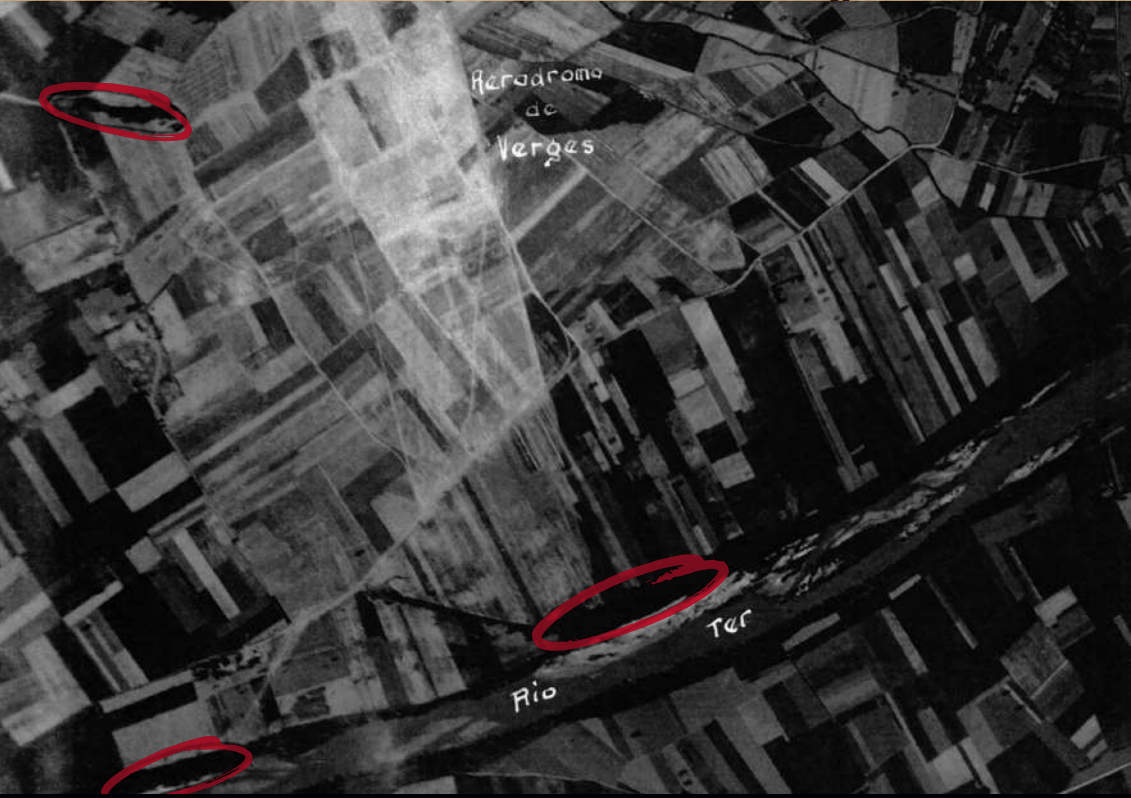




AERÒDROM REPUBLICÀ CANET DE LA TALLADA (1938-1939)

± RUTA 318

portada: imatge d'un avió Aero A-101 (David Gesolí) | contraportada: fotografia aèrea de Canet de la Tallada (AHEA)

RUTA318 AERÒDROM REPUBLICÀ de CANET DE LA TALLADA (1938-1939)

"Los médicos de la Escuadrilla, o de las Escuadrillas, no han llegado de Torroella de Montgrí. Durante el traslado de aquel lugar han sufrido fuertes bombardeos y muchos de ellas están para siempre en las cunetas de la carretera."

Francisco Tarazona, Yo fui piloto de caza roja, Fermín Uriarte, Madrid, 1968, p.291.



Ajuntament de
Tallada d'Empordà

www.latallada.cat

*L'Ajuntament de la Tallada d'Empordà no es fan responsables de possibles accidents o lesions de persones que facin aquesta activitat. Es recomana fer l'activitat en grups reduïts. Es demana respectar les propietats i no fer malbé els camps de cultiu.

AERÒDROM 318 - CANET DE LA TALLADA

✖ INTRODUCCIÓ

El camp d'aviació de Canet de la Tallada va ser habilitat l'abril de 1938 durant la Guerra Civil Espanyola (1936-1939). Es tractava d'una construcció de companya, una base provisional amb la mínima infraestructura possible, per tal de garantir l'atterratge i enlairament dels avions. S'anomenava aeròdrom 318 perquè pertanyia a la tercera regió aèria, al primer sector i era el vuitè aeròdrom d'aquesta agrupació territorial.

L'aeròdrom també va ser conegut com el camp de Verges, de la Tallada o, fins i tot, de Torroella de Montgrí, a causa de la proximitat i de la relació amb aquestes poblacions. En la construcció de l'aeròdrom van participar-hi treballadors dels pobles de La Tallada d'Empordà, Verges, Bellcaire, Ullà i Torroella de Montgrí. Els avions van enlairar-se fins a finals de gener de 1939 i, finalment, la base va ser presa per les tropes del Corpo di Truppe Volontarie italià després d'un enfrontament amb les restes de l'exèrcit popular de la República entre els dies 7 i 9 de febrer de 1939.

✂ TALLER

El taller permetia reparar o fer manteniment als avions, feina indispensable dels mecànics i els armers. En aquest aeròdrom hi havia permanentment els avions republicans de l'Esquadra 7 del grup 71 de defensa de costes.

Els primers avions que van arribar a l'aeròdrom eren lents i antiquats, com ara els caces Letov S-231, els bombarders Aero A-101 o els Gordou Lesseure. De manera esporàdica, també hi va haver avions com els caça Dewoitine D-371/2. 24. Manuel Trigos va ser un dels mecànics que va treballar amb els Gordou. Va arribar a l'aeròdrom després de passar per l'aeròdrom de Garriguella. Aquests avions van ser destinats a patrullar la costa de manera permanent i la seva posada a punt era essencial per minimitzar possibles problemes tècnics.

Anteriorment, un avió s'havia precipitat sobre el camí d'accés a l'aeròdrom i va matar Gaietà Puig Serra, un treballador de Bellcaire que es trobava amb el seu carro en un dels camins d'accés a l'aeròdrom. Va morir a l'hospital de Torroella de Montgrí el 23 de juny de 1938. Salvador Giralte Figueres, llavors treballador de l'aeròdrom d'Ullà, recordava el fet d'aquesta manera , “...un avió, que va passar molt baix molt baix! Hi havia un noi de Bellcaire que traginava grava per fer la carretera nova que anava al mas [...] l'avió va envestir el carro i el va matar...”

🚶 REFUGI ELEMENTAL

Els refugis elementals s'habilitaven per tal de protegir el personal de l'aeròdrom davant un metrallament o de la caiguda imminent de bombes a les proximitats de les pistes de vol.

Aquesta tipologia de refugis constava de l'esquema habitual de refugis perquè va ser fet de formigó i disposava de dos accessos per tal que ningú quedés bloquejat a l'interior. Per contra, un impacte directe d'una bomba hauria destrossat l'obra. A més, el terreny fàcilment inundable del Baix Ter provocava que sovint s'inundessin per dins. Jaume Bassa Pasqual recorda que just després d'acabar la guerra va passejar pels terrenys que havien estat requisats al seu pare per habilitar l'aeròdrom “...hi havia unes escales que baixaven. Estava cobert, i a dins, quan havíem baixat uns set escalons, hi havia una superfície d'aigua. Flotant a dins d'aquella aigua, hi vaig veure un bidó...”

🏠 MAS D'EN MACH

El Mas d'en Mach va ser requisat per les forces republicanes l'abril de 1938 i es va reconvertir en allotjament per al personal de l'aeròdrom.

Un informe de les forces republicanes, datat a Barcelona el 15 de juny de 1938, descriu en quin punt es trobava la construcció del camp en aquells moments [...] així es parla de refugis i d'un edifici que es va fer servir com a caserna, el qual estaria situat a la part sud, a 50 metres d'una de les pistes d'atterratge.

Baldiri Puig Busquets, de la família dels masovers del Mas d'en Mach, explicava que “...va venir un militar [...] quan dinàvem i surt el pare i li diu demà a les nou del matí no vull veure ningú en aquesta casa...” A l'informe també es parla de la possibilitat de camuflar els avions a prop dels arbres que hi havia als tres límits del camp “allà al mas teníem un bosc que anava [...] fins a dalt a la resclosa [...] allà hi tenien tots els avions de més perill, i em sembla que n'hi havia [...] quatre, els Felipes...”

🏠 CASERNA I REFUGI GRAN

La caserna responia a la necessitat d'habilitar espais com a menjadors i dormitoris per al personal. El refugi gran es projectava per tal de protegir el personal d'aviació davant un bombardeig sobre les mateixes instal·lacions de l'aeròdrom.

Un document republicà de gener de 1938 exemplifica la necessitat de disposar d'espais on allotjar el personal de l'aeròdrom «Ruego a Vd. se sirva dar las órdenes oportunas para que sea remitido a esta Jefatura una tarjeta de racionamiento a favor del Cabo Conductor de la 3ª Escuadrilla de este Grupo Luis Sabaté Puigdemont, que vive en la calle Riu (sin número), de estado casado y no come en el Pabellón de la Escuadrilla».

No obstant això, la possibilitat de rebre un bombardeig o un metrallament de manera inesperada requeria disposar d'un espai de protecció. El refugi era semisubterrani i posseïa fermes pilars intermedis, així com una gran llosa de formigó. El conjunt quedava cobert per una gran massa de terra. L'accés es feia de forma indirecte per tal de dificultar l'arribada de metralla dins del mateix refugi.

👁 CASETA DE CONTROL

La caseta de control permetia visualitzar l'arribada i la sortida d'avions a l'aeròdrom i tenia un telèfon que facilitava estar en contacte amb els observatoris de la costa, com el de l'Estartit.

La informació rebuda a la caseta de control havia de permetre que els aeròdroms intentessin reaccionar de forma coordinada. El testimoni de Miquel Puig Busquets recorda com era un d'aquests enfrontaments entre avions enemics a la zona “...els hi surt un caçal, per amunt i per avall, les bales verdes d'un i les vermelles de l'altre, i pim i pam! i pim i pam! [...] i aquells avions llavors van descarregar entre Verges i Ultramort...”

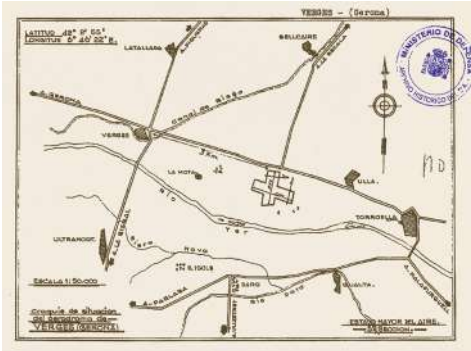
El desenllaç de la Batalla per Catalunya, entre el gener i el febrer de 1939, va fer que les arribades i sortides d'avions fossin habituals i el moviment constant a l'aeròdrom. En aquests moments era més habitual veure moderns Polikarpov. També els grans avions de las Líneas Aéreas Postales de Espanya (LAPE) van utilitzar la base com a seu. Per això, a Verges es conserven documents de passatgers, oblidats durant per sempre durant la retirada.



L'aeròdrom de Canet de la Tallada amb el Mas d'en Mach al fons (David Gesalí)



Mecànic a l'aeròdrom de Canet de la Tallada (David Gesalí)



Plànol de l'aeròdrom (AHEA)



El mecànic Manel Trigos (David Gesalí)



Escena d'un caça Polikarpov I-16 (Roberto Pla)



Un caça Polikarpov I-16 sota els arbres (Roberto Pla)



Avions sota els arbres a Canet de la Tallada (David Gesalí)



Aero A-101 amb el Mas d'en Mach de fons (David Gesalí)