bon exemple d'allò que és l'arquitectura militar, molt diferent de l'arquitectura civil que estem acostumats. Es tracta d'una construcció que busca la funcionalitat, l'economia, i la facilitat d'execució per sobre d'aspectes com el confort i l'estètica; i que dóna com a resultat una construcció extraordinàriament austera, ajustada a un moment de conflicte bèl·lic.

1.3.3.2.- ASPECTES TÈCNICS DE LA CONSTRUCCIÓ DEL REFUGI

L'estudi dels trets tècnics sobre la construcció, els he agrupat en quatre àmbits: el geomètric, els materials, la ventilació, el confort i la capacitat.

1.3.3.2.1.- GEOMETRIA

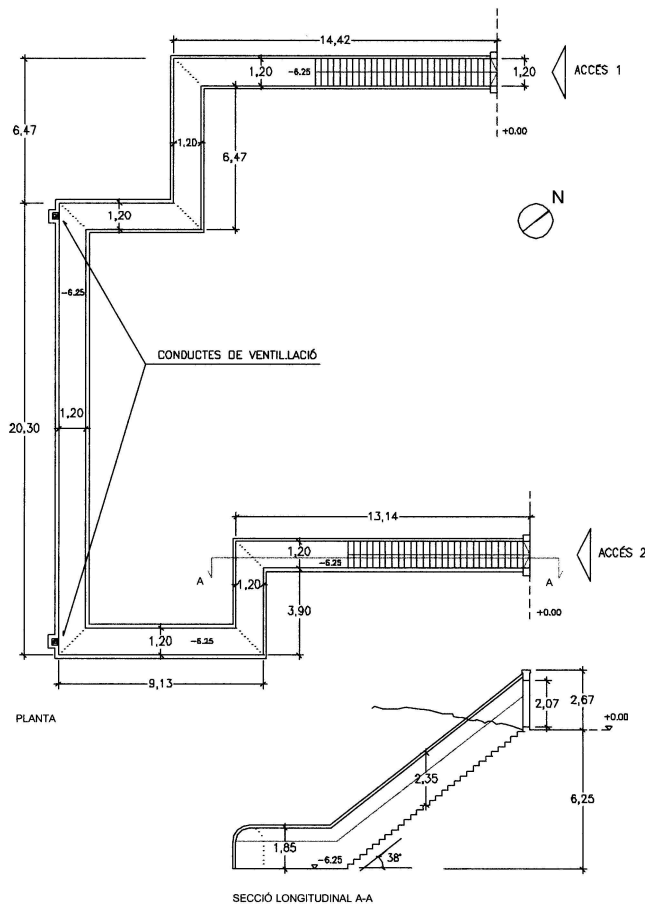
La geometria d'aquest refugi antiaeri és reduïda al desenvolupament d'un túnel subterrani en forma de "u", de secció rectangular, i cobert amb volta de canó, que compta amb dos accessos, que permet penetrar al terreny a través d'una escala fins a una profunditat de més de 6 metres.



Vista posterior de l'accés est del refugi. 7-6-2004. (AMC).

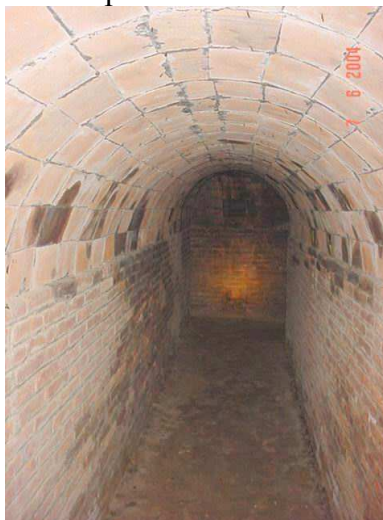
¹⁰⁰ *Testimoniatge informal de R. R. S. Castellar del Vallès, 24-3-2004 i Enregistrament del testimoniatge oral de J. C. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939) i la postguerra. Castellar del Vallès, 30-3-2004.*

REFUGI ANTI-AERI de l' AERÒDROM de CASTELLAR DEL VALLÈS



Plànol i secció del refugi antiaeri de l'aeròdrom de Castellar del Vallès. Galdric Ruiz

Es tracta de situar a la profunditat suficient, per a garantir la protecció, un passadís estret on hi pugui cabre el màxim de persones durant el temps que dura un atac aeri.



Vista del passadís central del refugi. 7-6-2004.(AMC).

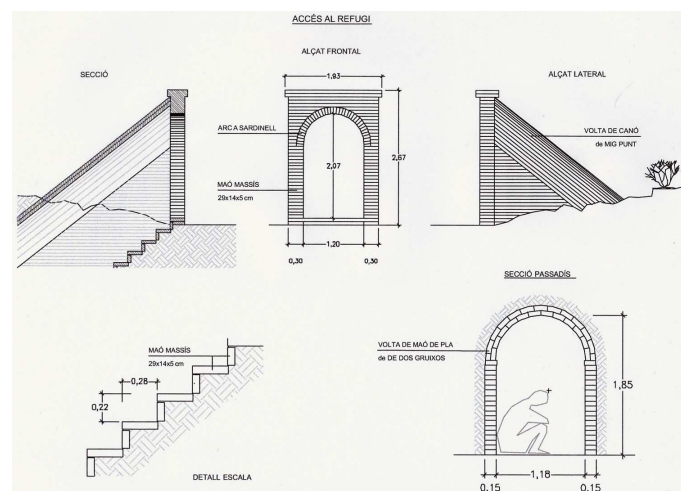
Exteriorment, i per necessitats òbvies de protecció, la construcció és molt poc perceptible entre la vegetació i tan sols en són visibles els accessos. El refugi compta

amb dues entrades per permetre un accés ràpid, una millor circulació de l'aire, i per assegurar la sortida des de l'interior en cas de bloqueig d'un dels accessos.



Vista exterior de l'accés est del refugi. 7-6-2004. (AMC).

El tram d'escala a continuació, compta amb vint-i-nou esglaons i és continu fins als 6.25 metres de profunditat. A partir d'aquí comença el passadís, que tot i ser estret i no massa alt, aquest túnel de secció contínua i homogènia permet encabir una filada de gent asseguda a terra, i alhora, deixar un pas lliure per a la circulació de les persones.



Detalls constructius del refugi antiaeri de l'aeròdrom de Castellar del Vallès. Galdric Ruiz.

1.3.3.2.2.- MATERIALS

Pel que fa als materials utilitzats en la construcció del refugi, cal destacar que únicament presenta un sistema constructiu: la paret de fàbrica de maó massís. Les moltes possibilitats que proporciona el maó massís en combinació amb el morter de ciment, la seva flexibilitat constructiva, ràpida execució i bona resistència a compressió, permeten cobrir totes les necessitats d'aquest tipus de construcció: la formació de les voltes de canó del sostre, la realització de les parets laterals i les entrades del túnel o, fins hi tot, del terra i dels mateixos graons de les escales.



Vista de la volta que forma la cubrició del sostre del refugi. 7-6-2004. (AMC).

1.3.3.2.3.- VENTIL·LACIÓ

Cal destacar la importància que en aquest tipus de construccions en profunditat pot arribar a tenir la ventilació natural. Per això no és suficient el fet de tenir dos accessos diferents i cal que es complementin amb la presència de dos conductes verticals de vint cm. de diàmetre, que connecten els punts més profunds i més allunyats dels accessos amb la superfície.

És molt possible que aquests conductes s'utilitzessin alhora, per mantenir la comunicació amb l'exterior a través de la veu o per a fer arribar objectes o menjar a la l'interior del refugi.



Vista d'una de les conduccions d'extracció d'aire. 7-6-2004. (AMC).

1.3.3.2.4.- CONFORT I CAPACITAT

Finalment comentar que a pesar que un refugi antiaeri no pot pretendre tenir les mateixes condicions de confort que un edifici normal, el fet de trobar-se a una profunditat de més de sis metres li permet oferir una temperatura constant al llarg de tot l'any d'aproximadament de quinze graus centígrads. Això es degut a que en aquesta

profunditat les oscil·lacions tèrmiques exteriors (dia-nit, hivern-estiu) són absorbides per la gran massa de terreny i no arriben a alterar la temperatura interior. Quant a la capacitat, segons els informes oficials, era prevista per a un centenar de persones.¹⁰¹

1.3.4.- ACTITUDS I PERCERCEPCIONS DAVANT LA GUERRA AÈRIA I LA INSTITUCIONALITZACIÓ DE MESURES DEFENSIVES: LA CREACIÓ DE LA JUNTA DE DEFENSA PASSIVA LOCAL (JDPL)

Un cop esclatada la guerra, l'actitud majoritària de la població davant els atacs aeris és de curiositat, que es concreta en la visualització dels *raids* sobre Barcelona. Es tracta d'una novetat aliena al món local, que provoca la recerca de punts elevats per a contemplar-los. Al cafè de cal Tort, al carrer Major, per exemple, es dona el cas de parroquians que demanen poder accedir al terrat que oferia una visió general dels combats.¹⁰² Passada la novetat, s'obre un període d'indiferència, és una realitat forana que no es percep com a viable dins l'àmbit local i l'època és prou complexa per no capficar-se per la pròpia problemàtica personal. A poc a poc, i a mesura que es va coneixent l'abast real dels bombardeigs, les víctimes i les destruccions que provoquen, generen un sentiment d'indignació, de rebuig.

A l'inici de l'any 1938, es comença a percebre la preocupació davant d'una possible agressió aèria resultat del decurs de la guerra. Sense arribar a bastir cap mena d'organisme específic, el Consell Municipal va emetre una nota adreçada en aquest sentit. El Consell Municipal va acordar que en cas d'alarma o de bombardeig, es tanquessin completament els porticons de les finestres o ventalles que comuniquessin amb l'exterior, amb l'objectiu que no poguessin esdevenir punt d'orientació per a les aeronaus. Els establiments que volguessin tenir-hi llum havien de cobrir les ventalles amb persianes o pintar els vidres de manera que la claror no passés al carrer. No complir les disposicions podia donar lloc a màximes sancions i a les responsabilitats que pertoquessin.¹⁰³

Els grans *raids* aeris de març de 1938 sobre Barcelona i el seu balanç colpeixen fortament l'ànim de la població, tant per la seva intensitat com per la seva extensió. A més, cal afegir la construcció de l'aeròdrom militar, el març-abril de 1938, i la implantació d'indústria de material de guerra, una secció del SAF-16, l'abril de 1938, que enceten una nova etapa en la percepció del fenomen bèl·lic des de l'aire. A Castellar del Vallès no s'havia pres consciència de la possibilitat d'esdevenir un objectiu bèl·lic perquè s'associava aquesta característica amb l'existència d'elements estratègics o logístics, totalment absents fins aleshores a l'àmbit local, i es desconeixia l'estratègia real de l'aviació nacionalista. Des d'aquest moment, sí que s'adquireix vertadera consciència del perill, i la població es fa seva la preocupació i la por davant d'un possible bombardeig: s'adopten de mesures col·lectives i personals de seguretat, com la construcció de refugis antiaeris, i l'articulació d'organitzacions institucionals de defensa i de protecció. Quant a les actituds, conviuran la impotència que derivarà en la desmoralització, barrejades amb reaccions més passionals i visceral, amb la satisfacció

¹⁰¹ AGMA. *Servicio Histórico Militar. Archivo de la Guerra de Liberación*. Armario 93. Legajo 1281. Carpeta núm. 15. Fol. 21 anvers i revers.

¹⁰² *Enregistrament del testimoniatge oral de R. M. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939)*. Castellar del Vallès, 31-12-2002.

¹⁰³ .- "Noticiari. Notes de la Presidència". *La Farga*. Núm. 255 (14-I-1938). P. 4.

íntima dels partidaris dels nacionalistes que veien més proper la fi del conflicte i la victòria del seu bàndol.¹⁰⁴

La por a un possible bombardeig, visualitzat molts vespres en els atacs a la ciutat de Barcelona, suposava l'inici de la pràctica d'algunes precaucions defensives de caràcter personal. Novament al cafè de cal Tort, ara, quan es produïa aquesta contingència, alguns clients demanaven poder aixoplugar-se al soterrani de l'edifici.¹⁰⁵ Un dels espais on la temença als bombardeigs era més palpable era la barriada de can Serrador, molt propera al camp d'aviació, on la memòria popular és molt més intensa en relació a aquesta percepció.¹⁰⁶

En molts casos aquesta por era amplificada entre els nens per les experiències viscudes pels refugiats de Madrid amb els quals compartien aula, i per les converses dels grans amb refugiats que provenien de zones afectades pels bombardeigs. Ara són escoltats amb l'atenció que deriva de l'interès per un afer que afecta directament. Ara trobarem a l'escola, com s'expliquen algunes tècniques de defensa passiva i alguns pares donaven als seus fills un tros de fusta que era indicat col·locar-se'l a la boca per si llençaven bombes.¹⁰⁷

El 19 d'abril, en un ple del Consell Municipal, s'exposa el projecte dels mestres de l'escola local de donar classe a l'aire lliure per tal d'evitar el perill imminent que existia en un edifici ple de mainada en cas de bombardeig aeri. La proposta va ser aprovada.¹⁰⁸ Des d'aleshores, les classes es van impartir en el turó de Puigvert i els infants van excavar unes grades i van anivellar al davant unes explanades per col·locar-hi la pissarra i una tauleta per al professor. Cada classe tenia el seu indret determinat.¹⁰⁹ Els bons propòsits de la iniciativa van topar amb les dificultats dels alumnes per realitzar quatre viatges al dia per tal d'acudir a un indret allunyat on rebre formació, i el rebuig i les protestes dels pares, que van suposar un alt índex d'absentisme escolar. Com a alternativa, el director de l'escola, Sr. Vera, va demanar al Consell que demanés autorització al Director General d'Ensenyament Primari per tal d'establir horari per a una sola classe, o bé al matí o a la tarda.¹¹⁰

A la mateixa sessió del dia 19 d'abril, el conseller Joan Vilanova¹¹¹ proposa la construcció de refugis per a protegir-se contra possibles atacs aeris, suggeriment que

¹⁰⁴ Montagut, Lluís. *Crònica del període extraordinari (1931-1939) viscut a Castellar del Vallès*. Op. cit. Vol. II. P. 403.

¹⁰⁵ *Enregistrament del testimoniatge oral de R.M. ...op. cit.*

¹⁰⁶ *Enregistrament del testimoniatge oral de R.L. ... op. cit. i Enregistrament del testimoniatge oral d'I. T ... op. cit.*

¹⁰⁷ *Enregistrament del testimoniatge oral de R. L. ... op. cit.*

¹⁰⁸ AMC. 1.2.3. *Llibres d'Actes. Llibre d'Actes del Consell Municipal de Castellar del Vallès*. Any 1938. Núm. 21. 19 d'abril de 1938. P. 2 anvers.

¹⁰⁹ *Enregistrament del testimoniatge oral de D. C. Ll. ... op. cit.*

¹¹⁰ AMC. 1.2.3. *Llibres d'Actes. Llibre d'Actes del Consell Municipal de Castellar del Vallès*. Any 1938. Núm. 21. 14 de juny de 1938. P. 9 anvers.

¹¹¹ El setembre de 1937, Joan Vilanova i Brosa és nomenat conseller municipal en representació del PSUC i president de la Comissió d'Economia i de Foment, en substitució de Bartomeu Gelis que havia estat cridat a files. El juny de 1938 passarà a la presidència de la Comissió de Cultura local. Vegeu AMC. 1.2.3. *Llibres d'Actes. Llibre d'Actes del Consell Municipal de Castellar del Vallès*. Anys 1936-1937. Núm. 20. 17 de setembre de 1937. P. 80 revers i 81 anvers i *Ibidem*. Any 1938. Núm. 21. 7 de juny de 1938. P. 6 revers.

també s'aprova alhora que es decideix constituir la JDPL¹¹² d'acord amb el decret corresponent de la Generalitat.¹¹³

Genèricament, les JDPL adreçaven les seves activitats a vetllar per la seguretat de la població davant d'un possible atac aeroquímic, aeri o marítim, a l'organització d'unitats de salvament i a la coordinació dels serveis de seguretat i de protecció locals (policia, bombers i sanitat). També assenyalaven les mesures de seguretat que creien convenients i s'ocupaven del proveïment de materials a les esmentades forces. En conjunt, integraven unitats de treballadors voluntaris, dependents del Departament de Treball, la Defensa Passiva, els Serveis Z (gasos), el Consell de Sanitat de Guerra i la Secretaria de Defensa Passiva del Comitè Proexèrcit Popular i depenien del conseller Rafael Vidiella, del Departament de Treball de la Generalitat, tot i que en cas d'esdevenir zona directa de guerra, passaven a dependre de l'estat Major de l'exèrcit de l'Est.¹¹⁴

Les JDPL depenien de la Junta de Defensa Passiva de Vegueria, si s'havia constituït, i aquestes de la Junta de Defensa Passiva de Catalunya, creada el 9 de juny de 1937. La composició de les JDPL venia prefixada per l'organigrama següent: un cap o delegat, l'alcalde; el cap militar; el cap d'ordre públic; l'arquitecte o l'enginyer municipal; el metge municipal i representats d'ERC, UGT i CNT, més un secretari.

La JDLP es crea a Castellar del Vallès el 25 d'abril de 1938¹¹⁵ en aplicació de la potestat d'organització en el moment que fos considerada necessària. L'organigrama local, tot i que intenta ser mimètic a l'organigrama general, reflecteix les limitacions de representació d'una localitat amb poc pes demogràfic: pel que fa als membres del Consell Municipal, era integrada per Vicens Roca, l'alcalde, i pel secretari Josep Valls; per tècnics de l'àmbit sanitari, com el metge titular, Amadeu Casanovas, i per membres de la CNT (Joan Sanosa), UGT (Ramon Soler) i del CRA (Joan Brossa) que provenien laboralment del món de la construcció.

Les mesures i directrius endegades per la JDPL ens són absolutament desconegudes per inexistència de dades. Quant als sistemes d'alerta i d'avís, desconeixem si se n'havia establert algun, tot i que no es descarta la possibilitat que se n'hagués establert algun. La manca de dades documentals ens deixa sense resoldre aquesta possibilitat. Tampoc la inexistència d'atacs aeris no ens permet recórrer a la memòria popular. Allò que si coneixem són les ofertes de subministrament de sirenes i altres materials vinculats a la defensa passiva per part d'indústries de Sabadell i de Barcelona. El Consell Municipal va rebre propaganda de l'empresa col·lectivitzada Engranatges Font-Campabadal on s'oferia un reductor sirena anàleg als que servia a l'Ajuntament de Barcelona davant l'eventualitat d'un atac aeri o qualsevol altre cas d'alarma. Amb un abast de tres quilòmetres, podia funcionar accionat per una única persona i no depenia del fluid elèctric.¹¹⁶ Malgrat tots els avantatges, l'oferiment va ser rebutjat.

¹¹² AMC. 1.2.3. *Llibres d'Actes. Llibre d'Actes del Consell Municipal de Castellar del Vallès*. Any 1938. Núm. 21. 19 d'abril de 1938. P. 2 revers.

¹¹³ *Diari Oficial de la Generalitat*. Núm. 226. 11-8-1937.

¹¹⁴ Pujadó, Judit. *Oblits de rereguarda: els refugis antiaeris de Barcelona (1936-1939)*. Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 1988. P. 46-48.

¹¹⁵ - . "Constitució de la Junta de Defensa Passiva". *La Farga*. Núm. 270 (29-IV-1938). P. 2.

¹¹⁶ AMC. Full de propaganda de l'empresa col·lectivitzada Engranatges Font - Campabadal. Vegeu AHN. *Guerra Civil. 1936-1937. Dirección General de la Administración Local*. Castellar del Vallès. Lligall 306 (1), sense fol.



Full de propaganda de l'empresa col·lectivitzada Engranatges Font-Campabadal. S.d. (AHN-S).

A part dels refugis militars o vinculats a activitats de suport material a l'exèrcit, a Castellar del Vallès es detecta la iniciativa, en projecte o concreta, d'altres construccions defensives fruit de l'actuació privada o veïnal. Els veïns del carrer de Sant Sebastià, molts d'ells manobres de la construcció i pagesos, van excavar en un marge d'una vinya propera al torrent de Canyelles, una galeria per a refugiar-se. La construcció molt simple i sense entibar, tenia un únic accés.¹¹⁷ Les actes del Consell Municipal reflecteixen dues propostes que no van reeixir, en aquest mateix sentit: la primera, pel mes de juny de 1938, és una iniciativa dels veïns del carrer de Sant Jaume per bastir un refugi antiaeri; la segona, un mes després, dels veïns del Passeig en el mateix sentit.¹¹⁸ La manca de recursos econòmics i l'absència de mà d'obra explicarien moltes vegades la impossibilitat de materialitzar projectes.

Moltes vegades les iniciatives eren més modestes, efímeres. A la llar d'acollida de P. L., a les cases del Pla, al carrer de Sant Jaume, que tenia un pati molt llarg, al cap d'avall hi havia situat un matalàs vell juntament amb uns bastons que calia posar-se a la boca, li havien explicat, quan passessin avions. Per si bombardejaven.¹¹⁹

L'empresa col·lectivitzada Viuda de José Tolrà,¹²⁰ aprofitant el talús de la carretera que porta a can Barba, va edificar en maó dos grans refugis avui en dia coberts: el primer, a l'inici de l'accés principal a la fàbrica, i el segon, una antiga mina d'aigua convertida en font.¹²¹

¹¹⁷ Avui en dia l'espai ha estat urbanitzat i el refugi ha desaparegut. Vegeu *Enregistrament del testimoni oral de D. C. Ll. op. cit.*

¹¹⁸ AMC. 1.2.3. *Llibres d'Actes. Llibre d'Actes del Consell Municipal de Castellar del Vallès*. Any 1938. Núm. 21. 21 de juny de 1938. P. 10 revers i *Ibidem*. 8 de juliol de 1938. P. 12 revers.

¹¹⁹ *Enregistrament del testimoni oral de P. L. P. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939)*. Castellar del Vallès, 9-5-2003.

¹²⁰ L'empresa tèxtil Viuda de José Tolrà S.A. ha estat l'empresa més important al llarg de la història de Castellar del Vallès des d'un punt de vista econòmic i social. Fundada l'any 1856, va mantenir la seva activitat pràcticament sense interrupcions fins l'any 1995. A Barcelona hi havia la seu social i comercial i a Castellar del Vallès, el centres de producció: el molí d'en Busquets, can Barba i, a partir de 1956, la fàbrica nova als Pedrissos. Vegeu Planas, Ester; Portolés, Àlex. *Castellar del Vallès. Recull històric*. Op. cit. P. 49- 53.

¹²¹ Els dos es troben actualment paredats. Vegeu *Enregistrament del testimoni oral de M.C. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939)*. Castellar del Vallès, 2-4-2004 i *Testimoni oral informal de J.M.S.S.* Castellar del Vallès, 24-5-2004.

Malauradament, la fi de l'anotació dels acords municipals, a mitjans de l'any 1938, i la desaparició de la publicació *La Farga*, l'abril de 1938, ens fan impossible seguir resseguint les actuacions de la JDPL.

1.3.5.- CONCLUSIONS

Com en d'altres treballs de recerca històrica sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès, les fonts documentals primàries bàsiques han estat les de tipus oral. Tot i que algunes vegades les fonts orals han estat qüestionades sota criteris de manca d'objectivitat, de representativitat, de rigor i de memòria, són pràcticament les úniques que ens permeten apropar-nos a aquest subjecte històric des d'una escala local.

Les fons documentals primàries amb què hem treballat ens permeten conèixer les percepcions i les relacions de la població civil del Castellar del Vallès dels anys 1938-1939 amb l'aeròdrom, dels qui hi treballaren, dels qui l'observaren i dels qui es vincularen d'alguna manera amb el seu destacament militar. Les activitats aeronàutiques i les estructures militars del camp d'aviació queden fora del radi d'acció de la recerca per inexistència documental.

Es detecta la mancança d'una bibliografia local sobre la Guerra Civil. Únicament és localitzen referències puntuals que impossibiliten el coneixement, l'estudi i la comprensió global d'aquests esdeveniments. En relació amb la rereguarda i la creació d'estructures i elements vinculats als aspectes militars del conflicte, la situació és totalment inexistent.

La instal·lació d'una base aèria al terme municipal de Castellar del Vallès es provocada per causes exògenes a la realitat local i respon a raons de tipus estratègic en el si d'un projecte global de defensa del Principat, i del pla de Barcelona més concretament, durant els anys 1938-1939. Els *raids* de l'aviació nacionalista sobre Barcelona del mes març de 1938 van ser l'impuls definitiu al procés.

La construcció del camp d'aviació a la part sud del terme, la més adequada per la seva orografia, va suposar la reducció dràstica de la superfície de conreu cerealístic local i l'agreujament de les dificultats de proveïment del municipi.

El caràcter de baixa intensitat de les comeses assignades i la immediatesa en la construcció provoquen que l'aeròdrom sigui, físicament, un camp d'aviació amb unes infraestructures modestes, que cobreixen les necessitats bàsiques operatives (pistes, refugis antiaeris, punt de comandament, perímetre de seguretat) i amb deficiències considerables com la inexistència d'hangars, de dipòsits de combustible o de casernes per al contingent de tropes destacades.

L'aeròdrom de Castellar del Vallès tenia una funció secundària, de segona línia, i depenia de l'aeròdrom de Sabadell. El seu ús, molt versàtil, li conferia una multiplicitat de funcions: En primer lloc, donar suport a les unitats de caces que defensaven l'espai aeri barceloní i el port; en segon lloc, recepcionar avions que havien de ser destinats al front; en tercer lloc, realitzant verificacions tècniques d'aeronaus que no havien estat fabricades al SAF-16 i que calia avaluar si es trobaven en condicions de vol i, finalment, la formació de pilots novells, que sortien de l'Acadèmia de Capacitació de l'Aire de

Sabadell o d'altres escoles de vol, a fi d'evitar que la inexperiència d'aquests pogués obstaculitzar les operacions de l'aeròdrom de Sabadell davant d'una situació d'emergència. Tot i aquestes possibilitats, va tenir una funció amb un perfil d'activitat baix durant tot el conflicte.

El camp d'aviació de Castellar del Vallès va tenir una vida efímera, sense cap mena d'utilització després del conflicte civil, que va suposar la progressiva recuperació de l'ús agroforestal i l'enrunament i posterior destrucció de bona part de la cultura material generada durant la seva construcció.

Els atacs aeris i les incursions van incidir poderosament en la moral de la rereguarda a Castellar del Vallès i arreu de la zona republicana. En aquest sentit, podem detectar dues grans etapes: la primera (estiu de 1936-principis de 1938), amb la curiositat per una novetat aliena al món local. Passada la novetat, s'obre un període d'indiferència, que canvia en conèixer el balanç dels bombardeigs i que genera un sentiment d'indignació i de rebuig; la segona (març 1938-gener de 1939), que arrenca dels grans *raids* aeris sobre Barcelona i de les seves conseqüències, que colpeixen fortament l'ànim de la població. A més, cal afegir la construcció de l'aeròdrom militar, el març-abril de 1938, i la implantació d'una secció del SAF-16, l'abril del mateix any, que enceten una nova etapa en la percepció de la guerra aèria. Castellar del Vallès esdevé hipotèticament un objectiu militar perquè compta en el terme amb elements estratègics i de producció de material de guerra. En aquest punt, i adquirida consciència d'aquesta possibilitat, s'articulen un seguit de mesures de defensa i de protecció no institucionals i institucionals. L'administració local estableix la JDPL que instaura una normativa adreçada a aquesta finalitat. Pel que fa a les actituds, coexistirà la impotència que derivarà en desànim, barrejades amb reaccions més visceral, i amb la satisfacció íntima dels partidaris dels nacionalistes que veuran més proper la fi del conflicte i la victòria del seu bàndol.

La manca de recursos econòmics del Consell Municipal i l'absència de mà d'obra explica les iniciatives no materialitzades de molts projectes de defensa. A Castellar del Vallès les construccions de protecció i de defensa són canalitzades col·lectivament per empreses i grups de veïns o particularment per famílies que supleixen les mancances institucionals.

2.- BIBLIOGRAFIA I HEMEROGRAFIA, CARTOGRAFIA, INTERNET, FONTS ORALS I MATERIALS AUDIOVISUALS

2.1.- BIBLIOGRAFIA I HEMEROGRAFIA

- . *La Aviación en la guerra española: V Jornadas de Historia Militar*. Madrid. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica, Monografías del CESEDEN. Núm. 39. 2000.
- . “El Polikarpov I-16 en España (I)”. *Aeroplano. Revista de historia aeronautica*. Madrid. Ministerio de Defensa. Núm. 18. 2000.
- . “El Polikarpov I-16 en España (II)”. *Aeroplano. Revista de historia aeronautica*. Madrid. Ministerio de Defensa. Núm. 19. 2001.
- . *Polikarpov's I-16 fighter. Its forerunners and progeny*. Núm. 128. Red Star 3. Minland Publishing. 2003.

- Abellán Agius, Estanislao. “Los “chatos” en España I”. *Aeroplano. Revista de historia aeronautica*. Madrid. IHCA. Núm. 7. 1989. P. 109-121.
- Abellán Agius, Estanislao. “Los “chatos” en España III”. *Aeroplano. Revista de historia aeronautica*. Madrid. IHCA. Núm. 10. 1992. P. 49-62.
- Abellán Agius, Estanislao. *Los cazas soviéticos en la guerra aérea de España 1936/1939. Cronología operativa de los Polikarpov I-15 “Chato” e I-16 “Mosca” en el conflicto español*. Madrid. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica. 1999.
- Alay, J.C.; Montlló, J. “Els búnquers del litoral del Maresme. Un element patrimonial a punt de desaparèixer”. *XV Sessió d’Estudis Mataronins*. Mataró. Museu-arxiu de Santa Maria. 1998.
- Albertí, Elisenda; Albertí, Santiago. *Perill de Bombardeig! Barcelona sota les bombes (1936 -1939)*. Barcelona. Albertí Editors. 2004.
- Armero, José Mario; González, Manuel. *Armas y pertrechos de la Guerra Civil Española*. Madrid. Ediciones Poniente-Historia 16. 1986
- Buixadé, Antònia. “La Farga del meu record”. *Plaça Vella*. Núm. 9. Castellar del Vallès. 1983.
- Castell, Edmon; Falcó, Lluís. “Els projectes museístics de la batalla de l’Ebre”. *Mnemòsine. Revista catalana de museologia*. Número 1. Barcelona. Any 2004. P. 49-54.
- Castells i Peig, Andreu. *Sabadell. Informe de l’oposició. Vol V: Guerra i Revolució 1936-1939*. Sabadell. Riutort. 1983.
- Chamorro Campos, J. “Hangares de protección para aviones de combate. Diversas soluciones”. *Revista de Aeronautica y astronautica*. Madrid. Marzo 1982. P. 280-292.
- DD. AA. *La batalla de l’Ebre. Història, paisatges i patrimoni*. Barcelona. Pòrtic. 1999.
- DD.AA. *La Guerra Civil Española*. Madrid. Editorial Urbiòn. 1979.
- DD. AA. *Polikarpov fighters in action Pt.1*. Carrollton. Squadron/Signal publications, inc. Aircraft number 157. 1995.
- DD. AA. *Polikarpov fighters in action Pt.2*. Carrollton. Squadron/Signal publications, inc. Aircraft number 162. 1995.
- DD. AA. *Polikarpov I-16. The history of a revolutionary aircraft*.
- DD. AA. *La República i la Guerra Civil. Sabadell 1931 - 1939*. Sabadell. Ajuntament de Sabadell. 1986.
- Ejarque, Joaquim; Rustullet, Miquel. *El camp d’aviació de Martís: 1938 -1960*. Banyoles. Consell Comarcal del Pla de l’Estany. 2004.
- Escorsell Casablanques, Leandre; Redón, Pere. *La historia de la aviación catalana a través del Aero Club Barcelona - Sabadell con motivo del cincuentenario del Aero Club 1953 -2003*. Sabadell. Ediciones del Aero Club Barcelona-Sabadell. 2003.
- La Farga, setmanari castellarenc*, anys 1936-1938.
- Fernández García, José. “Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (1)”. *Diario de Sabadell* (18-III-2004). P. 2.
- Fernández García, José. “Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (2)”. *Diario de Sabadell* (19-III-2004). P. 2.
- Fernández García, José. “Tomás López y los cazas I-15 e I-16 (y 5)”. *Diario de Sabadell* (25-III-2004). P. 2.
- Fontova, R; Cols, C. “El refugi de Negrín”. *El Periódico de Catalunya* (2-III-2003).
- Gallart i Vivé, Ernest. *Una proposta de museïtzació per al refugi antiaeri de l’aeròdrom del pla de la Bruguera*. Assaig presentat al VI Certamen Literari Joan Arús. Castellar del Vallès. Mecanoscrit inèdit. 2006.
- Gallart i Vivé, Ernest. “La guerra aèria a la rereguarda republicana a Catalunya (1938-1939) a Castellar del Vallès”. *Recerca*. Núm. 3. Castellar del Vallès. 2004. P. 77-105.

- Gallart i Vivé, Ernest. *Alguns aspectes de la quotidianitat a la rereguarda republicana durant la guerra Civil Espanyola (1936 - 1939) a Castellar del Vallès*. Assaig presentat al IV Certamen Literari Joan Arús. Castellar del Vallès. Mecanoscrit inèdit. 2004.
- Gallart i Vivé, Ernest. "Un testimoniatge de la lleva del biberó a Castellar del Vallès". *Quadern*. Núm. 143. Sabadell. 2003. P. 23-26.
- Gallart, Ernest; Òsul, Andreu; Sáiz, Sílvia. "Un testimoni de la lleva del biberó a Castellar del Vallès". *Recerca*. Núm. 4. Castellar del Vallès. Desembre de 2004. P. 87-102.
- Generalitat de Catalunya. Comissariat de propaganda. *Ciudadà, Què has de fer davant la guerra aèria*. Barcelona?. 1936.
- Generalitat de Catalunya. Departament de Defensa. *¡Protegeos! Consejos a la población civil contra los ataques por bombardeo*. Ed. Marxista S.A. Barcelona. 1936.
- Generalitat de Catalunya. JDPC. *Normes generals i instruccions tècniques*. Barcelona. S.d.
- Generalitat de Catalunya. JDPC. *Agresiones químicas*. Barcelona. Seix i Barral E.C. 1938.
- Gort, Ezequiel. "Obrim el refugi, obrim l'arxiu Municipal". *Arxiu*. Núm. 1. Reus. Setembre de 1997. P. 1-12.
- Larios, José. *Combate sobre España*. Madrid. Editorial San Martin.1982.
- Madariaga, Franciso Javier de. *Reus, epicentre de la Força Aèria de la República (1936-1939)*. Tarragona. Eolo Edicions. 2000.
- Maluquer Wahl, Juan J. *L'aviació de Catalunya els primers mesos de la guerra civil*. Barcelona. Ed. Pòrtic. 1978.
- Martínez Bande, J. M. *La batalla del Ebro*. Madrid. Servicio Histórico Nacional. 1978.
- Martínez Bande, J. M. *La campaña de Cataluña*. Madrid. Servicio Histórico Nacional. 1979.
- Maslov, Mikhail A. *Polikarpov I-15 bis*. Wyd. Militaria. Núm. 199. 2004.
- Merino, O. "Búnquer soviètic al Tibidabo". *El Periódico de Catalunya* (8-XII-2002).
- Montagut Homet, Lluís. *Crònica del període extraordinari (1931-1939) viscut a Castellar del Vallès*. 2 vols. Mecanoscrit inèdit. 1977.
- Montlló Bolart, Jordi. "Testimonis arqueològics i patrimonials de la Guerra Civil a Catalunya". *Mnemòsine. Revista catalana de museologia*. Número 1. Barcelona. Any 2004. P. 35-48.
- Muñoz Díez, M. *Defensa pasiva antiaérea. Refugios. Instrucciones elementales para la protección contra los ataques aéreos con bombas explosivas e incendiarias*. Barcelona. Ajuntament de Barcelona. 1937.
- Planas, Ester; Portolés, Àlex. *Castellar del Vallès. Recull Històric*. Castellar del Vallès. Ajuntament de Castellar del Vallès. 1995.
- Permuy López, Rafael A. *Los pilotos de caza de la aviación republicana*. Vol. I. Histórica 36/39. 2001.
- Pujadó i Puigdomènech, Judit. *Oblits de rereguarda: els refugis antiaeris de Barcelona (1936-1939)*. Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 1998.
- Pujadó i Puigdomènec, J. "La defensa passiva i la construcció de refugis a Barcelona (1936-1939)". A: Vilarroya, J; Pujadó, J.; Powles, V. *El refugi 307. La Guerra Civil i el Poble Sec 1936-1939*. Barcelona. Ajuntament de Barcelona. 2002. P. 40-61.
- Rodriguez Palacín, Jerónimo. "Refugios de Aviones. Necesidad". *Revista de Aeronautica y astronautica*. Madrid. Marzo 1982. P. 274-279.
- Ruiz, Galdric. *El refugi antiaeri de l'aeròdrom de la FARE (Fuerza Aérea de la República Española) al pla de la Bruguera*. Comunicació presentada al 2n Congrés

- d'Història Local de Castellar del Vallès, celebrat a ca l'Alberola el 8 de març de 2003. Inèdita.
- Sáiz, Sílvia. "Els primers temps de la guerra civil a Castellar del Vallès a través del setmanari *La Farga*. Una primera aproximació". *Recerca*. Núm. 2. Castellar del Vallès. Juliol de 2003. P. 215-288.
- Sáiz, Sílvia. "La visió de la guerra civil a Castellar a través del setmanari castellanenc *La Farga* (setembre de 1937-abril de 1938)". *Recerca*. Núm. 4. Castellar del Vallès. Desembre de 2004. P. 113-139.
- Salas Larrazábal, Jesús. *La Guerra de España desde el aire*. Barcelona. Ariel. 1971.
- Salas Larrazábal, Jesús. *Guerra aérea: 1936-39*. Tomo III . *Guerra en los cielos de la antigua Corona de Aragón*. Madrid. Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire. 2001.
- Salas Larrazábal, Jesús. *Guerra aérea: 1936-39*. Tomo IV. *El desenlace*. Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire. 2003.
- Salas Larrazabal, Jesús. *Intervencion extranjera en la Guerra de España*. Madrid. Editorial Nacional. 1974.
- Serveis tècnics de l'Ajuntament de Castellar del Vallès. *Catàleg de Béns culturals d'interès local. Memòria*. Castellar del Vallès. 1999.
- Shores, Christopher. *Las fuerzas aéreas en la Guerra Civil Española*. Madrid. Editorial San Martín.
- Solé, Josep M.; Vilarroya, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. Barcelona. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 1986.
- Solé, Josep M.; Vilarroya, Joan. *España en Llamas. La guerra civil desde el aire*. Madrid. Ediciones Temas de Hoy, S.A. 2003.
- Vilarroya i Font, Joan. *Els bombardeigs de Barcelona durant la guerra civil, 1936-1939*. Montserrat. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 1981.

2.2.- CARTOGRAFIA

- Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC). *Mapa del Vallès Occidental*. Escala 1:50.000. Núm.40. Barcelona. Ediciones Primera Plana S.A. 1996.
- Editorial Alpina. *Mapa – Guia Excursionista. Sant Llorenç del Munt i l'Obac*. Sèrie E-25. Esc. 1: 25.000. Granollers, Editorial Alpina.
- Planimetria Municipal*. Regidoria d'Urbanisme. 2006.

2.3.- INTERNET¹²²

2.3.1.- AERONAUTS DE LA FARE

- [Http:// www.usuarios.lycos.es/mrodval/GC105903.HTM](http://www.usuarios.lycos.es/mrodval/GC105903.HTM)
- [Http://www.geocities.com/red_spain/](http://www.geocities.com/red_spain/)
- [Http://www.usuarios.lycos.es/mrval/](http://www.usuarios.lycos.es/mrval/)
- [Http://www.zi.ku.dk/personal/drnash/model/spain/SpainAir.htm](http://www.zi.ku.dk/personal/drnash/model/spain/SpainAir.htm)
- [Http://www.telcom.es/~jcastjr/fs/gcivil.html](http://www.telcom.es/~jcastjr/fs/gcivil.html)
- [Http://www.aire.org/gce/](http://www.aire.org/gce/)
- [Http://members.es.tripod.de/henrisb/index.htm](http://members.es.tripod.de/henrisb/index.htm)
- [Http://www.boozers.fortunecity.com/lolos/226/](http://www.boozers.fortunecity.com/lolos/226/)
- [Http://www.zi.ku.dk/personal/drnash/model/spain/SpainAir.htm](http://www.zi.ku.dk/personal/drnash/model/spain/SpainAir.htm)

¹²² Pel que fa a les referències de les webs d'Internet, aquestes eren actives a data de 12 de desembre de 2006.

[Http://www.geocities.com/Vienna/Choir/5129/desglos.htm](http://www.geocities.com/Vienna/Choir/5129/desglos.htm)
[Http://usuarios.lycos.es/SANMARCA/index.htm](http://usuarios.lycos.es/SANMARCA/index.htm)

2.3.2.- ASSOCIACIONS, CENTRES DE DOCUMENTACIÓ I MUSEUS

[Http://www.adar.es](http://www.adar.es)
[Http://www.aeroteca.com](http://www.aeroteca.com)

2.3.3.- CULTURA MATERIAL DE LA GUERRA CIVIL ESPANYOLA

[Http://www.terra.es/personal/chechinet/](http://www.terra.es/personal/chechinet/)
[Http://www.nidosdeametralladora.tripod.com/](http://www.nidosdeametralladora.tripod.com/)
[Http://www.usuarios.lycos.es/antoniomarinlopera/vestigios.htm](http://www.usuarios.lycos.es/antoniomarinlopera/vestigios.htm)
[Http://www.usuarios.lycos.es/antoniomarinlopera/guerraenjaen.htm](http://www.usuarios.lycos.es/antoniomarinlopera/guerraenjaen.htm)
[Http://www.ayto-cartagena.es/turfra521.htm](http://www.ayto-cartagena.es/turfra521.htm) [PDF].
[Http://www.vialibre-ffe.com/hemeroteca/463/revista/historia.htm](http://www.vialibre-ffe.com/hemeroteca/463/revista/historia.htm)
[Http://www.vialibre-ffe.com/hemeroteca/463/revista/historia.htm](http://www.vialibre-ffe.com/hemeroteca/463/revista/historia.htm) -
[Http://www.incuna.org/index.php?option=com_remository&Itemid=61&func=selectcat
&cat=](http://www.incuna.org/index.php?option=com_remository&Itemid=61&func=selectcat&cat=)
[Http://www.losmonegros.com/noticias/noticiasDetalle.asp?idNoticia=418&heme=1](http://www.losmonegros.com/noticias/noticiasDetalle.asp?idNoticia=418&heme=1)
[Http://www.elcantodelbuho.org/mensajes/2004_12_20CVC.html](http://www.elcantodelbuho.org/mensajes/2004_12_20CVC.html) - 32k
[Http://www.la-almenara.com/especiales/reportajes/16_reportajes/16_reportajes.htm](http://www.la-almenara.com/especiales/reportajes/16_reportajes/16_reportajes.htm)
[Http://www.losmonegros.com/noticias/noticiasDetalle.asp?idNoticia=418&heme=1](http://www.losmonegros.com/noticias/noticiasDetalle.asp?idNoticia=418&heme=1)
[Http://www.indalia.es/cultura/29512/index.htm](http://www.indalia.es/cultura/29512/index.htm)
[Http://www.editur.com/](http://www.editur.com/)

2.3.4.- LA FARE

[Http://www.barranque.com/guerracivil/documentacion.htm](http://www.barranque.com/guerracivil/documentacion.htm)
[Http://www.libreriagarmar.com/hm/aviacion.html](http://www.libreriagarmar.com/hm/aviacion.html)
[Http://www.sb hac.net/Republica/TextosIm/Aviacion/Aviacion.htm](http://www.sb hac.net/Republica/TextosIm/Aviacion/Aviacion.htm)
[Http://www.guerracivil1936.galeon.com/ejrep3.htm](http://www.guerracivil1936.galeon.com/ejrep3.htm)
[Http://www.asturiasrepublicana.com/cervera6.html](http://www.asturiasrepublicana.com/cervera6.html)
[Http://www.usuarios.lycos.es/henrisb/](http://www.usuarios.lycos.es/henrisb/)
[Http:// www.aire.org/portal/](http://www.aire.org/portal/)
[Http://www.nodo50.org/despape/Nuestra%20Historia/guerra%20civil/aviacionrepublicana.htm](http://www.nodo50.org/despape/Nuestra%20Historia/guerra%20civil/aviacionrepublicana.htm)
[Http://www.rojoyazul.net/cronologia/1937.htm](http://www.rojoyazul.net/cronologia/1937.htm)
[Http://www.aero.upm.es/es/alumnos/historia_aviacion/tema21.html](http://www.aero.upm.es/es/alumnos/historia_aviacion/tema21.html)
[Http://www.lacucaracha.info/scw/diary/1936/november/index_es.htm](http://www.lacucaracha.info/scw/diary/1936/november/index_es.htm)
[Http://www.serafimov.com/articulos_historicos_acorazado_espana_1.htm](http://www.serafimov.com/articulos_historicos_acorazado_espana_1.htm)

2.3.5.- HISTÒRIA MILITAR AÈRIA (1936 -1939)

[Http://www.es.geocities.com/sagunto1937_1938/aboutme.htm](http://www.es.geocities.com/sagunto1937_1938/aboutme.htm)
[Http://www.barranque.com/guerracivil/aviacion.htm](http://www.barranque.com/guerracivil/aviacion.htm)
[Http://www.terra.es/personal2/mas_jag/aragon/index.htm](http://www.terra.es/personal2/mas_jag/aragon/index.htm)
[Http://www.serrablo.org/revista/s101/s101-3.html](http://www.serrablo.org/revista/s101/s101-3.html)
[Http://www.gipuzkoa1936.com/diase.php?dia=11&imes=9&pag=4](http://www.gipuzkoa1936.com/diase.php?dia=11&imes=9&pag=4)

[Http://www.marevalo.net/caceres/guerra_incivil.html](http://www.marevalo.net/caceres/guerra_incivil.html)

2.4.- FONTS ORALS

- Enregistrament del testimoniatge oral de C. A. G. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Castellar del Vallès, 26-4-2004.
- Enregistrament del testimoniatge oral de M. C. V. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939) i la postguerra. Castellar del Vallès, 1-5-2003.
- Enregistrament del testimoniatge oral de M.C. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939) i la postguerra. Castellar del Vallès, 2-4-2004.
- Enregistrament del testimoniatge oral de D. C. Ll. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Castellar del Vallès, 4-6-2001.
- Enregistrament del testimoniatge oral de J.C. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Castellar del Vallès, 30-3-2004.
- Enregistrament del testimoniatge oral de J.L. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Castellar del Vallès, 10-12-2004.
- Enregistrament del testimoniatge oral de R.L. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Castellar del Vallès, 24-3-2004.
- Enregistrament del testimoniatge oral de T. L. N. sobre la indústria de guerra i l'aeròdrom de Castellar del Vallès durant la Guerra Civil Espanyola (1936-1939). Sabadell, 20-4-2004 i Conversa informal amb T. L. N. Sabadell, 4-4-2004.
- Enregistrament del testimoniatge oral de P. L. P. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939) i la postguerra. Castellar del Vallès, 9-5-2003.
- Enregistrament del testimoniatge oral de R. M. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Castellar del Vallès, 31-12-2002.
- Enregistrament del testimoniatge oral d'A. O. V. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Castellar del Vallès, 29-10-2003.
- Enregistrament del testimoniatge oral de C. P. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Castellar del Vallès, 5-4-2004.
- Enregistrament del testimoniatge oral de P. R. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Castellar del Vallès, 6-5-2004.
- Testimoniatge informal de J. M. S. S. Castellar del Vallès, 24-5-2004.
- Testimoniatge informal de R. R. S. Castellar del Vallès, 24-3-2004.
- Enregistrament del testimoniatge oral de P. S. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Castellar del Vallès, 25-9-2004.
- Enregistrament del testimoniatge oral d'I. S. B. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Castellar del Vallès, 22 i 23-6-2003.
- Enregistrament del testimoniatge oral d'I. T. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Castellar del Vallès, 29-4-2004.
- Enregistrament del testimoniatge oral de J. U. P. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Castellar del Vallès, 14-5-2003 i 20 i 21-6-2004.
- Enregistrament del testimoniatge oral de M. T. V. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Cher, 30-1-2002.
- Enregistrament del testimoniatge oral de J. V. V. sobre l'èxode i l'exili a França. Castellar del Vallès, 6-5-2000.
- Enregistrament del testimoniatge oral de F. V. P. sobre la Guerra Civil Espanyola a Castellar del Vallès (1936-1939). Castellar del Vallès, 11-11-2003.

2.5.- MATERIALS AUDIOVISUALS

DD. AA. *Guerra civil a Catalunya. Testimonis i records*. Barcelona. Diputació de Barcelona. Prod. Pyrene, P.V. i Age. 2003.

Generalitat de Catalunya. *Catalunya màrtir*. Barcelona. Producció Laia Films. 1938.

Hart, David. *La Guerra Civil Española*. London. Granada Television LTD. 1980.

Serra, Joan i Serra, Daniel. *La Guerra Quotidiana*. Barcelona. Sagrera TV i Planeta 2010. 2002.

3.- MATERIALS DOCUMENTALS

3.1.- TESTIMONIS ORALS

3.1.1.- TESTIMONIATGES SOBRE LA CONSTRUCCIÓ DEL CAMP D'AVIACIÓ

TESTIMONIATGE de J.U. (...) *Al meu pare el van agafar. Perquè el volien i això que era en temps roig. (...) Li van fer anar i no hi volia anar, que els feien anar a aplanar-ho. I no hi va voler anar. I perquè no hi va voler anar, el van agafar i el van tancar tres dies a Sabadell.*

TESTIMONIATGE de M.T.P.: (...) *Van recollir tots els pagesos. Van haver-hi d'anar per força.(...) I van haver d'arrencar de tot, van haver d'arrencar vinyes, jo això ja ho he vist canviar tres vegades. Ara, aquí can Moragues sembla aquí mateix, però llavors era molt lluny perquè com que no hi havia res...tot eren vinyes.*

TESTIMONIATGE de C.C.: *T'hi feien anar a treballar per força. Ja ho crec. I això que ell [el seu marit] en tenia un al davant de casa que no li haguera fet anar, però família mateix el van denunciar que ell s'estava a casa seva i podia anar allà a treballar.*

TESTIMONIATGE de M.V.: *Van arrancar tot, el van aplanar i van fer el camp d'aviació, van fer uns quants refugis, que encara un deu existir, no sé si l'han tret, ara al fer tantes naus.*

TESTIMONIATGE de M.R.: *Pues mira es va fer forçadament, va venir un grup d'oficials russos i tota aquesta gent van dir: "Aquesta és un zona on l'hauriem de fer". I llavors per la influència que tenia l'Stalin en aquí, pues van fer contra viento y marea, que van fer malbé, no pobra gent, no vull dir que ells ho fessin, bueno van fer malbé un terreno que era or en barra allò. Va ser influència dels russos.*

TESTIMONIATGE de M.R.: [L'anada al treball de construcció del camp] (...) *A peu. Si algun cop hi havia una necessitat de passar-ne més via potser i anaven en algun camionot, Oi? Però generalment hi anaven a peu.*

3.1.2.- EL DESTACAMENT MILITAR DE LA FARE

TESTIMONIATGE de M.T.S.: *Molts [dels soldats d'aviació] estaven allà a can Carner. A can Moragues i a can Carner, aquelles cases de pagès. Per allà hi havia soldats d'aquests.*

TESTIMONIATGE de R.G.: (...) *Llavors hi havia l'aviació a can Turull (...). I aquesta gent de l'aviació tenien de tot. Hi havia gent que hi anava i els donaven coses. I el meu pare va treure una caixa d'aquells pans, d'allò sec. I carai! Vam tenir pa per no sé per quan de temps. I això molta gent s'espavilava i hi anava en aquest puestos. I aquesta gent tenia de tot els del camp d'aviació.*

TESTIMONIATGE de M.T.S.: *A casa ens faltava tiberi i vam agafar un senyor que treballava al camp d'aviació. I va venir la seva senyora i un nebot. I els teníem a casa.*

Doncs de menjar llavors ja no ens en va faltar, perquè aquell senyor ens en proveïa. Ells en tenien i ens en proveïen.

TESTIMONIATGE de C.P.: [Els aviadors] (...) *Voltaven molt per aquí. N'hi va haver que s'hi van casar. I llavors aquests soldats segons com, a segons quines cases o si tenien relació o no tenien relació, els donaven algun xusco, alguna cosa d'aquestes, llavors en deien xusco, del pa en deien xuscos.*

TESTIMONIATGE de J.U.: *Hi havia molts soldats que eren a can Carner, d'aviació, que per això la meva germana es va casar amb un soldat d'aviació que era a can Carner. Es van conèixer perquè llavors a la meva germana la va fer anar a treballar al molí d'en Busquets,(...), i la meva germana hi anava i es van conèixer amb el seu home. En allà hi havia uns nois i venien molt a telèfons, hi havia els telèfons allà al costat de cal Pascuet, on hi ha ara aquell aparador, allà hi havia els telèfons (...), i vam conèixer uns soldats d'aquests de l'aviació i fèiem broma. I me'n recordo que feien ball en aquí on ara hi ha la biblioteca [que era el Sindicat Agrícola L'Harmonia], en allà es feia ball. I aquests soldats els feien que anessin a ballar.*

3.1.3.- LES ACTIVITATS AERONÀUTIQUES

ENTREVISTADOR: Recorden haver vist avions al cel o a l'aeròdrom de Castellar del Vallès?

TESTIMONIATGE de F.V.P.: (...) *Hi venien els russos, aquells tan grans a aterrar al pla de la Bruguera. Això sí que ho havia vist. (...) N'hi havia de grossos i de petits. Jo en el camp no hi vaig anar mai, però els veia quan passava per la carretera cap a Barcelona que aterraven i s'enlairaven.*

TESTIMONIATGE d'A.C.: *No, no, no. No n'hi vaig veure cap perquè ja dic, jo no em movia de casa (...).*

TESTIMONIATGE de M.V.: *Jo no, no n'hi havia vist mai cap.*

TESTIMONIATGE de M.V.: *Pocs, home, no sé si n'hi havia aterrat mai cap.*

TESTIMONIATGE de M.T.S.: *No ho sé, al menos se n'aixecaven d'aquí també.*

TESTIMONIATGE de M.T.S.: *No me'n recordo, però devien ser avions grossos més aviat, no devien pas ser avionetes, suposo.*

TESTIMONIATGE de C.P.: *Jo creuria que no, no ho sé jo.*

3.1.4.- L' AGRESSIÓ AÈRIA: LA POR ALS BOMBARDEIGS I LES MESURES DE PROTECCIÓ PASSIVA

TESTIMONIATGE de R.M.: *Carai si érem conscients, perquè tan plegat, nosaltres teníem el cafè. I me'n recordo que tot d'un plegat ja senties que bombardejaven oi? i uns reflectors i la gent tothom s'esverava, és clar que és un poble i aquí no van bombardejar mai. Llavors els col·legis ens van fer anar a fer classes a Puigvert perquè els col·legis representa que hi havia perill doncs ens feien anar a Puigvert a donar les classes a Puigvert tot el temps de la guerra.*

TESTIMONIATGE de R.G.: *La gent com jo tenia por que no ens tiressin una bomba.*

TESTIMONIATGE de M.T.S.: *Home, por no, com que ets jove!*

TESTIMONIATGE de F.C.: *No. Por només quan vèiem els avions. Sí, quan passaven els avions, que no havien passat moltes vegades, però quan passaven teníem por, tots teníem por. Tot i que no havien bombardejat mai tots sabíem que ho podien fer, "I si tiren una bomba? I si ens maten?". Això eren els comentaris que fèiem entre els veïns.*

TESTIMONIATGE de F.C.: *Hi va haver molt esverament perquè passaven les avionetes i llavors deien que hi havia molts soldats, però nosaltres al ser en un extrem del poble, al capdamunt no baixàvem gaire cap aquí. Però les avionetes i tot això que passaven, sí que teníem por, la veritat, perquè passaven per sobre nostre que diguéssim.*

TESTIMONIATGE de M.T.S.: *Estaven espantats, pel carrer deien: “A veure què passarà?”. I com que eren tan exagerats: “Veureu a passar uns avions. Ja cal que us tireu al terra” Deien.*

TESTIMONIATGE de M.T.S.: *No, si anava tothom pel carrer i no passava res. Quan vam tenir por va ser quan van començar a dir que bombardejarien el camp d'aviació que era en aquí, acabat de la SONY, allà hi havia... Sap que hi ha aquella torre? Doncs allà hi havia el camp d'aviació, bueno camp d'aviació, hi havia els aviadors, allà. Llavors [era] quan van començar a dir que posarien allà [el camp], llavors si que vam dir: “Ai Mare de Déu Santíssima, ara sí que ens vindran a bombardejar!”, però gràcies a Déu no van venir mai.*

TESTIMONIATGE de C.P.: *[Quan bombardejaven treien la corrent?]. Sí és clar, bueno ja dic, a la nit els llums dels carrer n'hi havia pocs i els pocs que hi havia no cremaven. I nosaltres estàvem allà fora cosint i sentíem els avions om anaven passant. Ja els coneixíem quan anaven carregats, ja ho coneixíem, perquè quan anaven carregats feien un soroll i quan tornaven en feien un altre. Ja els coneixíem.*

TESTIMONIATGE de M.T.P.: *De por a casa meva no res. Nosaltres teníem gent de Barcelona que després van venir. Perquè els amos de la casa tenien dues nenes de l'edat nostra i amb una minyona les van portar aquí per treure-les. Aquelles nenes sí que s'esveraven quan veien reflectors perquè havien viscut poc o molt els atacs.*

TESTIMONIATGE de R.G.: *[Sobre la construcció particular de refugis antiaeris a les llars]. Tampoc, tampoc, és que no veus que no hi havia cap home, tots els homes que hi havia eren vells. Què havien de fer aquests homes vells?.*

TESTIMONIATGE d'A.C.: *[Sobre la construcció particular de refugis a les llars]. No, no, no, van fer aquells dos refugis allà baix, al camp d'aviació, però prou.*

TESTIMONIATGE de R.G.: *Sí que hi havia por, molta por.*

TESTIMONIATGE d'A.C.: *Sí, això sí, al tenir l'església tan a la vora encara més, perquè deien que anaven per les esglésies.*

TESTIMONIATGE de M.V.: *No. Jo no en vaig tenir mai.*

TESTIMONIATGE de C.C.: *Home sí que en tenia, però com que havia hagut d'anar molt a Barcelona per això que ens enviaven (paquets de menjar de l'estranger). Com sentia que picaven que tothom se n'anés als refugis, jo no hi anava perquè no volia deixar el menjar perquè...*

TESTIMONIATGE de M.T.S.: *No, perquè com que no havien vingut mai en aquí doncs no en teníem de por. Jo només me'n recordo una vegada que vaig anar a casa d'una amiga meva i quan baixaven deia: “Verge Santa, ja cal que us en aneu cap a casa vostra perquè venen a bombardejar i no sé què i no sé cuantos. I no van venir mai. I jo me'n recordo que vaig arribar a casa ben tranquil·la i dic: “Ai mare, diu que vindran a bombardejar”. I la mama diu: “Ai mare, qui t'ho ha dit això?” dic: “No ho sé, baixava i m'ho han dit, sobretot marxeu cap a casa i no us esteu als carrers”. Però aquí no va venir mai eh! a bombardejar.*

TESTIMONIATGE de F.C.: *[Degut als avions que sobrevolaven el poble]. Hi n'hi havia que van marxar i tot i se n'anaven cap a les entrades el bosc, però nosaltres, no, nosaltres no ens havíem mogut mai, nosaltres dèiem: “Mira, a la voluntat de Déu”.*

TESTIMONIATGE de F.C.: *Bueno, nosaltres com que eren en allà presentava que era al capdamunt el poble. I no baixarem gaire cap al poble, en aquí baix, i sempre ens quedàvem i dèiem; “Alabat sigui Deu, aviam què serà”, però quan vèiem els avions*

sobre nostre, la veritat teníem pànic, perquè ens pensàvem que és clar ens podien matar. Però moure'ns de casa nosaltres no ens havíem mogut mai, però els veïns sí.

TESTIMONIATGE de F.C.: *Anaven cap al cantó de sota del Puig de la Creu que hi havia una cova que li deien la cova del Mussol, que encara hi és aquesta cova. I sé que els veïns, alguns marxaven i deien que tenien por, que és clar, que no tiressin una bomba i els matés, però nosaltres no ens havíem mogut mai de casa, però els veïns (...) havien marxat en allà i se n'anaven a la cova del mussol per amagar-se perquè tenien por, això sí.*

3.1.5.- ELS BOMBARDEIGS DE BARCELONA

TESTIMONIATGE de R.M.: *(...) Bueno els vèiem, els reflectors i se sentia una mica, sí, això sí, perquè nosaltres a dalt el cafè [de cal Tort] me'n recordo que hi havia un terrat i la gent sortia en allà i veies els reflectors i els avions.*

TESTIMONIATGE de R.M.: *Sí, això sí, d'això me'n recordo que quan se sentien els reflectors, me'n recordo, feien por i tothom s'estava espantat que diguéssim.*

TESTIMONIATGE de R.M.: *Sobre Barcelona, sí. I llavors una vegada n'hi va haver un, em sembla, a Granollers de molt gros em sembla també, Oi? Jo sé que allà hi va matar molta gent també.*

TESTIMONIATGE de M.T.S.: *Sí, sí perquè sempre la por, et deien la gent gran: "Ai, quina por, ai quina por, ai sí venen, ja són aquí a Barcelona". I el vespre veien els llums dels antiaeris de Barcelona "Ai, Ai, que ja venen els avions, goita", es veien uns raigs des d'aquí a Castellar.*

TESTIMONIATGE de LL. L.: *La guerra no es vivia diàriament a Castellar. La guerra es va viure quan bombardejaven a Barcelona. Allà al Pla, al cap d'avall de tot, davant de cal Benasco, hi havia una vinya (...). Nosaltres ens enfilàvem, que hi havia una muralla de l'alçada d'una persona, de pedres i de fang, i allà hi havia fets esglaons i ens enfilàvem a dalt i d'allà dalt vèiem doncs els llums de Barcelona que buscaven els avions i sentíem els bum. Als carrers de Castellar quasi bé tot eren ventalles, i els vidres quan bombardejaven Barcelona retumbaven, se sentia en els vidres: zzz!, zzz! de l'espetec de la bomba se sentia. I nosaltres enfilats allà vèiem com buscaven amb els antiaeris, buscaven els avions. Si els tocaven i els tiraven això no ho sé. Les cases del Pla, sobretot les de la banda dreta (...), doncs tenen un pati molt llarg, és molt més llarg que la casa, dues vegades més llarg. I al cap d'avall hi teníem un matalàs vell, tronat, i teníem uns bastons que ens deien que ens els poséssim a la boca. I vèiem passar les paves, aquells avions alemanys, però mai havien tirat res, mai.*

TESTIMONIATGE de S.S.: *Recordo molt bé el pas de l'aviació. La gent gran deia: "Quan passi l'aviació poseu-vos a l'ombra". Jo sempre m'hi posava quan la sentia, perquè passaven paves, uns avions amb una cua, que es veu que venien de bombardejar per aquí Barcelona, perquè Barcelona sí que la van bombardejar en canvi a Castellar no van arribar a fer res de mal. Nosaltres els miràvem des de fora de casa quan volaven per damunt dels nostres caps.*

TESTIMONIATGE de J.U.: *No, bueno, de vegades, quan hi havia que bombardejaven Barcelona, de vegades veies el reflex, saps. I la gent sí que s'ho mirava.*

3.2.- FONTS DOCUMENTALS

DOCUMENT NÚMERO 1: Situación de fuerzas. AGMA. Legajo núm. 1281. Carpeta núm. 15. Fuerzas Aéreas. Tercera Región. Estado Mayor. Sección 3ª. Operaciones. Situación de fuerzas.

Aeródromo de SABADELL Provincia de BARCELONA 3ª Región Aérea

Situación: Al S. de Sabadell. El lado E. es paralelo al F.C. del N. con unos 5 m. de separación. Entre el campo y el F.C. existe línea de alta tensión en toda su longitud de la parte W. con altura de 12 m.

Forma y dimensiones: Rectangular orientado de N.S. aumentado en un trapezoide en parte central W. De N. a S. en lo más ancho 1.600 m. De E.W. (casi central) 700 m. Al extremo N. 400, y al S. 460 m.

Vientos dominantes: Del S.

Forma y clase del terreno: Tiene algún declive con ligera ondulación de E. a W. en toda su extensión. Ampliable por el S. y E.

Entradas: Al W. existe la línea de alta y alguna chimenea.

Carreteras de acceso al campo: La de Tarrasa que une con la general de Madrid. Tiene unos 200 m. el trozo que va al campo está en buen estado.

Comunicaciones por ferrocarril: F.C. del Norte y los F.C. eléctricos de Sabadell y los Catalanes.

Comunicaciones telefónicas: Uno interior, otro con "Defensa" y otro con Reus.

Comunicaciones telegráficas: En Sabadell.

Edificaciones cerca del campo: Al E. 2: una fábrica de ladrillos y la otra para granja.

Refugios: Dos para el personal; unidos por un túnel de 33 m. de largo, por 150 de ancho y 2 de alto.

DOCUMENT NÚMERO 2: Oficio de la Comisión Gestora Municipal de Castellar del Vallès, Presidencia Recuperación Bienes Agrícolas, 16 de Agosto de 1939. Arxiu familiar Ramon Rusiñol.

Saludo a Franco - ¡Arriba España!

COMISIÓN GESTORA MUNICIPAL DE CASTELLAR DEL VALLÉS

Presidencia Recuperación Bienes Agrícolas

Se ha recibido del Gobierno Militar de Barcelona el telegrama postal de fecha 4 del actual, que copiado literalmente dice así:

"Manifiesto a V. que por orden de la Superioridad se ha dispuesto devolver a sus propietarios los terrenos que fueron campo de aviación, construido por los rojos en ese

pueblo, viniendo obligados con la vigilancia de los Ayuntamientos a conservar las edificaciones usufructuandolas".

Lo que tengo el gusto de comunicarle para su conocimiento, satisfacción y efectos consiguientes.

Dios sea con España y guarde a V. muchos años.

Castellar del Vallés, 16 de Agosto de 1939.

Año de la Victoria.

El Alcalde Presidente

DOCUMENT NÚMERO 3: .- «Noticiari. Pista d'aterratge». *La Farga*. Núm. 266 (1-IV-1938). P. 4 ; .- «Noticiari. La pista d'aterratge». *La Farga*. Núm. 267 (8-IV-1938). P. 2.

NOTICIARI

PISTA D'ATERRATGE

Des del dimarts passat que s'està treballant amb tota activitat en la construcció d'una grandiosa pista d'aterratge en el nostre terme municipal ordenat pel Ministeri de Defensa Nacional.

La pista ocuparà gairebé tots els terrenys coneguts per "La Bruguerola" uns dels més fèrtils i bons de la nostra població, havent estat menester arrencar totes les plantacions que actualment es troben a la terra.

Cumplimentant ordres superior, el Consell Municipal ha mobilitzat a tots els ciutadans compresos entre els 14 i 60 anys d'edat, residents a la població, perquè sense excusa ni pretext de cap mena vagin a treballar en el susdit camp així com també tots aquells que posseeixin animals i arades, deuen prestar-los per tal procedir a l'anivellament de terres i demés treballs que sien necessaris per la major efectivitat i rapidesa en la construcció de la susdita pista.

Ens enterem també que amb fi d'intensificar els treballs, el proper diumenge, es treballarà tot el dia i volguent correspondre en ço acordat l'empresa de l'Excelsior Cinema, acordà suspendre les sessions.

Fem públic que mentre durin els susdits treballs, tots els dies de 8 a 9 del vespre, hi haurà una Comissió composta de representants del Consell Municipal, de les dues Sindicals i del Sindicat Agrícola, reunida en una de les dependències del Consell Municipal per tal de resoldre aquells casos d'incompetència que poguessin al·legar-se pels veïns afectats per dita mobilització.

. - «Noticiari. Pista d'aterratge». *La Farga*. Núm. 266 (1-IV-1938).

NOTICIARI

LA PISTA D'ATERRATGE

Continuen amb tota activitat els treballs per l'acabament de la pista d'aterratge de la qual ja donàvem compte en la nostra última edició, esperant-se que per tot el que resta de setmana, quedarà definitivament enllestida.

. - "Noticiari. La pista d'aterratge". *La Farga*. Núm. 267 (8-IV-1938). P. 2.

4.1.- ACTIVITATS PEDAGÒGIQUES

ACTIVITATS PEDAGÒGIQUES

El seguit d'activitats proposades a *Plecs de Recerca* s'adrecen al cicles superiors de Primària i de l'E.S.O. Han estat concebudes com a materials d'ampliació i de suport per als continguts de les matèries de Coneixement del Medi Social i Ciències Socials. Es tracta d'oferir uns instruments que completin, amb temàtiques procedents de la història local de Castellar del Vallès, els continguts genèrics d'aquestes matèries.

Les activitats has estat dissenyades per poder ser realitzades a l'aula tot i que, si fos escaient, podria efectuar-se alguna sessió a la seu de l'Arxiu Municipal, a la plaça de la Llibertat, a fi i efecte d'utilitzar materials de suport organitzats en una maleta pedagògica i materials d'ampliació (documentals, bibliogràfics i hemerogràfics) de què disposa l'Arxiu Municipal (AMC), i que també es troben a disposició del professorat per preparar o ampliar les propostes pedagògiques i una visita guiada al refugi del Pla de la Bruguera.

Els objectius d'aquests suggeriments educatius s'adrecen a donar a conèixer als alumnes, la història contemporània del segle XX, en concret la Guerra Civil de 1936-1939, a través de la història local, tot valorant el propi entorn com a eina de coneixement. Paral·lelament a aquestes propostes, la voluntat de despertar l'interès entre els educadors sobre la història local i les seves possibilitats educatives i valorar la història local com a un centre d'interès històric i científic allunyat de qualsevol mena de folklorisme localista. Pel que fa als procediments, es preten incentivar el treball històric dels alumnes des d'una vessant analítica, reflexiva i interpretativa. Finalment i, en relació als valors, volem educar per a la pau en el sentit de valorar positivament la resolució pactada dels conflictes i l'esterilitat i la inutilitat de la violència com a solució qualsevol mena d'hostilitat a escala individual o col·lectiva.

La durada temporal de les activitats és absolutament lliure. Sugeriríem la realització durant les hores lectives de la matèria a la qual s'adrecen. Es poden utilitzar de manera puntual, amb una sessió, per treballar un aspecte concret. En el cas de dedicar-hi més sessions, parlariem d'un ús de curta durada, una setmana, amb l'objectiu d'adquirir i organitzar els coneixements (observació, anàlisi i síntesi) i de llarga durada, més d'una setmana, amb extensió i processament dels coneixements (deducció, inducció, classificació, abstracció...) més acurada.

Quant a l'avaluació, oferim uns referents mínims tot i que ningú millor que els propis docents per valorar el treball individual i de grup que han assolit les propostes, en el marc dels objectius que s'han fixat per a la seva matèria durant el curs. Em cregut innecessari la concreció d'un solucionari ja que moltes de les respostes són obertes tot i

que es poden trobar pautes de resolució en els materials de suport (maleta pedagògica) i d'ampliació que es troben a l'Arxiu Municipal.

Les activitats han estat concebudes amb un grau de dificultat mitjà i mitjà-alt tot i que cada docent pot adaptar-les a les especificitats del grup-classe o a les necessitats específiques d'un alumne en atenció a la diversitat.

El suport material per realitzar les activitats proposades a *Plecs de Recerca* hauria de ser uns fulls o quadern a part.

4.1.1.- ACTIVITATS ADREÇADES A L'ENSENYAMENT PRIMARI

Un cop el professor/a t'hagi donat informació que cregui útil sobre l'aeròdrom de Castellar del Vallès, realitza els exercicis següents:

4.1.1.1.- TREBALLA LA CRONOLOGIA

- Ordena cronològicament el llistat d'esdeveniments.
- Situa'ls a l'eix cronològic.

Operació d'aeronaus a l'aeròdrom de Castellar del Vallès, 14-IV-1938.

Atacs aeris de Barcelona, 16,17 i 18-III-1938.

Inici de construcció de l'aeròdrom de Castellar del Vallès, 29-III-1938.

Sortida dels destacament aeri de l'aeròdrom de Castellar del Vallès, 25-I-1939.

Acabament de les obres de l'aeròdrom de Castellar del Vallès, 10-IV-1938.

1938

1939

Març	Abril	Maig	Juny	Juliol	Agost	Setembre	Octubre	Novembre	Desembre	Gener
------	-------	------	------	--------	-------	----------	---------	----------	----------	-------

4.1.1.2.- TREBALLA LA IDENTIFICACIÓ VISUAL I LA REDACCIÓ

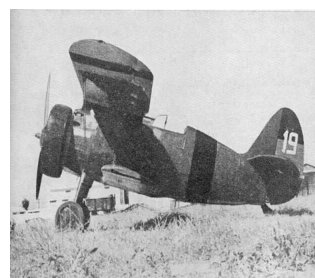
Identifica aquestes imatges, respon les qüestions i fes-ne un petit comentari.



IMATGE 1



IMATGE 2



IMATGE 3¹²³

¹²³ La imatge procedeix de ©)Salas Larrazabal, Jesús. *Intervencion extranjera en la Guerra de España*. Madrid. Editorial Nacional. 1974.

IMATGE 1

- Explica què hi ha representat a la fotografia
- A quina època pertany?
- A quin espai la situaries?

IMATGE 2

- Explica què hi ha representat a la fotografia
- A quina època pertany?
- A quin espai la situaries?

IMATGE 3

- Explica què hi ha representat a la fotografia
- A quina època pertany?
- A quin espai la situaries?

4.1.1.3.- TREBALLA LA COMPRESIÓ AUDITIVA

Completa les frases amb les paraules que calgui:

- L'aeròdrom de Castellar del Vallès es va construir durant la _____.
- Els bombardeigs sobre la ciutat de Barcelona el març de 1938 van suposar la construcció de l'_____.
- El destacament militar de l'aeròdrom s'allotjava a _____ i a _____, i al casc urbà, en una torre incautada anomenada _____.

4.1.1.4.- TREBALLA LA RECERCA

Investiga i fes una petit informe (d'unes quantes línies) sobre:

- On era l'aeròdrom de Castellar del Vallès i què hi ha ara a l'espai que ocupava?
- Què va ser la Guerra Civil Espanyola de 1936-1939?

4.1.2.- ACTIVITATS ADREÇADES A L'E.S.O.

Un cop el teu professor/a t'hagi donat la informació que cregui pertinent sobre l'aeròdrom de la FARE a Castellar del Vallès, realitza les activitats que et proposem.

4.1.2.1.- TREBALLA LA CRONOLOGIA

- Posa una data a cadascun dels fets que trobaràs a la llista que hi a l'activitat i ordena'ls temporalment.
- Representa'ls en el fris cronològic

Presència de Patrulles italianes a les rodalies de Castellar del Vallès.
 Operació d'aeronaus a l'aeròdrom de Castellar del Vallès.
 Atacs aeris de Barcelona.
 Inici de construcció de l'aeròdrom de Castellar del Vallès.
 Sortida dels destacament aeri de l'aeròdrom de Castellar del Vallès.
 Acabament de les obres de l'aeròdrom de Castellar del Vallès.
 Ofensiva d'Aragó.
 Implantació del SAF-16 a Castellar del Vallès.
 Constitució de la Junta de Defensa Passiva Local (JDPL).
 Proposta de classes a l'aire lliure.

1938	1939

4.1.2.2.- TREBALLA LA DEFINICIÓ CONCEPTUAL

- Identifica i defineix els conceptes següents:

Pla de la Bruguera	Guerra aèria	Polikarpov I-15	Polikarpov I-16
FARE	Consell Municipal	Raid aeri	JLDP

4.1.2.3.- TREBALLA LA ICONOGRAFIA. INTERPRETA CARTELLS

Primerament llegeix la informació i observa molt atentament els cartells que trobaràs impresos a l'activitat.

CARTELL 1



Josep Renau. 100 x 139. Barcelona. 1938. SP.

CARTELL 2



Fernando Briones. 113 x 80. Madrid. 1938. UHP.

CARTELL 3



Parrilla. 100 x 70 cm. Valencia. 1938. Comisariado de Guerra.

El cartellisme, que permet la representació figurada i la inclusió de textos al·lusius, va esdevenir un mitjà de difusió de propaganda en el decurs de la guerra civil (1936-1939). Es tractava de donar a conèixer fets, d'aconseguir el suport a una causa, de fomentar el rebuig envers els adversaris o d'infundir moral a la rereguarda.

Ara et proposem que estudiïis i interpretis aquests cartells del bàndol republicà, vinculats amb l'aviació. El primer, un cartell sobre l'aviació republicana, és obra de Josep Renau Berenguer (1907-1982), un estudiant valencià de Belles Arts que es va dedicar a la publicística i a la il·lustració en revistes culturals. El 1931 s'afilia al Partit Comunista de Espanya i funda la Unión de Escritores y Artistas Proletarios, el 1932, i la revista *Nueva Cultura*. El 1936 és director general de Belles Artes, president del Consejo Español del Teatro i director de propaganda gràfica del Comisariado General del Estado Mayor Central. És un dels cartellistes més importants del bàndol republicà. El gener de 1939 s'exilia a França i és internat al camp d'Argelers, on aconsegueix visat i arriba a Mèxic el maig de 1939. Aquí col·labora amb revistes de l'exili espanyol i treballa en murals. El 1958 s'instal·la al Berlín Oriental, a la República Democràtica Alemanya, on treballarà fins la seva mort en murals i fotomontatges. El segon, un treball en homenatge a la

“gloriosa” (sobrenom que rebia a la zona republicana la Fuerza Aérea de la República Española, la FARE), és obra del madrileny Fernando Briones (1905-1975), un altre publicista que va treballar per a la Junta Delegada de Defensa de Madrid. Un cop acabada la guerra, també es va exiliar tot i que va retornar a l'Estat espanyol i es va dedicar publicitat. Finalment, el tercer és obra del dibuixant Parrilla, que pertanyia al Sindicato de Profesionales de las Bellas Artes (UGT) de Madrid.

Ara, comenta cadascun dels cartells seguint l'esquema que et proposem.

A) VISUALITZACIÓ I PRESENTACIÓ

- **Tipologia:** De quin tipus de document es tracta? Quina informació pot aportar?
- **Localització espacial i temporalització:** Quin va ser l'indret de publicació? En quin any?

B) DESCRIPCIÓ

- **Iconografia:** Quina escena s'hi representa? A quins fets fa referència el cartell?
- **Simbologia:** Quins tipus de personatges i elements hi apareixen? Quina relació tenen amb el missatge que volen transmetre?
- **Temàtica:** Quin és el tema del cartell?
- **Finalitat:** quin és el missatge que pretén transmetre el cartell?
- **Autor i comitent:** Qui n'és l'autor? Qui publica el cartell?

C) ASPECTES TÈCNICS

- **Expressivitat, moviment (dinàmic/estàtic):**
- **Composició (oberta/tancada, unitària/no unitària):**
- **Equilibri, tensions (disposicions de les formes que fan que l'espectador dirigeixi la mirada cap a un punt determinat...)**
- **Ritme (repetició per igualtat o semblança d'elements i persones...):**
- **Simetria (simètrica/asimètrica):**
- **Perspectiva:**
- **Tractament de la llum (claroscurs, llums i ombres...):**
- **Punts de fuga:**
- **Línies que predominen: diagonals, rectes...):**
- **Cromatisme (matisos, tons, saturacions, intensitat...):**

C) CONTEXTUALITZACIÓ HISTÒRICA

- **Context històric:** Comenta el contingut del cartell en relació als esdeveniments de l'any 1938 i els grans *raids* aeris sobre Barcelona

D) INTERPRETACIÓ

- **Anàlisi:** Analitza el contingut i el missatge que l'autor vol transmetre amb la realització del cartell. Creus que aconsegueix transmetre allò que l'autor s'havia proposat? És un missatge informatiu o propagandístic? Quin títol podries posar al cartell? Creus que hi ha un compromís de l'autor amb el missatge i el bàndol al qual pertany el cartell? Quin és el punt de vista de l'autor?.

- **Comparació:** Compara els cartells. Quins elements tenen en comú? Hi ha algun element diferenciador? Tots els cartells són elements de propaganda? Per què?
- **Elaboració d'un text de síntesi:** Utilitzant els continguts dels diferents articles que hi ha al *Plecs de Recerca* i després d'haver analitzat ells cartells sobre la guerra aèria durant la guerra civil, fes un informe sobre quina imatge tenia la població civil de la zona republicana sobre la seva aviació.

4.1.2.4. TREBALLA LA COMPRESIÓ LECTORA, LA INTERPRETACIÓ I L'ANÀLISI HISTÒRIC

Llegeix atentament l'apartat 1.3. de *Plecs de Recerca*, que porta per títol *La guerra aèria a la rereguarda republicana a Catalunya (1938 -1939) a Castellar del Vallès* i respon les qüestions que et proposem:

- Què vol dir l'adjectiu "La Gloriosa"? A què es refereix?
- Per quins motius es construeix l'aeròdrom militar a Castellar del Vallès?
- Quan comença la construcció del camp d'aviació? En quina zona s'edifica?
- Què vol dir la paraula "expropiar"? Creus que era un fet relativament freqüent en temps de guerra?
- Què vol dir la paraula "mobilitzar"? A quina població es va mobilitzar per a construir l'aeròdrom militar de Castellar del Vallès?
- Quines van ser les primeres tasques que es van portar a terme en les obres per a l'edificació del camp d'aviació?
- L'aeròdrom era accessible al personal civil després de la seva construcció? Quins en podien ser els motius?
- Les autoritats locals de Castellar instaven a la població civil a participar en les obres d'edificació del camp d'aviació?
- El treball a l'aeròdrom era remunerat o gratuït per a la població civil? Per quin motiu? Ho consideres correcte? Per què?
- En quan de temps es va construir el camp d'aviació? Com creus que es va poder aconseguir?
- Quina capacitat tenien els refugis soterranis de l'aeròdrom? A qui estaven destinats?
- Amb la informació que ens dona el text sobre el camp d'aviació, com creus que era? Valora si era un camp gran o petit, de molt o poc volum de circulació, amb molt o poc personal.... Quins elements t'han donat les pautes per donar la teva resposta?
- De quin aeròdrom depenia el de Castellar del Vallès? Quines eren les seves funcions? Especifica-les.
- Quines eren les maniobres que més es repetien al camp d'aviació?
- Com recorda Tomàs López Navarro l'aeròdrom de Castellar del Vallès? Els seus records i l'explicació de com era són realment coincidents?
- La pista de l'aeròdrom de Castellar era realment perillosa? Per quins motius?
- Quins eren els avions més comuns que aterraven i s'enlairaven des del camp d'aviació de Castellar?
- On s'allotjaven els membres del destacament militar que formaven part de l'aeròdrom?
- La presència a la nostra localitat d'aquest contingent masculí va provocar alguna reacció? Explica-la, tan entre la població adulta com entre la mainada.

- Quan finalitza l'activitat militar al camp d'aviació?
- Quines tropes hi havia a la carretera B-124 el dia 26 de gener de 1939? Què suposava la seva presència?
- Per què creus que es llençaven fulls volants a la població civil davant la imminent arribada de les tropes nacionals?
- Un cop s'acaba el conflicte bèl·lic, quin ús tornen a tenir els terrenys on s'havia edificat l'aeròdrom militar?
- Quines són les disposicions que el 1938 dicta el Consell Municipal sobre un possible atac aeri sobre Castellar del Vallès?
- En quin moment la població de Castellar pren consciència que la vila podria esdevenir un objectiu militar?
- Quines són les reaccions que es generen entre els ciutadans?
- Quin era el barri que més probabilitats tenia de ser bombardejat a la nostra localitat? Per quin motiu?
- Per què creus que els pares donaven un tros de fusta als seus fills per tal que se'l possessin a la boca en cas de bombardeig?
- Com va incidir el perill d'atac aeri en la vida escolar dels infants de Castellar?
- Quan es creen a Castellar la Junta de Defensa Passiva Local?
- Quina era la seva composició?
- La població civil emprèn alguna activitat o iniciativa per materialitzar projectes de defensa davant possibles atacs aeris? I les empreses?

4.1.2.5.- TREBALLA L'ANÀLISI DE FONTS PRIMÀRIES DOCUMENTALS

Llegeix atentament el text del document número 1 i del document número 2, i un cop aclarits tots els dubtes que tinguis, fes-ne un comentari a partir de l'esquema que et proposem.

A) PRESENTACIÓ I DESCRIPCIÓ

- **Tipologia documental:** De quin tipus de document es tracta? Quina informació pot aportar?
- **Localització espacial i temporalització:** Quin va ser l'indret de redacció? En quin any?
- **Autoria:** Qui és l'autor?
- **Procedència:** D'on prové aquest document?
- **Tipologia d'arxiu:** De quina mena d'arxiu es tracta?
- **Tipologia de font històrica:** Quin tipus de font històrica es tracta?
- **Contingut:** Quina és la informació que aporta el document

B) SÍNTESI

- **Síntesi del contingut:** Resumeix les idees principals i ordena-les de manera coherent.

C) ANÀLISI

- **Anàlisi d'idees i conceptes:** Quines idees o conceptes s'hi exposen?

- **Consideració d'elements (dades, personatges, sigles) per justificar-les:** Quins elements s'hi aporten?

C) CONTEXTUALITZACIÓ HISTÒRICA

- **Contextualització:** Emmarca el text del document en el context històric en que es va redactar i interpreta el document.

4.1.2.6.- TREBALLA L'ANÀLISI DE FONTS PRIMÀRIES ORALS

Aquí tens un petit buidatge de diferents testimonis castellarencs que van viure en primera persona els fets de la guerra civil espanyola en una petita població com era Castellar en aquells anys. Llegeix atentament els records d'aquells dies i, després, respon al qüestionari que hem elaborat:

La construcció del camp

El primer testimoniatge d'aquest bloc ens explica que els homes van ser mobilitzats de manera forçosa per tal de construir l'aeròdrom. Segons aquest i els altres testimonis,

- Quina apreciació té d'aquest fet?
- Què els podia passar si no acudien a treballar? Ho consideres normal en temps de guerra?
- Tots els homes que hi anaven ho feien de bon grat?
- Com es pot entendre una delació l'any 1938? Quines conseqüències podia tenir?

El destacament militar de la FARE

- Quina relació s'estableix entre els aviadors i la població civil de Castellar?
- En quines cases de pagès es va estatjar el personal del camp?
- Quina creus que és la visió que en tenien els castellarencs?
- Segons els testimonis, els aviadors tenien queviures i no tenien problemes de subsistència, però, i la població civil de Castellar?
- Com creus que era la vida quotidiana a Castellar del Vallès l'any 1938 tenint en compte l'evolució del conflicte bèl·lic?

Les activitats aeronàutiques

- Quins avions aterraven i s'enlairaven a l'aeròdrom de Castellar?
- Per què creus que la gent no els veia?
- Pensa que molts d'aquests testimonis eren molt joves, quins motius podien tenir els pares per no deixar-los sortir de casa? Creus que el gènere dels testimonis hi pot tenir alguna cosa a veure?

L'agressió aèria: la por als bombardeigs i les mesures de protecció passiva

Després de llegir els diferents testimonis d'aquest bloc, la sensació de por i temor als possibles bombardeigs era un fet palpable entre els castellarencs.

- Quins fets podien motivar aquesta por?
- Tot i que Castellar no va ser mai bombardejada, Per què es podia considerar un lloc de trànsit pels avions?
- El fet que es construís l'aeròdrom augmentava les possibilitats de bombardeig?
- Quines eren les mesures de protecció més habituals entre la població civil de Castellar? Creus que podien ser efectives?
- Consideres que eren seguides per molta gent?

Un dels testimonis explica que l'escola va ser traslladada a la zona de Puigvert, a l'aire lliure.

- Quins motius creus que van motivar aquest canvi d'emplaçament del centre escolar?
- Penses que realment aquest canvi podia ser efectiu?

Els bombardeigs de Barcelona

Gairebé tots els testimonis d'aquest apartat coincideixen en un record concret quan es parla dels bombardeigs sobre la capital catalana.

- De quin record estem parlant?
- Com es vivien aquests bombardeigs des de Castellar?
- Analitza els factors físics, materials i psicològics dels fets sobre la població civil de la vila.

Un dels testimonis ens descriu força acuradament les conseqüències dels bombardeigs i quins dispositius calia utilitzar en cas d'atac.

- Fes una redacció on tu ets el cap d'una família de Castellar i has de disposar la seguretat dels teus. Explica quins passos seguiries i tots els dispositius de seguretat que utilitzaries per tal de sobreviure a un possible bombardeig.

4.1.2.7.- TREBALLA LA CARTOGRAFIA. ELABORA I INTERPRETA UN MAPA DELS AERÒDROMS A CATALUNYA A FINALS DE L'ANY 1938.

A finals de l'any 1938, per defensar l'espai aeri de Catalunya existien els següents aeròdroms:

Aeròdroms estables: El Prat de Llobregat, El Vendrell, Reus, Tàrraga i Sabadell.

Aeròdroms semiestables: Figueres, Olot, Vic, Granollers, Manresa, Igualada, Bellpuig, La Seu d'Urgell, Pla del Penedès, Pacs, Vilafranca del Penedès, Els Monjos.

Provisionals: Vilajuïga, Verges, Banyoles, Celrà, Cassà de la Selva, Bellver de Cerdanya, Olius, Cardedeu, Caldes de Montbui, Cervera, Castellar del Vallès, Guardiola del Penedès, Valls.

- A partir d'un mapa mut de Catalunya que podràs trobar a qualsevol papereria, elabora un mapa amb la ubicació dels principals aeròdroms que existien a finals de l'any 1938.

- Un cop l'hagis elaborat, fes un petit informe seguint el següent esquema: ubicació, densitat, funcions, objectius...

4.1.2.8.- TREBALLA LA CARTOGRAFIA. ELABORA UN PLANOL DE L'AERÒDROM DEL PLA DE LA BRUGUERA

Sobre un plànol del polígon industrial del Pla de la Bruguera, que trobaràs en aquest mateix *Plecs de Recerca*, situa l'aeròdrom, representa el perímetre i les diferents instal·lacions que en formaven part. La informació la pots extreure de l'apartat 1.3. que porta per títol *La guerra aèria a la rereguarda republicana a Catalunya (1938-1939) a Castellar del Vallès*. Després respon les següents qüestions:

- Pel volum de la superfície i de les instal·lacions, Creus que era una gran instal·lació aeronàutica? Per què?
- Penses que és certa la catalogació d'aquest aeròdrom a un annex auxiliar del cap d'aviació de Sabadell.
- Per què creus que no va continuar l'activitat militar l'aeròdrom del Pla de la Bruguera un cop acabada la guerra civil 1936-1939?
- Tot i que no hi va haver continuïtat militars, Saps si es van realitzar altres activitats de tipus aeronàutic en aquest indret?
- Tot i que es van retornar els terrenys als propietaris per a l'ús agrícola, aquest ha desaparegut. A què creus que va ser deguda aquesta situació?
- Què hi ha actualment a l'antic espai on es trobava l'aeròdrom? A quins usos es dedica l'espai que abans ocupava el camp d'aviació
- Queden restes de la cultura material d'aquest aeròdrom. En quina situació es troben.



4.1.2.9.- TREBALLA LA ICONOGRAFIA. ANALITZA FOTOGRAFIES

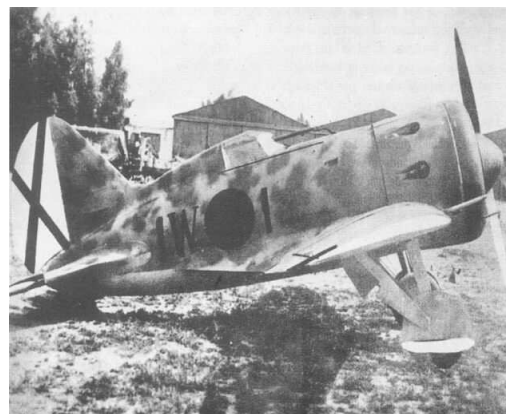
Un dels elements emprats per a la defensa passiva era el coneixement de les aeronaus enemigues mitjançant la publicació de cartells on apareixien les seves siluetes. Busca informació al text, a l'apartat 1.3, i a Internet, a les pàgines web referides al punt 2.3.1.sobre els avions que apareixen en aquestes tres fotografies i realitza les activitats que et proposem.



FOTOGRAFIA 1 ¹²⁴



FOTOGRAFIA 2 ¹²⁵



FOTOGRAFIA NÚMERO 3 ¹²⁶

¹²⁴ Imatge obtinguda de (©)Thomas, Hugh i altres. *La Guerra Civil Española*. Madrid. Editorial Urbión. 1979.

¹²⁵ Imatge obtinguda de (©)Thomas, Hugh i altres. *La Guerra Civil Española*. Madrid. Editorial Urbión. 1979.

- Identifica els avions fotografiats i elabora una fitxa descriptiva a partir de la informació obtinguda amb l'esquema que et proposem (país d'origen, tipus d'aeronau, armament, velocitat...)
- Dibuixa un cartell en el qual apareguin les siluetes dels avions que podien atacar les ciutats catalanes on ofereixis informació sobre com defensar-se a partir d'una frase-slogan.

4.1.2.10.- TREBALLA UNA PROPOSTA D'HISTÒRIA ORAL

A la maleta pedagògica que trobaràs a l'AMC, hi ha l'enregistrament del testimoni oral d'un pilot de caça de la FARE. Et proposem que escoltis el relat de vida d'aquest informador i que a partir del seu testimoni elaboris un treball d'història oral. També podràs comptar amb un dossier de materials sobre la FARE, fotografies i altres tipus d'informacions metodològiques (què és la història oral, com s'elabora una investigació amb testimoniatges orals, bibliografia específica, models d'esquemes i de guions de treballs, exemples de treballs ja realitzats...).

4.1.2.11.- TREBALLA LA PREMSA ESCRITA COM A FONT PER A L'ANÀLISI HISTÒRICA

Et proposem que llegeixis aquestes dues notícies que van aparèixer al setmanari castellarenc *La Farga* sobre el camp d'aviació, i que desenvolupis les següents activitats:

- Quin són els títols de les notícies? El títol determina concretament el contingut de la notícia?

Pots analitzar els continguts de les notícies a partir de les preguntes bàsiques que efectua tot lector quan llegeix, que són:

- Què ha passat?
- On ha passat?
- Qui ho ha fet?
- Quan s'ha produït?
- Com ha estat?
- Per què ha passat?

Redacta en forma d'entrada amb els respostes que has extret de les notícies un text sobre les mateixes, i incorpora les dades més importants d'una manera breu i precisa.

- Per poder entendre una notícia cal que aquesta se situï en un context històric. De cada una de les dues notícies, i després de les diferents lectures sobre l'aeròdrom de la FARE que has realitzat, elabora dues notícies històriques que siguin conseqüència de cada una de les notícies que hem extret de *La Farga*.
- T'acabes de convertir en un periodista. Pensa que ets un cronista de la Guerra Civil espanyola i que arribes a Castellar del Vallès i que has de donar dues

¹²⁶ Imatge obtinguda de (©)Estanislao Abellan Agius. *Los Cazas Sovieticos en la Guerra Civil Española*. Madrid. Secret. Gral. Técnica del Min. Defensa. 1999.

notícies sobre l'aeròdrom al teu diari. Caldrà que cada notícia tingui un titular i un posterior desenvolupament.

4.1.2.12.- TREBALLA UNA ACTIVITAT DE SÍNTESI

Un cop realitzades les activitats anteriors, ara que tens més coneixements sobre què va ser i què va suposar l'aeròdrom de la FARE al Pla de la Bruguera, per a la població de Castellar del Vallès, et proposem que realitzis les següents propostes com a cloenda:

- Redacta un text on expliquis una dia de treball d'un dels treballadors que van treballar en la construcció de l'aeròdrom militar de Castellar o d'un pilot destacat en aquest camp de vol.
- Escribeu un informe en què resumeixis la informació que has adquirit sobre l'aeròdrom de la FARE al Pla de la Bruguera.