



L'arsenal i polvorí de l'Aeroport de Sabadell

Amb l'esclat de la Guerra Civil espanyola, l'aeròdrom de Sabadell va adquirir un protagonisme estratègic i militar evident, des de la rereguarda republicana.



Ajuntament
de Sabadell
Museus Municipals

2a
edició
revisada

C-58

Gran Via

Carretera de Bellaterra



L'arsenal i polvorí de l'Aeroport de Sabadell

AEROPORT DE SABADELL

Avinguda del Cantàbric

RIU SEC

C-58

Carretera de Bellaterra

L'arsenal i polvorí de l'Aeroport de Sabadell

«[...] podem dir que a Sabadell, al contrari del que passà a Barcelona i altres localitats, no es produí cap psicosi de terror als bombardeigs, ja que, sorprenentment, malgrat l'existència de l'aeròdrom i algunes fàbriques que treballaven per la guerra, la ciutat no fou pràcticament bombardejada.»

Artur Domingo, «La guerra civil, 1936-1939»,
dins Benaul, J. M. *et alii* (1986), p. 138.

Introducció

L'any 2005, amb motiu de la revisió del Pla Especial de Protecció del Patrimoni de Sabadell, el Museu d'Història de Sabadell (MHS) va efectuar una recerca sobre aquest element patrimonial que ens remet directament al conflicte de la Guerra Civil espanyola.

El grau de desconeixement que teníem d'aquest vestigi i la poca informació de què disposàvem en el moment d'iniciar aquesta investigació van fer que el MHS aprofundís l'estudi d'una construcció que ha estat possible de posar en valor i de recuperar per al públic en general, en col·laboració amb l'Aeroport de Sabadell (AENA).

Si bé és cert que de tot plegat en sabíem ben poca cosa, també ho és que l'any 2001 el periodista local i estudiós José Fernández ja l'havia donat a conèixer tot reivindicant-ne l'interès patrimonial i històric.

L'any 2008 els Museus Municipals van publicar un primer opuscle amb una primera descripció i contextualització històrica d'aquest element. Darrerament, però, gràcies a les noves aportacions d'especialistes d'àmbit general i estudiosos locals, i a noves recerques arxivístiques i noves troballes documentals sobre alguns aspectes inèdits, s'ha considerat oportú de tornar a editar un nou opuscle degudament revisat i actualitzat quant als continguts, amb la incorporació de nous materials gràfics inèdits. Aquesta revisió ens ha permès rectificar un error important que s'ha anat arrossegant i que calia esmenar: aquesta construcció no va ser mai un refugi antiaeri i la seva funció era plenament logística i de suport a l'aviació militar republicana: és, en definitiva, un arsenal i polvorí.¹

Recentment aquesta construcció ha estat incorporada a la Xarxa d'Espais de Memòria del Memorial Democràtic.²

L'aeròdrom republicà

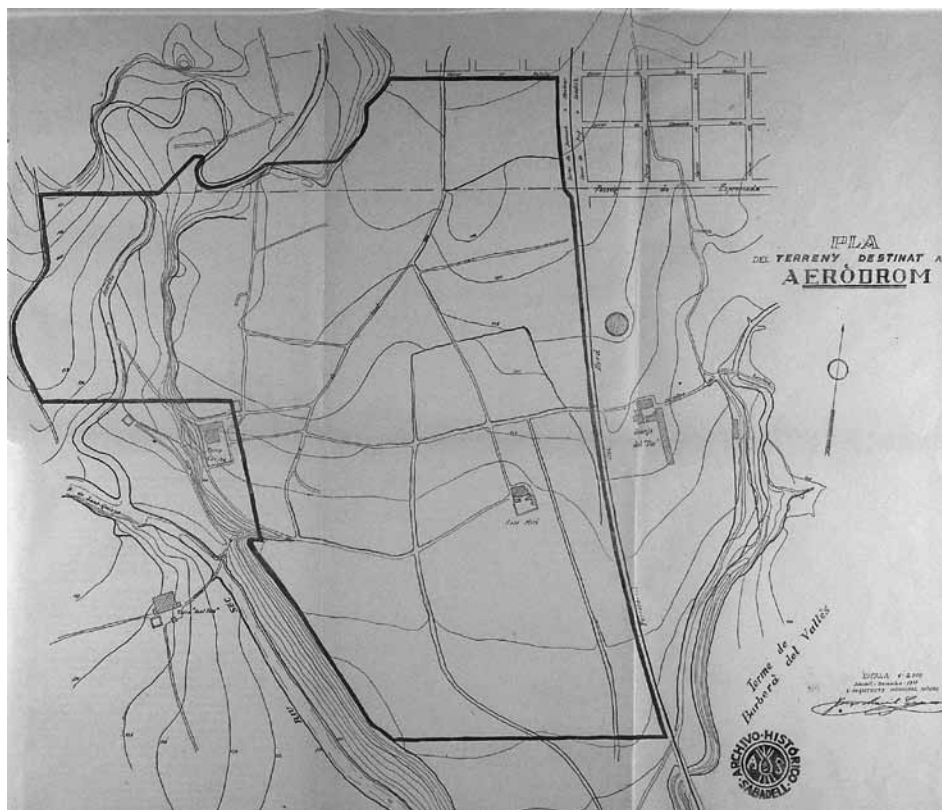
L'Aeroport de Sabadell es va inaugurar el 7 d'agost de 1934 i va ser una de les obres emblemàtiques del primer Ajuntament republicà d'aquesta ciutat.

La idea d'implantar un camp d'aviació o aeròdrom a Sabadell es començà a gestar entre els anys 1909-1910. Els factors que van convergir en aquest interès municipal i civil foren, entre d'altres, la proximitat amb Barcelona, la topografia plana del rodal sabadellenc, la bona comunicació de la ciutat, l'activitat industrial i la constitució del Club d'Aviació Sabadell, que avivà l'afecció a aquest esport.

L'any 1931 l'Ajuntament ja determina la ubicació idònia per a l'emplaçament d'aquest aeròdrom, a l'entorn de Can Diviu i Can Miró del Pla, i que tenia com a límits la línia dels ferrocarrils del nord, el riu Sec, la vinya Rodona de Sant Pau i Can Torres del Pla. També es va considerar que el més recomanable era oferir el camp al Ram de la Guerra i l'Aviació Militar, amb la condició d'establir-hi una base aèria, a part d'obrir les instal·lacions a l'aviació civil. Aquell ma-

¹ La primera presentació pública d'aquest estudi es va fer en format d'exposició al MHS, els mesos de març i abril del 2006. D'aquesta recerca es va publicar un breu article a la revista *Arraona*, núm. 30 (2006), i se'n va presentar una comunicació a les *Primeres Jornades sobre l'aviació i la guerra civil* celebrades l'octubre del 2006 a Santa Margarida i els Monjos (en premsa). Posteriorment es va publicar un nou article a la revista *Arraona*, núm. 32, on aquesta construcció es tornava a descriure en un marc més ampli dels espais històrics de la Guerra Civil a Sabadell, dins d'un dossier monogràfic sobre aquest període.

² La senyalització patrimonial es va fer el mes de juliol del 2010 i a la vegada es van renovar els continguts i el format de l'exposició permanent que hi ha instal·lada al seu interior.

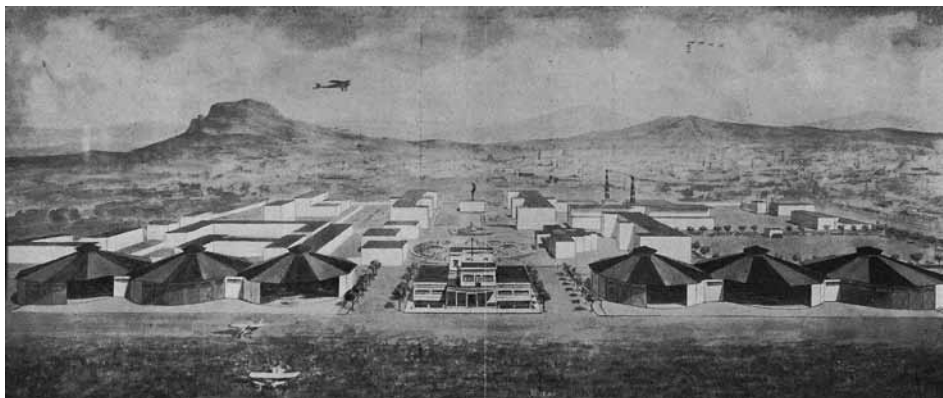


teix any es constituí formalment el Patronat Pro-aeròdrom de Sabadell, presidit per l'alcaldede Salvador Ribé, amb els representants de les entitats i corporacions següents: el Club d'Aviació (poc després Aéreo Club de Sabadell i del Vallès), la Cambra de Comerç, la Cambra de la Propietat, el Gremi de Fabricants, el Banc de Sabadell, la Caixa d'Estalvis i regidors diversos de l'Ajuntament.

El cost de les expropiacions, de les obres i del condicionament d'infraestructures es valorà en un milió de pessetes i s'executà

Plànol de l'any 1933 de l'arquitecte Joaquim Manich, en què es delimita els terrenys per al projecte d'implantació de l'aeròdrom de Sabadell (extret del llibre *Trenta-tres mesos de gestió municipal (14 d'abril de 1931-14 de gener de 1934)*. Sabadell: Ajuntament de Sabadell / Comissió de Cultura).

Biblioteca AHS



Projecte original amb una perspectiva del l'aeròdrom de Sabadell elaborat pel Ministerio de la Guerra, de l'any 1933 (extret del llibre *Trenta-tres mesos de gestió municipal (14 d'abril de 1931 – 14 de gener de 1934)*). Sabadell: Ajuntament de Sabadell, Comissió de Cultura).

Biblioteca AHS

amb un préstec de la Caixa d'Estalvis de Sabadell a l'Ajuntament, l'any 1933. L'objectiu polític que empenyia aquest projecte era clar: que l'aeròdrom esdevingués un «dels millors aeroports de Catalunya».

L'aeròdrom en guerra (1936-1939)

Amb l'esclat de la Guerra Civil espanyola, el camp d'aviació va ser militaritzat, condicionat i ampliat i, a la rereguarda, va esdevenir la base aèria permanent del 2n sector de la 3a regió de les Forces Aèries Republicanes (FARE), on operaven els caces Polikarpov I-15 (els *xatos*). Sobretot a partir del 1938, va adquirir un major protagonisme: s'ocupava de la defensa de Barcelona, era capçalera de sector, base de vols nocturns (la pista estava balisada), base de formació d'esquadrilles i

fou la seu de l'Esquadra de Caça 11 de la batalla per Catalunya.

Per ampliar l'aeròdrom i millorar-ne l'operativitat es va confiscar la masia de Can Torres del Pla, i al seu costat es van edificar tres hangars i una nau amb tallers on s'acabaven de muntar els avions Polikarpov I-15 —el popular *xato*, un biplà de caça soviètic— que es construïen a la ciutat. En aquestes instal·lacions els avions també es reparaven, es milloraven i provaven, i s'hi feien les proves de tir. A títol anecdòtic cal fer esment que en aquests hangars, l'any 1938, s'hi van filmar unes escenes de la pel·lícula *L'Espoir. Sierra de Teruel*, d'André Malraux. Es tractava d'un film de caràcter propagandístic i que pretenia defensar la legitimitat republicana a escala internacional. Fou acabada de muntar després de finalitzada la guerra i estrenada a París el 1945.



Límits de l'aeròdrom a l'entorn de l'any 1936 sobre una imatge aèria de l'aeroport actual. S'observa com aquest camp d'aviació ocupava, per la banda nord, els terrenys de la masia de Can Torres del Pla, indret on ara hi ha el polígon industrial de la zona sud-oest de Sabadell.

Imatge cedida per AENA / Aeroport de Sabadell



Carta de la Generalitat de Catalunya en què s'informa de la confiscació de la finca de Can Torres per a usos militars, signada pel conseller de Defensa Felip Díaz Sandino. 23 de setembre de 1936.

AHS



Felip Díaz Sandino (al centre), conseller de Defensa de la Generalitat de Catalunya entre el juliol i el desembre del 1936 i tinent coronel en cap de l'aviació de Catalunya entre el desembre del 1936 i el juny del 1937, en una visita a l'aeròdrom de Sabadell. Al fons de la imatge s'observen els hangars de la SAF 3-16 que es van construir a redós de la masia de Can Torres del Pla. Any 1937.

Arxiu *La Vanguardia* / AC

→

Carta de la Subsecretaria de l'Aire en què s'ordena construir la pista d'unió entre Can Torres i el camp de vol, per al moviment dels avions, signada pel tinent coronel d'enginyers Miguel Àngel de Cartagena. 22 de febrer de 1937.

AHS

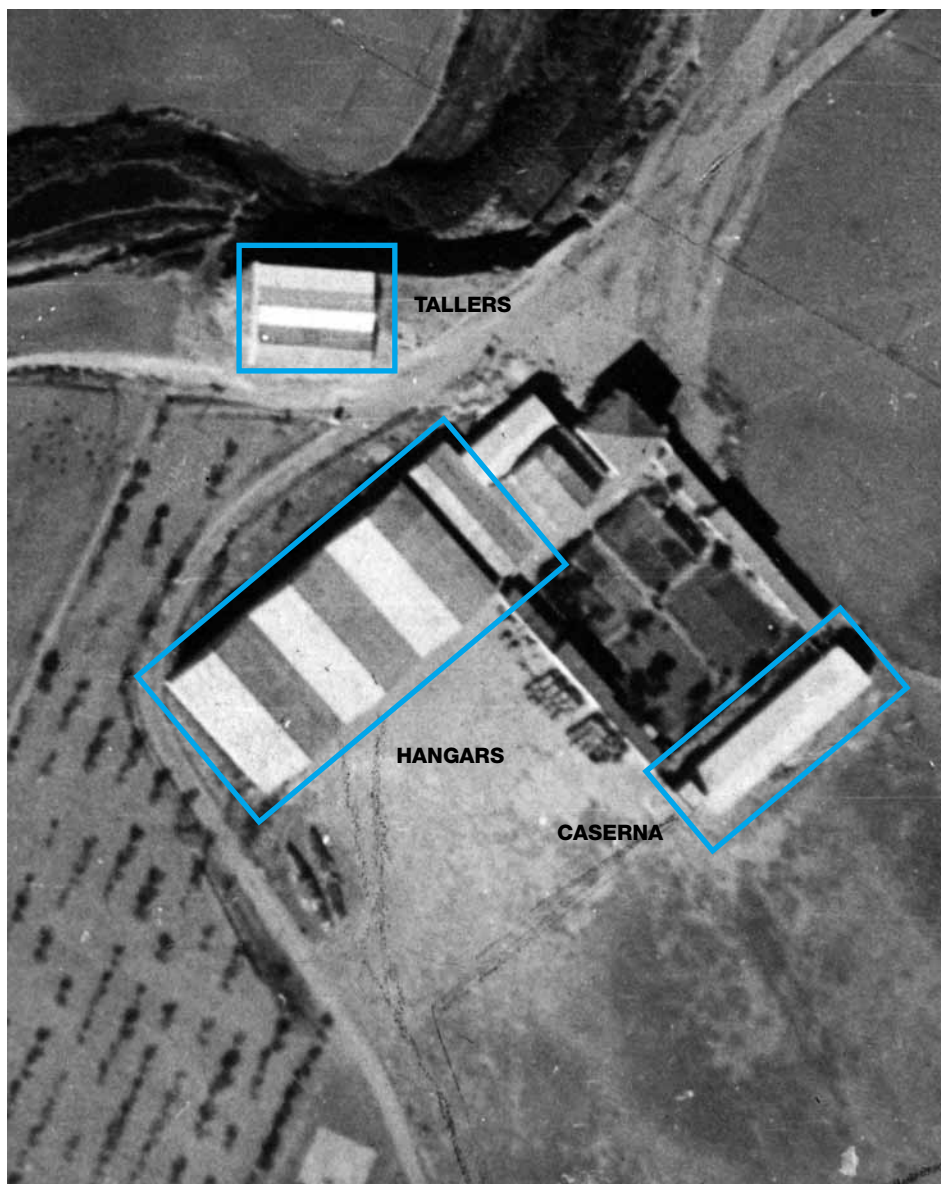


↓

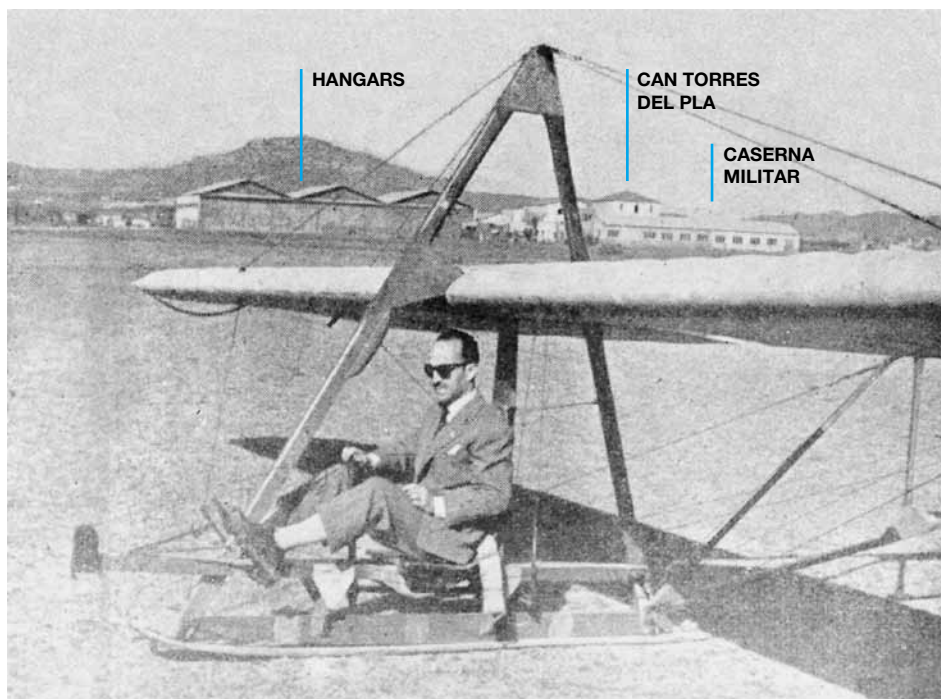
El jove pilot sergent Vicenç Pinar, format a l'escola d'aviadors russa de Kirovabad, rebent la visita de la seva mare i la seva companya, a l'aeròdrom de Sabadell. Gener del 1938. Aquest pilot va morir al front en un accident aeri, el 13 de març de 1938.

Autor desconegut, cedida per Manel Pinar





Fotografia aèria de l'any 1947 en què s'observen, encara, les instal·lacions militars de Can Torres del Pla: els tres hangars, els tallers i la caserna.
Fotoplans de Sabadell / AHS



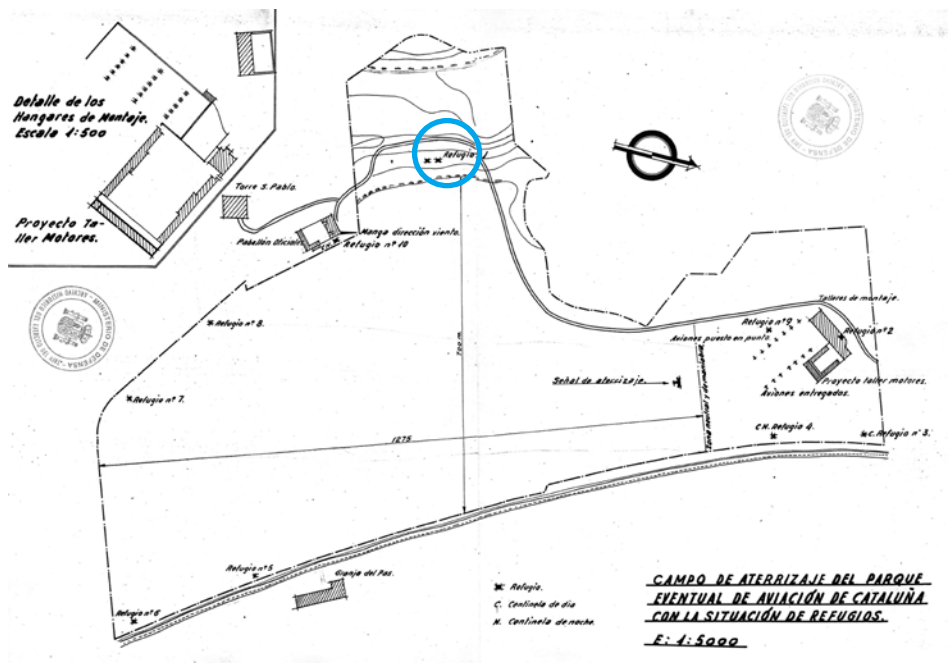
Al fons d'aquesta fotografia s'observen els hangars de la SAF-16, construïts al costat de la masia de Can Torres del Pla. En primer terme, un planador pilotat per Josep Maria García-Gascón.

Aviación. Álbum aeronáutico ilustrado. Historial de los aereos clubs Barcelona-Sabadell, 1954, cedida per Pere Ribalta.



En aquestes dues imatges dels anys 1949 i 1950, respectivament, es veuen amb detall els hangars de la SAF-16, els quals van ser desmantellats vers l'any 1951.

Arxiu Josep Llàcer Sallarès i d'autor desconegut, respectivament, cedides per Pere Ribalta



Aquest plànol és l'únic testimoni documental en què consten la localització de les instal·lacions militars de l'aeròdrom, i el va elaborar l'exèrcit franquista un cop acabada la Guerra Civil (1939-1940). L'arsenal i polvorí va rebre, per desconeixement, el nom de «refugio núm. 1».

Archivo Histórico del Ejército del Aire / Ministerio de Defensa, cedir per José Fernández

Entre finals del 1936 i els primers mesos del 1937, a la part baixa del talús del camp de vol es construï aquest arsenal i polvorí, per armar bombes i munició d'aviació, i s'hi excavaren algunes mines per guardar-hi combustible i olis de motor.

Dalt del camp de vol de seguida es van construir també barracons per als destacaments militars i, de fet, la militarització de l'aeròdrom va significar la mobilització de gairebé 200 persones, entre soldats, comandaments, tècnics i altre personal mobilitzat,

mecànics sobretot, la major part dels quals estaven instal·lats allí mateix. Per últim, entre finals del 1937 i principis del 1938 s'hi van construir nou refugis antiaeris subterranis distribuïts estratègicament per tot el perímetre, també a la part alta del camp; d'aquests se'n conserva un prop de la Torre Gorina.

A la ciutat de Sabadell també es va establir, l'any 1937, una Escola de Capacitació per a pilots, dependent de la Subsecretaria d'Aviació de les FARE.

«25 de març [de 1938].- Fa molts dies que no he sortit d'aquests rodals. Hem passat una tongada de molta activitat... d'extraordinària tensió. Em sentia esgotat per la feina i la son: ens trobàvem en alarma contínua. Ens hem fet un bon tip de córrer vers els refugis antiaeris...»

Barcelona va quedant desfeta i es preveu que algun dia vindran a bombardejar el Camp de Sabadell o la ciutat mateixa. Encara no ho han fet cap vegada. Molts d'ací el Camp s'han instal·lat del tot, amb llurs enriquells, als refugis. Així no els cal córrer, amb les mantes al coll, per aquests camps glaçats! [...] Els bombardeigs de Barcelona han estat molt forts [...].»

«22 d'octubre [de 1938].- [...] Al refugi s'hi passen unes nits molt dolentes. Malgrat la son que es porta endarrerida no es pot aclucar els ulls. Els llums encesos, les converses que mai no acaben, el sòl dur, la frescor humida que s'hi sent i altres incomoditats, fan tenir-me desvetllat tota la nit. L'insomni dura fins que la claror del dia entra per la complicada porta d'entrada.»

Ramon Bardés (1985), p. 143-144.

→

Ramon Bardés durant el rodatge de la pel·lícula social i neorealista *El nostre pa de cada dia* (coves de Sant Oleguer), codirigida amb Joan Blauquer l'any 1950

Autor desconegut / AHS

Ramon Bardés i Abellà

(Esparraguera, 1911 - Sabadell, 1999)

Les paraules autobiogràfiques de Ramon Bardés són un testimoni excepcional de la vida d'una persona que fou mobilitzada durant la guerra i que va tenir com a destinació, entre altres, l'aeròdrom de Sabadell, entre el novembre de 1937 i el gener del 1939. Gràcies al seu testimoni, viscut i publicat, coneixem aspectes que la recerca històrica documental no ens permet posar a flor de pell: és el relat, en primera persona, d'un conflicte armat del camp d'aviació estant, una narració en què suren les pors, les angoixes, les il·lusions, la desesperança, el pragmatisme, la visió colpidora dels bombardeigs sobre Barcelona, la imatge de la gana i la tristor, la presència sempre propera de la separació... i de la mort.

Les memòries de Bardés des de la rereguarda ens fan més vius encara els valors històrics d'aquests vestigis conservats i visibles.



En aquesta imatge del 30 de gener de 1936 es veuen, al fons, les naus de la fàbrica de Baygual i Llonch poc abans de ser confiscada per instal·lar-hi els Tallers de l'Aviació, coincidint amb l'esclat de la Guerra Civil.

Antoni Ribera Bros, cedida per Pere Mañé



La construcció dels avions xatos

Sabadell disposava d'un teixit industrial adient a les necessitats de la guerra, i això, afegit a l'existència de l'aeròdrom, fa prou comprensible la implantació de la indústria aeronàutica de guerra a la nostra ciutat.

A les naus encara per estrenar de la fàbrica tèxtil Baygual i Llonch es van instal·lar, a finals de l'any 1936, els Tallers de l'Aviació Naval de la SAF 3-16, amb la missió de construir les diferents parts dels avions *xatos*. Per això, aquest establiment, situat al barri de Can Feu, va passar a ser conegut amb el nom popular de l'«Aeronàutica Naval». Les diferents parts i peces dels avions Polikarpov I-15 que s'hi fabricaven es portaven als tallers i hangars de l'Aeròdrom per fer-ne l'acoblament i ajustament finals.

Els tallers es dividien en diferents seccions: matèries primeres i magatzems, fusteria, entelat, planxisteria, pintura, taller mecànic... Entre les oficines i els tallers hi treballaven centenars de tècnics i operaris, molts de Sabadell: enginyers, projectistes, delineants, secretàries, mecànics, metal·lúrgics, fusters, enteladors, pintors, xapistes, ajustadors...



Carnet d'identificació d'Antoni Peñarroya Bonet, mecànic i treballador de La Electricidad EC, per a la mobilització industrial. Any 1937. Cedit per Antoni Peñarroya Trench

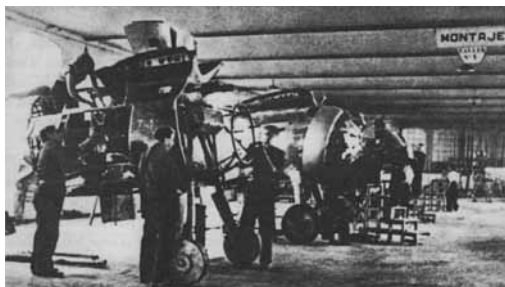


Carnet d'identificació de Tomàs López Navarro com a projectista del SAF-3 de Reus, pertanyent a les *Fuerzas del Aire* republicanes. Any 1937. Cedit per Tomás López Navarro



Fotografia aèria de l'any 1947 en què s'observa el conjunt industrial de la fàbrica de Baygual i Llonch i, al seu costat, la localització de les dues entrades a un refugi antiaeri que encara es conserva al carrer de Caresmar.

Fotoplans de Sabadell / AHS



Muntatge d'avions xatos als tallers de la fàbrica de Baygual i Llonch, l'any 1937.

Fotografies d'autor desconegut, extretes dels llibres *La República i la guerra civil. Sabadell, 1931-1939*, p. 113, i *Sabadell tal com era, 1930-1939*, p. 108



Entrada de la fàbrica de Baygual i Llonch, situada al carrer de Jacquard, cantonada amb els carrers de Caresmar i de Germans Farguell. Aquest establiment es va acabar de construir l'any 1935 i avui encara conserva en bona part la fesomia original.

MHS, 2008



Carnet de Francesc Colomina Zaragoza, mecànic ajustador de les FARE (SAF 3-16, tallers de l'Aeronàutica Naval), datat el 22 d'abril de 1938. Original cedit per Francesc Colomina Olivé

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

El Xato

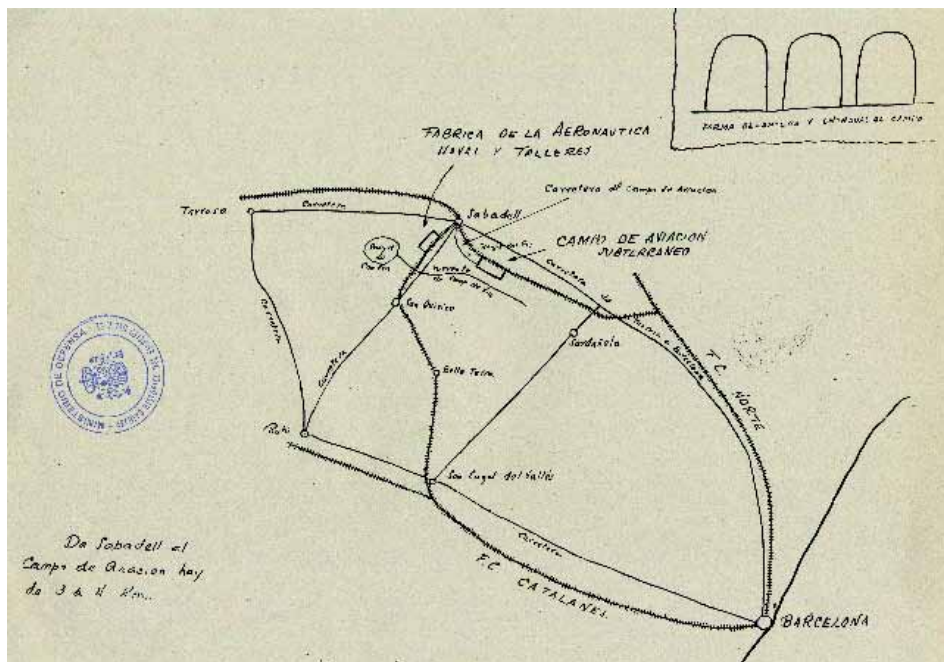
Juntament amb el Polikarpov I-16 (conegut com el *mosca*), va ser l'aparell protagonista de les Forces Aèries de la República Espanyola (FARE).

El nom li venia donat per l'aspecte voluminós del motor davanter. Era un avió monoplaça d'ala doble sesquiplà, amb un tren d'aterratge fix, metàl·lic. De fet, les parts estructurals més importants eren metàl·liques i la resta del fuselatge era de fusta i lona pintada.

Tenia un motor Wright Cyclone Svetsov, de 9 cilindres en estrella, i de 700/750 Hp de potència. Podia portar entre 2 i 4 metralladores, del calibre 7,62 mm, amb capacitat per fer entre 780/900 trets per minut, i podia dur un màxim de 64 kg de bombes.



Maqueta d'un Polikarpov I-15 de les FARE, a escala 1:10, feta per Jordi Gil i Cunillera.
MHS



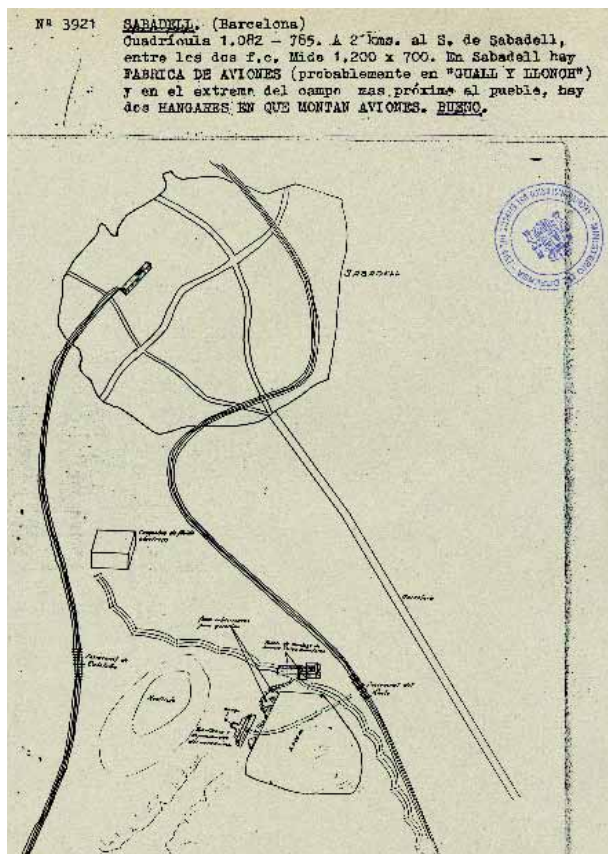
Plànol croquis de localització dels tallers aeronàutics de la fàbrica Baygual i Llonch («Fàbrica de la Aeronàutica Naval y Talleres») i del camp d'aviació, elaborat per l'espionatge franquista.
 Archivo Histórico del Ejército del Aire / Ministerio de Defensa, cedit per José Fernández

«A la Baygual i Llonch es muntaven les dues parts fonamentals del xato: per un cantó el fuselatge, el motor, els dipòsits, el tauler de comandaments, la cabina del pilot i el tren d'aterratge; per l'altre, les ales. Tot plegat s'acabava d'acoblar als tallers i hangars del camp d'aviació.»

Testimoni oral de Tomás López Navarro, deli-neant projectista de l'OCEA. Sabadell, 31 de gener de 2006.

«El meu pare, treballador del ram del transport, havia transportat, amb una d'aquelles plataformes amb rodes que funcionaven amb bateries elèctriques –no recordo el nom que tenien– peces de l'Aeronàutica al camp d'aviació [...]»

Testimoni oral de Pere Mañé i Llonch, referint-se al seu pare, Joan Mañé i Albertí. Sabadell, febrer del 2006.



Plànol croquis en què la intel·ligència franquista descrivia algunes de les instal·lacions militars de l'aeròdrom de Sabadell; fins i tot sembla que s'indiquin les boques de l'arsenal i polvorí, descrits com a «fosos subterranis para gasolina».

Archivo Histórico del Ejército del Aire / Ministerio de Defensa, cedit per José Fernández

«El meu pare treballava a cavall de La Electricidad, SA, fent munició, cal Baygual i Llonch, reajustant motors, i els tallers de l'aeròdrom, acoblant les peces i fent proves. Acabada la guerra, va estar en un camp de concentració de Reus fins a l'any 1943, i fins al 1948-49, presoner a Montjuïc. La tornada a Sabadell no va ser gens fàcil, no li donaven feina i es va haver d'espavilar [...]»

Testimoni oral d'Antoni Peñarroya Trench, nascut l'any 1939, referint-se al seu pare Antoni Peñarroya Bonet. Sabadell, gener del 2006.

d'aquests mateixos avions: Molins de Rei, Santa Margarida i els Monjos, Castellar del Vallès (naus de la fàbrica tèxtil Tolrà), Rubí i Sant Joan Despí.

Pel que fa a la planificació tècnica, aquesta activitat productiva aeronàutica es va veure afavorida per la creació, a principis del 1938, de l'Oficina Central de Estudios Aeronáuticos (OCEA, dependent d'Aviació Militar), instal·lada a l'edifici dels Docks. Aquesta oficina tenia com a finalitat investigar i perfeccionar els aparells de l'aviació republicana: hi treballaven més de 50 enginyers i projectistes, entre els quals diferents tècnics soviètics.

«Bombardejos» a Sabadell



La documentació sobre els bombardejos de l'aviació feixista a la nostra ciutat és ben escadussera i, en alguns casos, poc clara.

L'historiador local Andreu Castells recull, com a certs, un total de tres fets els dies 25 i 26 de gener del 1939: esclat de bombes de poca potència a Can Puiggener, també en algunes cases del carrer de Ribot i Serra (Creu Alta) i bombardeig i metrallament aeri de la carretera de la Salut, a l'entorn del pont i de la Caseta de les Aigües del Ripoll. Castells també cita un bombardeig anterior (13 de març del 1937) a la zona de la Creu de Barberà. Algunes fonts orals precisen que van caure bombes al sector del Taulí, darrere de l'hospital. Potser són les mateixes que Castells situa a Can Puiggener... Tanmateix, en cap cas no hi va haver cap víctima mortal i també és evident que hi va haver moltes falses alarmes de bombardeig a l'aeròdrom i al seu entorn.

Espionatge franquista i bombardejos

La intel·ligència militar franquista va considerar que l'aeròdrom de Sabadell era un punt altament estratègic i el va definir com un «camp de vol subterrani»: parlaven de l'existència de dipòsits de combustible soterrats i d'algunes instal·lacions camuflades, però no en coneixien gaire detalls més. També sabien de l'existència dels Tallers de l'Aviació a la fàbrica Baygual i Llonch.³

No obstant això, ni Sabadell ni l'aeròdrom van patir, durant la guerra, pràcticament cap bombardeig. Només hi va haver un bombardeig, el 13 de març de 1937, que va afectar el terme de Barberà del Vallès, en una zona relativament propera al camp d'aviació, i que no va causar cap baixa. Finalment, a les acaballes de la guerra n'hi va haver un altre a Can Puiggener i al pont de la Salut, quan les tropes republicanes estaven en plena retirada.

L'arsenal i polvorí

És una construcció de tipus búnquer amb galeria de planta en forma d'«U» i amb doble accés orientat a ponent. Les entrades, que conserven les portes de ferro blindades originals, se situen als extrems oest de les galeries nord i sud i tenen forma de ziga-zaga. Té una superfície de 240 m² (útils), un

³ Els expedients de l'espionatge li donen la referència núm. 3921, i el número d'aeròdrom 392, segons consta a l'Archivo Histórico del Ejército del Aire / Ministerio de Defensa.

recorregut lineal de 112 metres i està excavat en un talús argilós, a 14 metres de profunditat respecte al camp de vol.

La seva estructura és de formigó, les galeries són de volta cilíndrica amb el sostre recobert amb maó disposat a plec de llibre i el terra és de ciment. S'hi conserven diferents traces d'instal·lacions i serveis originals: enllumenat, desguassos a terra, encaixos a les parets, mecanismes d'obertura i tancament de les portes... Es conserva, també, una pintada d'època amb les sigles CNT a l'entrada sud: a aquest sindicat anarcosindicalista pertanyien els civils militaritzats que treballaven d'artificiers i armadors de bombes d'aviació i dels pertrets de metralladora, formant part de la Mestrança de les FARE. A l'exterior del recinte hi havia un forn metal·lúrgic que servia per donar tremp i empavonar les anelles de les cintes de metralladores, que fou enderrocat quan es va construir el Club de Tir, l'any 1955.

Tot i que es tracta d'una construcció feta amb molta cura, probablement sota la direcció d'enginyers militars, no se n'han conservat els plànols originals. A l'AHS sí que s'han conservat, però, un seguit de documents que fan referència directa a la construcció de «mines» o «galeries d'ús especial», entre el mes de setembre del 1936 i el maig del 1937. Són documents oficials de la Generalitat de Catalunya, de l'exèrcit i de l'Ajuntament de Sabadell, com també relacions de factures i jornals que aprovava la Junta Administrativa de l'Aeròdrom. Sobre



Autoritats, entre elles l'alcalde Josep Moix i Regàs (el més alt), visitant les destrosses provocades per una de les nou bombes que l'aviació italiana va llençar a la ratlla entre Sabadell i Barberà del Vallès el 13 de març de 1937, prop del camp d'aviació, concretament a la finca de Can Llobet (cal «Maños»).

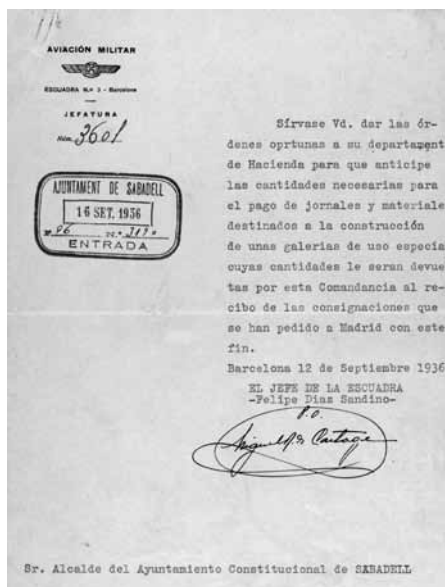
Autor desconegut / AHS

←

Pàgina anterior

Detall de la portada d'un llibret que recull el text d'una conferència sobre els perills i les mesures de defensa envers un atac aeroquímic, feta pel doctor Antoni Oriol Anguera al Teatre Euterpe, el 5 de desembre de 1936.

Col·lecció Plàcid Garcia-Planas



Nota de l'Aviació Militar, signada pel cap de l'esquadra núm. 3 de Barcelona Felip Díaz Sandino (per ordre, Miguel A. de Cartagena), amb data de 12 de setembre de 1936, en què s'ordena a l'Ajuntament de Sabadell que avanci els diners per al pagament de jornals i materials per a la construcció d'unes «galerías de uso especial».

AHS

la funció d'aquest espai també ens n'han arribat alguns testimonis orals, pocs, però significatius.

Els refugis antiaeris del camp

A banda de l'arsenal i polvorí, a l'aeroport de Sabadell es conserva un dels nou refugis antiaeris que s'hi van construir distribuïts pel seu perímetre: és el refugi denominat amb el número 10 del conjunt de refugis i altres elements cartografiats l'any 1939, el qual es localitza sota les actuals oficines

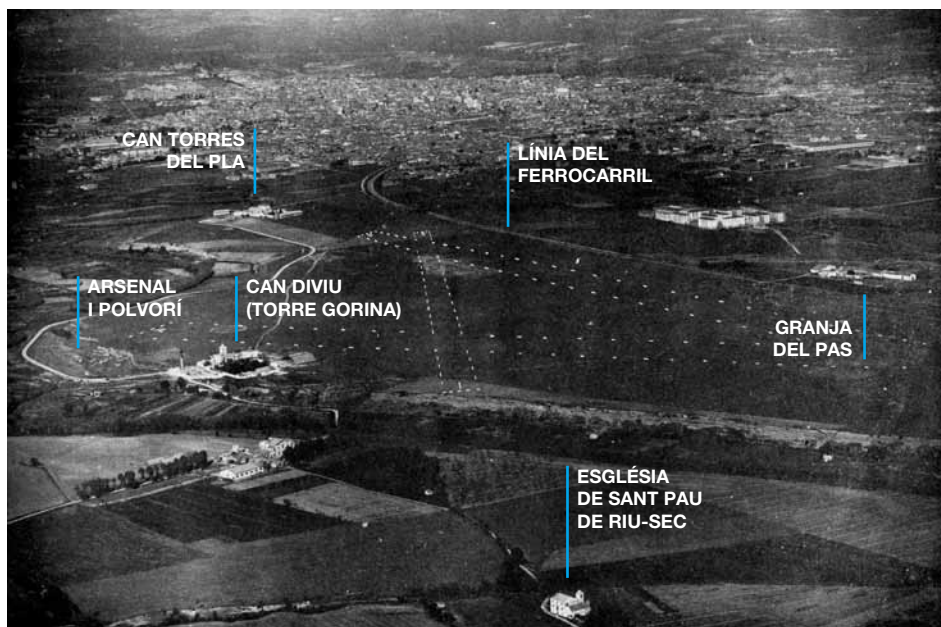


Carta de la Conselleria d'Economia i Serveis Públics / Comissió de la Indústria de Guerra de la Generalitat de Catalunya, del 25 de setembre de 1936, perquè l'Ajuntament avanci diners per a la construcció d'hangars, tallers, balisament i il·luminació, signada per Miguel A. de Cartagena.

AHS

de l'empresa Speed Fly, a l'entrada principal que dona accés a les oficines i centre de control actuals de l'aeroport.

Pel que s'ha pogut esbrinar fins ara, aquest refugi és de petites dimensions, té dues entrades oposades, accés amb escales en forma de L, les quals baixen fins a un passadís únic situat a 2 m de profunditat, i està excavat al subsòl i revestit amb obra, amb terra de formigó i volta de maó pla. Aquest refugi, amb un recorregut d'uns 15 m, està en estreta relació amb el pavelló



Fotografia aèria de l'aeròdrom de Sabadell l'any 1952. S'hi observa encara amb prou nitidesa la ubicació de les dues boques de l'arsenal i polvorí, a tocar la carretera de Bellaterra. Les línies discontinües corresponen al projecte de les noves pistes de l'enginyer aeronàutic Miguel Alcalá Mata.

TAF, extreta del llibre: *Aviación. Álbum aeronáutico ilustrado. Historial de los aéreos-clubes de Barcelona-Sabadell*. Ed. Aéreo-club de Barcelona-Sabadell, 1954

Localització de les dues entrades a l'arsenal i polvorí en una imatge aèria del novembre del 1977.

Ejército del aire. Servicio cartográfico y fotográfico, cedida per AENA / Aeropuerto de Sabadell





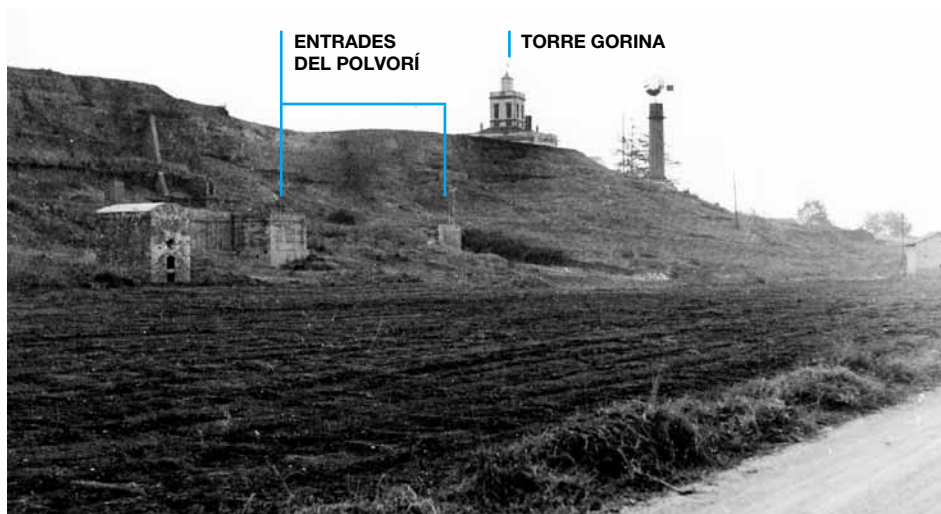
Localització de la planta de l'arsenal i polvorí als terrenys de l'aeroport a partir d'una ortomtatge aèria actual.

Topografia: Astergeo SL, 2006

d'oficials i el lloc de comandament que s'havia establert a la Torre Gorina. Tindria una capacitat per a una vintena de persones, aproximadament.

De la resta dels refugis sabem que:

- Una de les entrades del refugi número 7 va ser anul·lada en les obres de remodelació i asfaltatge del sector on es localitzava.
- Del conjunt dels refugis situats al nord del camp d'aviació (números 2, 3, 4 i 9), a l'entorn de l'antiga masia de Can



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



Localització actual de l'arsenal i polvorí, a l'interior i a l'exterior de les instal·lacions del Club de Tir Sabadell.

Toni Peñarroya / MHS, 2006

Entrada nord, detall del tancament de la porta i l'entrada interior, amb una corda en garruda com a element hermètic.



Entrada nord, porta d'accés interior.



Detall de la instal·lació elèctrica original.

Galeria nord, tram final.



Part central de la galeria nord.



Entrada nord, exterior.



Secció A



Galeria nord, amoblament usat com a magatzem per Club de Tí-Sabadel.



Entrada sud. Porta d'accés, detall interior.



Paret de la galeria sud. Encastres originals del refugi i detall dels ferros per al correu de xampinyons.



Entrada sud, porta exterior.



Entrada sud, exterior.



Secció E



Galeria sud. Era ferros servir per als panells.

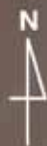


Galeria sud, entrada interior.

Entrada sud. Detalls del sistema de ventilació per al correu de xampinyons.



Planta i seccions



Galeria sud. Inici d'un tram de galeria macaboda.



Galeria transversal.



tram final de la galeria sud.

obertura a la paret
de campinyons.



Entrada nord, porta exterior.
Mecanisme de tancament hermetic.



Entrada nord, porta exterior.
Bollons.



Entrada nord, porta exterior.
Frontissa.



Entrada nord, paret del damer de la
porta exterior. Pintada de la CNT,
probablement original.





Les dues entrades de l'arsenal i polvorí i el talús del camp de vol, l'any 1954.

Francesc Esteve i Soley, 1954



Vista actual de les dues entrades a l'arsenal i polvorí; a l'esquerra, l'accés que ha quedat dins les instal·lacions del Club de Tir; a la dreta, l'entrada que n'ha quedat fora.

Toni Peñarroya / MHS, 2005-2006



Localització d'una de les dues entrades i detall de l'interior del refugi antiaeri proper a la Torre Gorina, una estructura encara inèdita i pendent d'estudi aprofundit.

Toni Peñarroya / MHS, 2006

Torres, no se'n tenen notícies i no sabem fins a quin punt van ser afectats per les obres d'urbanització i d'establiment del polígon industrial del sud-oest.

- Dels refugis números 8, 5 i 6 no es pot descartar que es conservi algun dels accessos, atès que es troben ubicats dins el perímetre de l'actual aeroport, poc afectat per moviments de terra, que en tinguem coneixement.

I després de la guerra...

El Parque Eventual de Cataluña (1939-1946)

Quan les tropes del general Franco van ocupar la ciutat i l'aeròdrom, a finals del gener del 1939, de seguida s'aprofitaren de la infraestructura d'aquestes instal·lacions i de la in-

dústria aeronàutica existents, i hi establiren una base del Parque Eventual de Cataluña, dependent de l'Exèrcit de l'Aire. Els aparells i materials deixats per la SAF 3-16 van ser un veritable botí de guerra, i a Sabadell es concentrà la recollida de tot el material aeronàutic dispers per Catalunya.

Sota el comandament del coronel i enginyer aeronàutic Manuel de la Sierra y Bustamante, fins a l'any 1943, l'activitat industrial fou molt intensa: es donà feina a molts sabadellencs —més de cinc-cents operaris— i es construïren uns dos-cents avions entre els que havia deixat a mig muntar l'exèrcit republicà i els de nova fabricació. L'activitat d'aquest parc, aleshores dirigit pel comandant Emilio Lecuona García-Puelles, va cessar, per qüestions politicomilitars, l'any 1946.



Avions Polikarpov I-15, xatos, al camp d'aviació en mans del Parque Eventual de Cataluña. Hi ha 35 aparells a l'exterior, i al fons, dins dels hangars construïts durant la guerra per la SAF 3-16, se'n veuen dos més, tots ells just acabats de fabricar. Any 1940.
Autor desconegut / Arxiu Renom-Llonch, AHS



Carnet d'identificació de Tomás López Navarro com a membre del Parque Eventual de Cataluña, pertanyent a les *Fuerzas Aéreas* franquistes. Any 1939.
Cedit per Tomàs López Navarro



Avions Polikarpov I-15, alguns de muntats i altres en procés, dins dels hangars del Parque Eventual de Catalunya. Any 1940.

Autor desconegut / Arxiu Renom-Llonch, AHS

Joan Borrell i Esteve (assegut, segon per l'esquerra), al taller d'instrumentistes del Parque Eventual de Catalunya. Aquest taller estava situat en una quadra del pati exterior de la masia de Can Torres del Pla, a tocar els hangars de l'aeròdrom de Sabadell. Maig del 1942. Autor desconegut / cedida per Alfons Borrell i Manel Borrell





Al fons de la imatge s'observa la nau, els tallers i els hangars del Parque Eventual i la masia de Can Torres, el 2 d'agost de 1941. Tir al plat a Can Llobet organitzat per la societat de caçadors «El Águila Imperial» durant la Festa Major de Sabadell.

J. M. Pérez Molinos / AHS

El conreu de xampinyons

Quan aquesta construcció subterrània ja havia quedat en desús, la seva reutilització per al conreu de xampinyons ha permès conèixer alguns aspectes de la seva «vida» posterior.

El testimoni i els documents fotogràfics i d'arxiu aportats per Pere Salaet, xampinyoner d'ofici, han permès corroborar que aquí es van conrear xampinyons entre els anys 1956 i 1987, com també es va fer en alguns refugis antiaeris civils que s'havien construït a la ciutat de Sabadell. Així s'entenen millor alguns elements que encara s'hi conserven, com a resultat d'aquesta activitat.



Conreu de xampinyons a l'interior de l'arsenal i polvorí de l'aeroport, mitjan anys 1960.
Reportajes Fotográficos «Sabadell» / cedida per Pere Salaet

L'arsenal i polvorí en el context de Catalunya

Arreu de Catalunya, en plena Guerra Civil, es van condicionar una gran quantitat de camps d'aviació o aeròdroms a punts estratègics de la rereguarda. Aquests tipus d'infraestructures terrestres eren la base operativa de l'aviació republicana, coneguda amb el nom de la «Gloriosa», i va esdevenir una xarxa d'instal·lacions militars amb una mínima planificació per endavant, que a mesura que avançava l'ofensiva es va anar es-

tablint amb una certa precipitació, sovint amb més ganes i voluntat que amb recursos i mitjans suficients.

L'aeròdrom de Sabadell va adquirir protagonisme a l'equador de la guerra, quan l'ofensiva franquista ja havia debilitat enormement la meitat sud del país.

Molts dels camps d'aviació que van ser operatius entre els anys 1937 i 1939 seguien un model d'instal·lacions bàsiques per al funcionament correcte: se n'esplanaven i condicionaven els terrenys, amb més mitjans o menys, amb balises o sense, amb mà-

Arqueologia de la Guerra Civil

«Aquest patrimoni generat per la Guerra Civil, escassament considerat i majoritàriament desprotegit, té unicitat, tot i que els seus components són diversos: artefactes i documentació de tota mena, trinxeres i fortificacions efímeres; fortificacions estables i llocs de comandament, camps d'aviació, refugis antiaeris, paisatges històrics... I, òbviament, també formen part d'aquest patrimoni les fosses de soldats i de persones represaliades o víctimes de les més diverses violències provocades per la guerra.

Aquest patrimoni ha de ser considerat, preservat i estudiat amb garanties científiques; tot ell és important per aconseguir una visió completa i global d'aquell conflicte llunyà. Les tècniques arqueològiques, d'altra banda, són imprescindibles per documentar les més diverses manifestacions d'aquest patrimoni. La recuperació i estudi d'aquest patrimoni és per tant un afer vertebralment científic. La guerra ja és història i, per tant, el seu estudi és un afer científic i, en cap cas, ni és polític, ni s'ha de polititzar.»

Francesc Xavier Hernández i Cardona

Catedràtic de Didàctica de les Ciències Socials
de la Universitat de Barcelona



Exposició instal·lada de manera permanent a l'arsenal i polvorí, a la galeria del fons.

Jaume Torrella, 2010

nega de control del vent o sense; s'hi establien uns pavellons per al comandament i els oficials (sovint es confiscaven finques existents en aquests indrets, masies o cases); es construïen les casernes per allotjar soldats i les garites de vigilància; si hi havia infraestructura industrial es construïen tallers o es reutilitzaven naus preexistents amb tal finalitat; s'aixecaven hangars (si es podia); es condicionaven polvorins per a l'emmagatzematge de les bombes i altre armament i munició, dels bidons de benzina, l'oli, etc., i, com és lògic, s'excavaven refugis antiaeris per a la protecció contra els bombardeigs.

Aquests refugis antiaeris normalment es localitzaven dins l'espai de l'aeròdrom de manera estratègica: un de gran a l'entorn dels punts de comandament i casernes del camp, o bé propers als punts on s'emplaça-



ven els tallers i hangars dels avions, i altres de petits distribuïts per diferents punts del perímetre del camp de vol. Aquest és el model que s'ha pogut documentar als camps d'aviació de Reus, de Santa Oliva (Baix Penedès), de Santa Margarida i els Monjos i Sabanell (Alt Penedès), del pla de la Bruguera (Castellar del Vallès), de Rosanes (la Garriga, Vallès Oriental), de Martís (Pla de l'Estanty), de Vidreres (la Selva) i de Celrà (Gironès), entre d'altres.

A hores d'ara podem afirmar, però, que a Catalunya no s'ha documentat un arsenal i polvorí amb les característiques que té el de l'aeroport de Sabadell: per les grans dimensions, l'estructura, l'excel·lent estat de conservació i l'emplaçament és, certament, un element singular del patrimoni que s'ha conservat de la Guerra Civil.

←

Visites guiades a l'arsenal i polvorí.

Juanma Peláez, juny de 2006

↑

L'arsenal i polvorí forma part de la Xarxa d'Espais de Memòria del Memorial Democràtic de Catalunya.

Juanma Peláez / Ajuntament de Sabadell, juliol de 2010

←

Text extret del pròleg del llibre de David Íñiguez i Joan Santacana: *Les fosses d'Albi-nyana. Guerra civil 1936-1939*. Calafell: Ed. Raventós-Suau (Col·lecció Llibres de Matricula), 2003.

Bibliografia⁴

- Ajuntament de Sabadell (1934). *Trenta-tres mesos de gestió municipal (14 d'abril de 1931 - 14 de gener de 1934)*. Sabadell: Comissió de Cultura.
- ARNABAT I MATA, Ramon (1993). *La gent i el seu temps. Història de Santa Margarida i els Monjos. De la fil·loxera a la guerra civil. 1890-1940*. Barcelona: Ajuntament de Santa Margarida i els Monjos (Quaderns de Divulgació Local, 5).
- ARNABAT, RAMON; GESALÍ, David i ÍÑIGUEZ, David (2009). «La campanya aèria contra Catalunya durant la Guerra Civil (1936-1939)». *L'Avenç*, núm. 344 (març), p. 44-52.
- BARDÉS I ABELLÀ, Ramon (1985). *Un de nosaltres (1936-1939)*. Sabadell: Nova Biblioteca Sabadellenca, 1.
- BENAU, Josep Maria; CALVET, Jordi; CASALS, Lluís; DOMINGO, ARTUR I POZO, José Antonio (1986). *La República i la guerra civil. Sabadell 1931-1939*. Sabadell: Ajuntament de Sabadell.
- CARNER, Isidre i LOZANO, Teresa (1993). *Sabadell tal com era. 1930-1939*. Sabadell: Ajuntament de Sabadell.
- CASTELLS, Andreu (1980). *Sabadell, informe de l'oposició. Del terror a la Segona República 1918-1936*. Volum IV. Sabadell: Edicions Riutort.
- CASTELLS, Andreu (1982). *Sabadell, informe de l'oposició. Guerra i revolució 1936-1939*. Volum V. Sabadell: Edicions Riutort.
- CASTELLS i PEIG, Andreu (1989). *Sabadell. Informe de l'oposició. El franquisme i l'oposició sabadellenca 1939-1976*. Vol. VI. Sabadell: Riutort.
- DEU BAIGUAL, Esteve (2005). *La indústria metal·lúrgica i de construccions mecàniques a Sabadell. Dels orígens al pla d'estabilització de 1959*. Sabadell: Centre Metal·lúrgic.
- EJARQUE, Joaquim i RUSTULLET, Miquel (2004). *El camp d'aviació de Martís. 1936-1960*. Girona: Consell Comarcal del Pla de l'Estany.
- El refugi i el camp d'aviació republicana. Santa Margarida i els Monjos: Ajuntament de Santa Margarida i els Monjos, 2004* (full).

⁴ També s'han consultat diversos llocs web que tracten aspectes relacionats amb la Guerra Civil a Catalunya, amb els camps d'aviació documentats i amb vestigis en procés d'estudi i recuperació patrimonial, com també amb la indústria aeronàutica dels anys 1936-1939.

- FERNÁNDEZ, José (2001). «El campo de aviación 'subterráneo'». *Diari de Sabadell*, 31 de juliol.
- GALIMANY RÀFOLS, Imma (2006). «Llegat patrimonial de Santa Margarida i els Monjos al voltant de la Guerra Civil». *La Fura. Informatiu de l'Alt i el Baix Penedès*, núm. 1259 (13/19 d'octubre), p. 11-13.
- GALLART I VIVÉ, Ernest (2004). «La guerra aèria a la rereguarda republicana a Catalunya (1938-1939) a Castellar del Vallès». *Recerca. Revista d'història i ciències socials i humanes de l'Arxiu Municipal de Castellar del Vallès*, núm. 3, p. 77-105.
- GALLART I VIVÉ, Ernest (2005). «Més homes! Més armes! Més municions! El món de la producció industrial durant la guerra civil espanyola (1936-1939) a Castellar del Vallès: la fàbrica de material de guerra». *Recerca. Revista d'història i ciències socials i humanes de l'Arxiu Municipal de Castellar del Vallès*, núm. 4, p. 59-85.
- GINESTA, Susanna (2006). «Rosanes, un camp de vol excepcional». *GAR. La Garriga – Actualitat i rauxa*, núm. 43 (21-27 de juliol), p. 8-9.
- ÍÑIGUEZ, David (2002). *El 'Vesper de la Gloriosa': els camps d'aviació republicana al Penedès durant la Guerra Civil*. Calafell: Ed. Llibres de Matricula.
- LUSA Monforte, GUILLERMO; ROCA ROSELL, Antoni i VALENTINES ÀLVAREZ, Jaume (2008). *Fem memòria per fer futur. El Fons «Ramon Perera». Imatges de la defensa passiva a Catalunya (1938-1939)*. Barcelona: Ed. Càtedra UNESCO de Tècnica i Cultura / UPC.
- PUJADÓ I PUIGDOMÈNECH, Judit (1986). *Contra l'oblit. Els refugis antiaeris poble a poble*. Barcelona: Publicacions de l'Abadía de Monserrat.
- RIBÉ I MONGE, Genís (2006). «El refugi antiaeri i polvorí de l'aeroport de Sabadell: recuperat de l'oblit». *Arraona. Revista d'història*, núm. 30, IV època, p. 264-270.
- RIBÉ I MONGE, Genís (2008). *El refugi antiaeri i polvorí de l'aeroport de Sabadell*. Sabadell: Museu d'Història de Sabadell / Ajuntament de Sabadell (Col·lecció Opuscles de Patrimoni).
- RIBÉ I MONGE, Genís (2010). «Els espais històrics de la Guerra Civil a Sabadell. Un patrimoni emergent». *Arraona. Revista d'història*, núm. 32, IV època, p. 48-71.
- RIBÉ, Genís i CISTERÓ, Antoni (2010). «L'Espoir. Sierra de Teruel. Cinema de guerra a Sabadell», dins *Una esperança desfeta. Sabadell, 1931-1945*. Sabadell: Ajuntament de Sabadell / Museus Municipals de Sabadell (catàleg d'exposició), p. 130-132.

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

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

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

Fonts d'arxiu

Archivo Histórico del Ejército del Aire / Ministerio de Defensa (material cedit per José Fernández, periodista).

Arxiu Històric de Sabadell (AHS).

Arxiu fotogràfic de la Unió Excursionista de Sabadell (UES).

Biblioteca del Pavelló de la República / CRAI (Universitat de Barcelona).

Institut Cartogràfic de Catalunya.

Fonts orals

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

Mariano Batres, empresari jubilat.

Ramon Esteva, jubilat i veí del barri de Can Feu.

Magda Lladó, comptable jublada.

Pere Mañé, jubilat i veí del barri de Gràcia.

Josep Puig (pare i fill), empresaris.

Pere Ribalta, estudiós de l'aviació sabadellenca.

Pere Salaet, xampinyonaire jubilat.

AUTOR

Genís Ribé i Monge,
Museus Municipals de Sabadell.
Ajuntament de Sabadell

COORDINACIÓ I EDICIÓ

Museus Municipals de Sabadell.
Ajuntament de Sabadell.

AMB LA COL·LABORACIÓ DE

David Gesalí
David Íñiguez
Pere Mañé
Judit Pujadó
Pere Ribalta
Pere Salaet

© DE L'EDICIÓ

Museus Municipals de Sabadell.
Ajuntament de Sabadell.

© DELS TEXTOS

Genís Ribé i Monge,
Museus Municipals de Sabadell.
Ajuntament de Sabadell

© DE LES PLANIMETRIES

Astergeo, SL
Raúl Hernández Martínez

© DE LES FOTOGRAFIES

AENA
Arxiu Històric de Sabadell. Ajuntament de Sabadell
Arxiu *La Vanguardia* / AC
Ajuntament de Sabadell
Arxiu de Josep Llàcer Sallarès
Arxiu Municipal de Barberà del Vallès
Arxiu Manel Pinar
Arxiu Renom-Llonch
Arxiu Pere Ribalta
Museus Municipals de Sabadell. Ajuntament de Sabadell
Francesc Esteve
Juanma Peláez
Toni Peñarroya
J. M. Pérez Molinos
Reportajes Fotográficos Sabadell
Antoni Ribera
Jaume Torrella

DISSENY GRÀFIC I PRODUCCIÓ

Dilema

IMPRESSIÓ

Graf Quatre

CORRECCIÓ LINGÜÍSTICA

Assessoria Lingüística, Ajuntament de Sabadell

DIPÒSIT LEGAL

B-28.399-2008

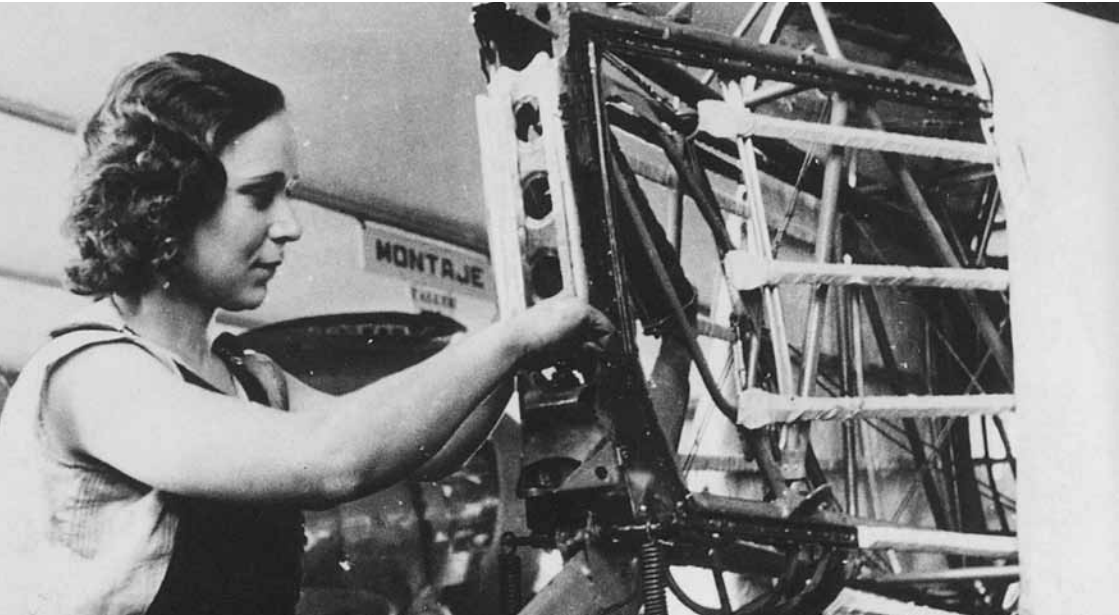
COL·LECCIÓ OPUSCLES

II Època
Sabadell, juliol del 2011

2a edició revisada

AGRAÏMENTS

Josep Ache, Mariano Batres, Alfons Borrell, Manel Borrell, Josep Calvet, Víctor Colomer, Francesc Esteve, José Fernández, Plàcid García-Planas, Família Gil, Miguel Ángel González, Tomás López, Javier Lliso, Montserrat Llonch, Esther Miñana, Jordi Muñoz, Antonio Navarro, Antoni Peñarroya Trench, Esteve Renom, Mercè Renom (Centre d'Història Contemporània de Catalunya), Joan Petit Reyes, Daniel Querol (Club de Tir Sabadell), Sílvia Saiz (Arxiu Municipal de Castellar del Vallès) i Àngels Travé (Ajuntament de Santa Margarida i els Monjos).



L'arsenal i polvorí de l'aeroport de Sabadell és el primer element del patrimoni de la Guerra Civil que s'ha recuperat a la nostra ciutat, una construcció militar que es va bastir entre finals del 1936 i els primers mesos del 1937 sota el camp de vol, per armar i emmagatzemar les bombes i munició per a l'aviació. L'aeròdrom de Sabadell fou la base operativa dels caces Polikarpov I-15 de les forces aèries de l'exèrcit republicà, els quals també es fabricaven a la ciutat.



Ajuntament
de Sabadell
Museus Municipals

Amb la col·laboració de



Generalitat
de Catalunya

memorial
democràtic

Aena



Aeropuerto
de Sabadell