

AUTOR

Jan Torra Terricabras

TUTOR

Joan Guix Huguet

CEL ROGENT

La guerra aèria a la Garrotxa (1937-1939)



Xato

*A en Jaume, en Pere, en Joan, la Montserrat,
en Joan, la Teresa, la Pilar, la Maria i molts
altres que resten en l'anonimat.*

RESUM

Malgrat ser el conflicte armat més recent del país, la Guerra Civil espanyola (1936-1939) resta encara molt desconeguda per la majoria de la població en bastants aspectes. Aquest fet es produeix sobretot en els episodis de caire local, menys estudiats i per consegüent, menys divulgats, cosa que provoca sens dubte un oblit o una subestimació dels efectes causats per la guerra. És el cas per exemple del buit històric que hi ha a la comarca catalana de la Garrotxa en referència als esdeveniments de la guerra aèria que s'hi van desenvolupar.

Així doncs, la intenció d'aquest treball és realitzar una investigació total (en els arxius, la bibliografia, les memòries i sobretot amb testimonis) sobre els fets succeïts a la comarca durant aquest període relacionats amb el conflicte a l'aire. Això implica la defensa contra els atacs aeris, l'activitat local de l'aviació i els atacs i bombardejos mateixos; l'objectiu és per tant conèixer tots els detalls possibles sobre aquests camps. Tot seguit es mostren els impactes d'aquest tipus d'enfrontament, com la mortalitat o el dany ocasionats a la zona, i es posen de manifest la multitud d'elements logístics vinculats a la defensa del territori, que van arribar a esdevenir claus en el seu moment.

A l'últim, aquesta recerca té la finalitat sobretot de divulgar els resultats a través de la seva exposició directa al públic local o mitjançant el mateix treball, amb el propòsit de recuperar col·lectivament la memòria històrica sobre aquests episodis en particular i fer així justícia als protagonistes i víctimes d'aquests temps convulsos.

Paraules clau : defensa antiaèria, aviació, bombardejos, Garrotxa, guerra aèria.

ABSTRACT

Despite being the most recent armed conflict in the country, the Spanish Civil War (1936-1939) remains still very unknown in many aspects by most of the population. This fact mostly happens in local chapters, less studied and consequently, less divulged, which causes doubtlessly an oversight or an underestimation of the war's effects. This is the case for example of the historical hole in the catalan region of la Garrotxa concerning the air war's occurrences that took place there.

Consequently, the intention of this project is to carry out a complete investigation (through archives, bibliography, memoirs and mainly witnesses) about the events in the region related to the air conflict during this period. This involves the defense against air attacks, the local air force activity and the self attacks and bombings; so the objective is to know all the possible details relating to this fields. Next, there are shown the impacts of this type of confrontation, such as the caused mortality or damage in the zone, and the multitude of logistical elements linked to the territory's defense, that have become essentials at the time, are entirely explained.

Finally, the purpose of this research is also to divulge the results through their direct exposure to the local public or by the work itself, with the aim of collectively recovering the historical memory about these episodes in particular and so do justice to the protagonists and victims in such turbulent times.

Key words : anti-aircraft defense, air force, bombings, Garrotxa, air war.

ÍNDEX

INTRODUCCIÓ	10
METODOLOGIA	12
CONTEXT HISTÒRIC: LA GUERRA CIVIL ESPANYOLA	14
L'AVIACIÓ EN LA GUERRA CIVIL	16
1. A LA REREGUARDA REPUBLICANA	18
1.1 LA JUNTA LOCAL DE DEFENSA PASSIVA D'OTOT.....	18
1.1.1. INICI.....	18
1.1.2. CREACIÓ.....	19
1.1.3. MODIFICACIÓ I EVOLUCIÓ.....	23
1.1.4. VIGIA I ALARMES.....	24
1.1.5. SANITAT I SOCORS.....	26
1.1.6. REFUGIS.....	28
1.2. L'AVIACIÓ REPUBLICANA.....	33
1.2.1. AERÒDROMS.....	33
OTOT-LES PRESES.....	34
TORTELLÀ.....	37
ALTRES.....	41
1.2.2. ELS SERVEIS DE LA SUBSECRETARIA D'AVIACIÓ I LA DCA.....	42
PARQUE Y TALLERES. OTOT.....	43
PARQUES MÓVILES. BESALÚ.....	46
DEFENSA ANTIAÈRIA.....	48
1.2.3. LOCALS A L'AVIACIÓ.....	50
1.3. LA PRESENCIA FRANQUISTA.....	53
1.3.1. LA COL·LABORACIÓ A TORTELLÀ.....	53
1.3.2. EL SERVEI D'INFORMACIÓ.....	54
1.3.3. ELS VOLS D'OBSERVACIÓ.....	56
2. LA GUERRA AÈRIA	58
2.1. LA RETIRADA REPUBLICANA.....	58
2.1.1. LES INDÚSTRIES L'AVIACIÓ.....	58
2.1.2. LES ESQUADRILLES DE LA REPÚBLICA.....	64
2.2. ELS ATACS AERIS.....	68
2.2.1. SANT FELIU DE PALLEROLS.....	69
2.2.2. BESALÚ, 1 DE FEBRER.....	69
2.2.3. BESALÚ, 4 DE FEBRER.....	74
2.2.4. OTOT, 5 DE FEBRER.....	78
TESTIMONIS.....	80
IMPACTES.....	82
L'OBJECTIU.....	85

VÍCTIMES.....	86
2.2.6. LA CANYA, 7 DE FEBRER.....	90
2.2.7. ALTA GARROTXA, 8 DE FEBRER.....	93
3. DIVULGACIÓ.....	97
CONCLUSIONS.....	99
BIBLIOGRAFIA.....	104
WEBGRAFIA.....	109
ARXIUS.....	110
ANNEXOS.....	111
ANNEX I. RECURSOS COMPLEMENTARIS.....	111
I.I. AVIONS.....	111
I.II. MUNICIONS.....	117
ANNEX II. DOCUMENTS PRINCIPALS.....	120

INTRODUCCIÓ

Quan el 4 de juliol de 2021 pujava les escales del Museu Comarcal de la Garrotxa, per realitzar-hi una estada de pràctiques, no era conscient del món que s'obriria davant meu al trobar-me amb una de les peces més particulars, al meu parer, de la col·lecció. El tècnic del museu, Xevi Roure, m'havia proposat d'aprofundir sobre la història dels objectes que m'interessessin més, així que dit i fet vaig decidir recórrer totes les sales de l'exposició fixa a la recerca del meu nou «caramellet», que no apareixeria fins al final del recorregut: un projectil d'aviació.

«Bomba pertanyent al bombardeig d'Olot, 5 de febrer de 1939» era la descripció aproximada que, si no recordo malament, hi havia dessota. No sabia res sobre aquest esdeveniment, fins desconeixia la presència de l'aviació a la zona durant aquest període (Guerra Civil): l'enigma estava servit doncs en safata de plata. Després de setmanes de recerca i d'algunes novetats sobre el tema, vaig publicar un petit article-resum sobre els resultats obtinguts al voltant de l'atac aeri que es produí a Olot aquella data, ja estudiat prèviament per Jordi Pujiula. Tot i així no tenia temps per estendre la investigació, així que fi del trajecte.

Tanmateix, el petit cuc de la curiositat em rosegava encara per dins, i ho va fer durant mesos. Va haver-hi altres bombardejos a la comarca? Estava activa l'aviació republicana aquí? Com es protegia la població? Els dubtes sortien per tot arreu. Aleshores, per què no aprofitar el treball de recerca de Batxillerat per resoldre'ls? Era un tema fascinant, poc conegut, que tractava episodis d'una història recent i vinculada completament a la meva terra. A més a més, ningú l'havia tractat en totes les seves cares; les característiques eren ideals, la investigació s'havia de reprendre!

Vet aquí l'origen de l'estudi que segueix a continuació, dit això, ens deixem de sensacionalismes i introduïm, ara sí, el treball.

Cel rogent. La guerra aèria a la Garrotxa (1937-1939) és una investigació quasi completa sobre tots els esdeveniments i fets que tingueren lloc a la comarca de la Garrotxa entre juny de 1937 i febrer de 1939 en relació a la guerra aèria, que té per

objectiu recollir el que n'era conegut fins ara i afegir tots els aspectes possibles que restessin encara ignorats. Així doncs, partint de la hipòtesi que la regió mencionada resultà poc afectada per la guerra aèria, els objectius sobre els quals es basa el treball esdevenen els següents:

- Descobrir quina fou l'activitat aèria republicana a la zona durant el període de rereguarda, incloent la defensa passiva, la defensa activa, la presència de forces de l'aviació republicana i la de les indústries vinculades; i saber el nivell d'importància que van obtenir aquestes activitats.
- Conèixer quines operacions es dugueren a terme al cel de la Garrotxa tot al llarg de la guerra. Identificar tots els atacs aeris que es produïren en les poblacions i aprofundir-hi.
- Obtenir un recompte sobre les víctimes mortals d'aquests atacs, identificar-les i conèixer les repercussions físiques i socials dels bombardejos en la població.
- Posar en evidència el treball realitzat fins a la data i divulgar els resultats obtinguts per tal de recuperar la memòria històrica.

Tot seguit, amb la finalitat d'aprofundir en aquestes línies d'investigació, abordarem en primer lloc el rol de la Garrotxa en la guerra aèria durant la rereguarda, i tractarem la constitució de la Junta de Defensa Passiva a Olot, la construcció d'aeròdroms republicans a Olot i Tortellà i la instal·lació dels serveis vinculats amb l'aviació. A més, parlarem dels objectius aeris de les forces franquistes i de la creació al final de la guerra de petites indústries aeronàutiques republicanes. En darrer lloc, intentarem seguir el recorregut de les forces de l'aviació republicana pels aeròdroms mencionats durant els primers dies de combat a la zona, i descriurem amb tots els detalls possibles els atacs aeris realitzats per l'aviació franquista.

METODOLOGIA

Per dur a terme aquesta investigació, ha sigut necessària la utilització de multitud de fonts diferents i la classificació i anàlisi d'aquestes de la manera més eficaç. Per començar, s'ha recollit tota la bibliografia existent sobre l'àmbit, del qual sols s'havien tractat alguns aspectes. Un cop s'ha pogut definir un estat de la qüestió, s'ha procedit a fer un esquema de les fonts existents que havien de ser consultades.

D'un costat, s'ha efectuat una recerca en els arxius per consultar tota la informació d'interès conservada. Aquesta ha sigut realitzada *in situ*, com en el cas de l'Arxiu Comarcal de la Garrotxa (ACGAX), per estudiar la defensa passiva a Olot, i del Registre Civil, on es troben les actes de defunció; o a distància, gràcies als recursos que avui en dia ofereixen les noves tecnologies en el món de la investigació, com per exemple amb l'*Archivo Histórico del Ejército del Aire* (AHEA), l'*Arxiu Històric de*



Fig. 1 Recerca de documentació a la sala de consultes de l'Arxiu Comarcal de la Garrotxa. Font: imatge d'autor.

Girona (AHG) o el *Bundesarchiv* alemany, entre d'altres. En conseqüència, s'ha tingut accés a documentació provinent de vuit arxius diferents de Catalunya, Espanya i fins Alemanya (veure Arxius).

D'altra banda, s'han pogut entrevistar testimonis dels fets investigats arreu de la Garrotxa, a l'efecte d'obtenir aquella informació que no aparegués en la documentació oficial i sobretot d'aconseguir una visió molt més humana i propera dels esdeveniments. Han sigut un total de disset persones, que van viure a la zona durant la guerra i que tenen records lligats majoritàriament amb els atacs aeris, entre els quals disposem de quatre testimonis de l'Alta Garrotxa, dos testimonis de la Vall d'en Bas, dos testimonis de Sant Feliu de Pallerols i nou testimonis d'Olot. A aquests, cal afegir les memòries d'altres testimonis locals ja difunts i també d'alguns aviadors republicans, els records escrits dels quals han sigut molt útils pel treball.

A continuació, totes les fonts han estat guardades i classificades rigorosament en una base de dades amb més de set-cents cinquanta fitxers, en forma de fotografia o enregistrament. A part d'aquest tipus d'investigació, s'han recorregut igualment els escenaris d'aquesta història, per obtenir algunes dades de les localitzacions indispensables per al treball, de caràcter evidentment material. A partir d'aquí, s'ha procedit a comparar la informació de les diverses fonts, segons el grau de fiabilitat d'aquestes (ja que ni les fonts escrites ni les orals son sempre del tot precises), a corroborar o desmentir les hipòtesis formulades a partir de la bibliografia i a realitzar noves hipòtesis, amb l'ajuda preciosa tant d'historiadors com d'experts locals i del món de l'aviació durant la Guerra Civil espanyola. Vull destacar que en tot moment hem procurat ser objectius i allunyar-nos de subjectivitats, cenyint-nos als fets i distingint clarament les formulacions no confirmades d'allò contrastable empíricament.

Per acabar, hem jutjat oportú crear una sèrie de recursos de tipus conceptual-cartogràfic, que reflectissin la informació proporcionada d'una manera més gràfica, amb la intenció d'aclarir tots els fets i descripcions relatades i d'obtenir així un treball complet en tots els sentits.

CONTEXT HISTÒRIC: LA GUERRA CIVIL ESPANYOLA

El 17 de juliol de 1936, Espanya viu el cop d'Estat dels generals Franco, Mola i Goded (entre d'altres) contra el govern de la IIa República, format per la coalició del Front Popular escollida a les eleccions de febrer de 1936, a fi d'obtenir segons el segon «*la salvación de España, en trance inminente de sumirse en la más desenfrenada situación de desorden*».

De seguida Espanya queda separada en dos grans blocs: Saragossa, Pamplona, Palma i Sevilla, entre d'altres, cauen a les mans dels partidaris de la insurrecció autoanomenada «nacional», formats per gent de dreta, de tendència conservadora i catòlica, que son contraris a les polítiques socials i d'esquerres dutes a terme pel govern; de l'altra banda, Barcelona, València, Madrid o Màlaga resisteixen a la



Fig. 2 Milicians al carrer Ample de Barcelona, el juliol de 1936. Pérez de Rosas. Font: Arxiu Fotogràfic de Barcelona.

sublevació gràcies a la resposta de les forces de l'ordre fidels al govern i a l'acció de les milícies de voluntaris antifeixistes, formades per gent d'ideologia progressista o d'esquerreres, fidel a la República i d'ideologia molt diversa, abarcant des de liberals republicans fins a comunistes o anarquistes.

La violència desencadenada tot al llarg de la lluita no té precedents, i deixa un gran nombre de víctimes. Trobem 50.000 morts a causa de la repressió en el bloc republicà i 100.000 morts en raó de la repressió al bàndol franquista, als quals cal afegir 50.000 executats més al final de la guerra. Més de 150.000 soldats moren als combats en els fronts de guerra, la pobresa i la fam causen una gran sobremortalitat estimada al voltant de 350.000 defuncions, i 200.000 és el nombre de republicans que s'exilien permanentment. A tot això, cal afegir un altre factor que causa multitud de víctimes, completament nou pel moment, que cal mencionar: la guerra aèria.

L'AVIACIÓ EN LA GUERRA CIVIL

L'enviament de soldats al front, l'augment de les tensions entre les diverses tendències ideològiques del bloc republicà o la penúria que viu la població, són

algunes de les repercussions que implica el transcurs del conflicte a la rera guarda, però una de les més significatives és sens dubte l'afectació d'una nova arma de guerra: l'aviació.

És la primera vegada que hom utilitza avions en el territori espanyol amb finalitats combatives. Aquesta potencial arma de guerra ha arribat a Espanya vint-i-vuit anys abans i ha sigut utilitzada durant la Primera Guerra Mundial, encara que amb una importància mínima donada per la poca autonomia dels aparells, encara rudimentaris. Així doncs, el cel ibèric viu una revolució important de la utilització de l'aviació, ara decisiva, que tindrà efectes devastadors per la població.

A finals de juliol de 1936, el bàndol «nacional» ja té el suport militar aeri de la Itàlia feixista, amb l'anomenada *Aviazione Legionaria*, i de l'Alemanya nazi del III Reich, amb la *Legion Condor*, que contribueixen amb centenars d'avions i pilots a la creada *Fuerza Aérea Nacional*. D'altra banda, la República, que ha obtingut el recolzament de França (momentani) i de la Unió Soviètica, bé que menys massiu, organitza les *Fuerzas Aéreas de la República*, i reorganitza les seves esquadilles d'avions dins l'*Arma de Aviación* i els serveis logístics i de fabricació dins la *Subsecretaría de Aviación*. A més, la *Defensa Especial Contra Aeronaves* i la Junta de Defensa Passiva de Catalunya s'encarreguen de la defensa antiaèria.

El cel esdevé de seguida un camp de batalla més, els primers atacs tenen lloc al front d'Aragó, a prop dels combats o de les centrals hidroelèctriques, però la instal·lació de l'aviació feixista a les Balears el gener de 1937 canvia la situació del tot. Sota les ordres expressives del dictador Benito Mussolini, els avions italians bombardegen les poblacions de la costa catalana i valenciana i engeguen així una estratègia de por basada en el terror de la població civil.



Fig. 3 Bombardeig de Barcelone, març de 1938. Font: <https://ihr.world/ca/2020/11/16/barcelona-800-dies-sota-les-bombes/>

El curs de la guerra transcorre, i nombroses ciutats catalanes, com Barcelona, Sabadell, Figueres, Granollers o Lleida, basques, com Bilbao i Gernika, o espanyoles, com Madrid i Jaén, són cruelment bombardejades; la mortalitat és sinistre, la destrucció present arreu. Malgrat la construcció de refugis subterranis, les temptatives fracassades de l'artilleria antiaèria i l'acció una mica més eficaç de l'aviació republicana, els avions bombarders feixistes, nazis i franquistes reixeixen a provocar el pànic a la rereguarda, utilitzant Espanya com un tauler de proves que serveix per posar en pràctica les estratègies utilitzades més tard durant la Segona Guerra Mundial. Un cop el conflicte s'acaba, el balanç és espantós: més de 12.000 víctimes mortals (el 90% de les quals en zona republicana)¹, 4.700 a Catalunya, segons l'estudi de Solé i Villarroya², dels quals 2.700 sols a Barcelona, i més de 430 poblacions catalanes bombardejades.

¹ «Catalunya bombardejada. 75è aniversari dels bombardeigs a la població civil i a les infraestructures catalanes. Dossier Educatiu.» Pàg. 15.

² Soler, Villarroya (1986). Pàg. 364.

1. A LA REREGUARDA REPUBLICANA

1.1 LA JUNTA LOCAL DE DEFENSA PASSIVA D'OLOT

1.1.1. INICI

Com ja hem comentat, uns quants mesos després de l'inici del conflicte, l'impacte de l'aviació es fa palès més enllà del front de guerra. De seguida els objectius (majoritàriament aquells del bàndol sublevat) esdevenen no solament posicions militars enemigues específiques o vies de comunicació, sinó també ciutats senceres, tals com Barcelona o Roses. Un tipus de bombardejos sense precedents amb una gran mortalitat entre la població civil, que condueixen la Conselleria de Treball i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya a decretar el 9 de juny de 1937 la creació de la Junta de Defensa Passiva de Catalunya (JDPC).

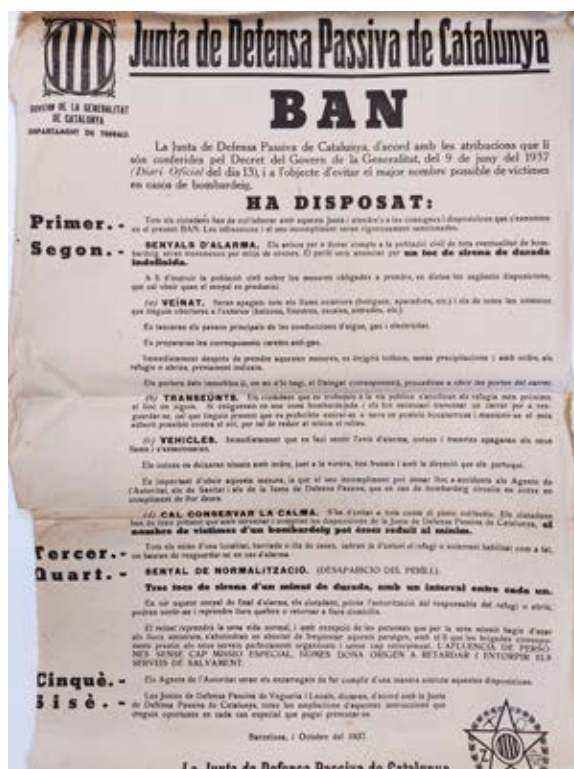


Fig. 4 (esquerra) Ban públic de la JDPC. Font: ACGAX, fotografia d'autor. Fig. 5 (dreta) Quaderns de la JDPC. Font: ACGAX, fotografia d'autor.

La finalitat d'aquest organisme és, a grans trets, «ocupar-se dels serveis d'ordre i d'ajuda en els moments el bombardeig i educar les masses populars de Catalunya contra l'atac aeri, aeroquímic i naval»³, i s'estructura en conseqüència en els serveis de Treball Voluntari (dependent del Departament de Treball), Defensa Passiva i Serveis Z (antigàs) (dependents del Consell de Sanitat de Guerra) i la Secretària de Defensa Passiva (dependent del Comitè Pro Exèrcit Regular).

El Govern central de la República no tarda tampoc a impulsar la unificació dels serveis de defensa passiva arreu de l'Estat, sota la Defensa Especial contra Aeronaves (DECA o DCA), amb l'obligació d'organitzar juntes locals i provincials en tot el territori⁴. Aquesta iniciativa és concretada més tard per la Generalitat de Catalunya, quan decreta la constitució de les Juntes de Defensa Passiva Locals allà on les necessitats ho requereixin⁵, formades per l'alcalde, un cap militar, un cap d'ordre públic, un arquitecte o enginyer municipal, un metge municipal, un secretari i diversos representants polítics i sindicals.

1.1.2. CREACIÓ

Tanmateix, a Olot hom considera innecessària l'aplicació del decret, tal i com acorda la Comissió del govern municipal en la sessió del 24 d'agost de 1937, i així es notifica a la JDPC⁶. No és fins a principis de desembre del mateix any que, després de la pressió exercida per la JDPC i la DCA, que posen en evidència la importància de protegir un lloc de frontera i a la reraguarda com la capital garrotxina, el consistori opta per constituir a contracor la Junta Local de Defensa Passiva d'Olot (JLDPO), el 28 de desembre de 1937.

La reunió es celebra a les set del vespre, a l'ajuntament de la població (allà on actualment es troba situada la Biblioteca Marià Vayreda) i hi assisteixen els diversos membres de la junta, formada de la següent manera:

³ *Dietari Oficial de la Generalitat de Catalunya*. Núm. 164 (p. 925).

⁴ *Gaceta de la República*. Núm. 180 (p. 1407).

⁵ *Dietari Oficial de la Generalitat de Catalunya*. Núm. 229 (p.626).

⁶ 25.08.1937. Resposta de l'Alcalde d'Olot a la JDPC en raó del decret mencionat.. ACGAX.

Funció	Càrrec	Nom
President	Alcalde d'Olot	Miquel de Garganta i Fàbrega (posteriorment Joan Serrat i Masó)
Membres	Conseller d'Obres Públiques	Joan Serrat i Masó
	Major del Batalló de Carrabiners n. 3	Julià Lara i Calero
	Major de la Brigada de Carrabiners del Nord	Ignasi Esnaola i Iraola
	Lloctinent del Centre d'Instrucció pre-militar	Santiago Sans i Amat
	Agent de policia	Josep García i Fernández
	Arquitecte municipal interí	Bartomeu Agustí i Vergés
	Metge titular d'assistència pública i sanitària	Joaquim Danés i Torras
	President de la Creu Roja	Ramon Moret i Estartús
	Representant de la UGT	Amadeu Mach i March
	Representant de la CNT	Felip Ribes i Solé
Representant d'ERC	Anton Martínez i Veira	
Secretària	Secretària de l'Ajuntament	Carmel Sans i Sainz

Fig. 6 Llista de membre de la Junta Local de Defensa Passiva d'Olot. Font: creació d'autor.

Garganta inicia la sessió remarcant de nou la innecessarietat de la Junta, així com de la construcció de refugis, donat que, al seu parer, la posició geogràfica de la ciutat (d'altura i distància respecte la costa) fa improbable el cas d'un bombardeig. Proposa com a molt d'adequar els soterranis i baixos d'alguns edificis i de realitzar una campanya «d'educació de la població civil, ensenyant-los la conducta a seguir en cas de bombardeig» pel cas molt hipotètic d'un atac aeri. Tot seguit, alguns membres exposen la seva opinió, més favorable a la construcció dels refugis, si bé la tendència general és reticent a la possibilitat d'un bombardeig. A la fi, hom considera constituïda la Junta i s'acorda designar un consell format per Joan Serrat, Julià Lara, Bartomeu Agustí i Joaquim Danés que estudiï «tots els aspectes que componen la defensa de la vila contra el risc de bombardeig pels avions enemics», junt amb les mesures a prendre, amb l'objectiu de ser discutides i si és el cas, aprovades i posades en pràctica⁷.

Un cop la reunió s'acaba, s'envien dues còpies de l'acta a la JDPC; la resposta no es fa esperar. Des de Barcelona, hom destaca a l'alcalde (a partir d'aquest moment Joan Serrat) la seva visió «errònia» del concepte de defensa passiva, argumentant que en les guerres modernes l'aviació de guerra ataca segons la importància de la localització «prescindint absolutament de posicions geogràfiques», i es qualifiquen les suposicions de la JLDPO d'il·lògiques, igual que insensat pensar que els edificis

⁷ 28.12.1937. Acta de constitució de la JLDPO. ACGAX

olotins resistirien un bombardeig com per protegir ningú. S'insisteix doncs en seguir el seu consell i elaborar un pla de defensa general de la ciutat, que inclogui plans i pressupost pels refugis.

En resposta a la missiva, Serrat contesta justificant el seu posicionament, fins compartit com explica per la Generalitat de Catalunya en el moment de conservar a la ciutat el tresor artístic dels museus de Catalunya⁸ (fig. 7). Al que afegeix les dificultats per cobrir les despeses de la construcció de refugis, ja que «l'Ajuntament no pot destinar a aquesta atenció cap quantitat important, per no tenir-ne al seu pressupost consignacions adients» ni poder establir taxes o impostos locals fora de la Legislació municipal, per Decret del govern⁹. La carta de la JDPC tampoc és ben rebuda en la reunió següent de la junta olotina, on la manera amb la que aquesta és dirigida es considera «molt humiliant» per alguns.

Ja en la segona sessió, l'onze de gener de 1938, es comencen a acordar les primeres accions en matèria de defensa passiva, proposades pel consell designat anteriorment. Aquestes consisteixen en la reducció de la il·luminació al mínim (l'única il·luminació ha de ser blava), la creació d'un ban d'avís públic pels veïns, la



Fig. 7 Emmagatzematge de les obres d'art del Museu Nacional d'Art de Catalunya dins l'església de Sant Esteve d'Olot. Font: http://www.pedresdegirona.com/separata_arqueologia_exili_hist.htm

⁸ A causa del perill de bombardeig a Barcelona, les obres d'art del Palau Nacional de Montjuïc són desplaçades a Olot i voltants, donada la protecció natural de la qual gaudeix la zona.

⁹ 10.01.1938. Resposta de l'Alcalde d'Olot a la JDPC, concernant l'activitat de la JLDPO. ACGAX.

prohibició de les sirenes de les fàbriques, l'organització de metges, bombers i constructors per actuar en cas de bombardeig i l'establiment de quatre refugis antiaeris (més quatre quilòmetres de trinxeres, també de protecció), pels quals Joan Serrat i Agustí Bartomeu es dirigeixen a Barcelona, per parlar del pressupost del que disposen. A més, hom decideix demanar a la JDPC la instal·lació de quatre canons antiaeris i d'iniciar la cooperació amb les juntes locals de defensa passiva de Girona, Figueres, Ripoll i Puigcerdà.¹⁰

1.1.3. MODIFICACIÓ I EVOLUCIÓ

Al cap d'uns quants mesos, la Junta ja pot considerar-se plenament activa. Les reunions sempre tenen lloc a la casa consistorial de la ciutat i les seves oficines s'instal·len al carrer Màrtirs de Jaca (actual carrer Bonaire n. 2), des de les quals es gestiona la correspondència. Amb tot això, en una sessió celebrada per la Corporació municipal el juny següent, s'acorda reformar la Junta «amb les mateixes característiques de funcionament que la de Barcelona» i s'omet per consegüent la representació dels representants polítics, provada ineficaç, seguint aquesta estructura¹¹ :



Fig. 8 Estructuració de la JLDPO a partir de juny de 1938. Font: esquema d'autor.

¹⁰ 11.01.1938. Reunió de la JLDPO. ACGAX.

¹¹ 21.06.1938. Notificació dels acords presos per la Corporació al president de la JLDPO. ACGAX.

La secretaria s'ubica a la torre Sacrest del carrer Vilanova n.4, edifici del segle XIX, on es col·loca un aparell telefònic amb un supletori¹² i s'hi atenen les consultes ciutadanes de caràcter general.

1.1.4. REFUGIS

Per acabar, no podem acabar aquest capítol sense parlar del projecte que segurament causa més problemes i dificultats a la Junta tot al llarg de la guerra: la construcció de refugis antiaeris. Tal i com hem explicat anteriorment, entre els primers acords presos per la Junta ja hi figura la intenció de construir quatre refugis antiaeris i quatre quilòmetres de trinxeres, per a la protecció de la població civil. El problema? La manca de diners. El suposat viatge de Serrat i Agustí a Barcelona per obtenir finançament no dóna resultats en un primer moment, vist el rebuig inicial de la JDPC de contribuir-hi (Bofill, Clavijo, 1998; p. 5). Per sort, el 16 de març de 1938 es decideix concedir a la JLDPO 50.000 pessetes per a cobrir les despeses de la construcció dels refugis¹³, a les que després s'afegeixen les contribucions dels familiars dels desertors de les lleves forçades i les taxes sobre consumicions o certs articles de luxe¹⁴.

Segons resol la Junta, tots els homes «a partir de l'edat de 16 anys, veïns o residents en aquesta ciutat» tenen l'obligació de servir en les obres de construcció dels refugis, o de contribuir-hi en compensació amb una aportació econòmica d'igual proporció¹⁵. L'allistament té lloc en una oficina oberta per la JLDPO en els baixos del Teatre Municipal (on es lliura un carnet d'inscripció) d'onze a una del matí i de cinc a vuit de la tarda, i hi ha conseqüències penals per a aquells que no posseeixin el document proporcionat abans del termini establert (28 d'abril). Un cop allistats, es convoquen de nou els treballadors a l'oficina del Passeig d'en Blay per distribuir-los en vuit zones diferents, amb la intenció de construir un refugi en cada zona sota la

¹² 25.07.1938. Petició al sector de Figueres per instal·lar un aparell. ACGAX.

¹³ 16.03.1938. Acord pres per la JDPC sobre l'ajut econòmic per als refugis olotins. ACGAX.

¹⁴ 10.05.1938. Acords de la Junta Local de Defensa Passiva d'Olot. ACGAX.

¹⁵ 22.04.1938. Ban públic de l'Alcalde-President de la JLDPO. ACGAX.

supervisió d'un petit comitè, però no sembla que aquesta idea acabi de realitzar-se del tot.

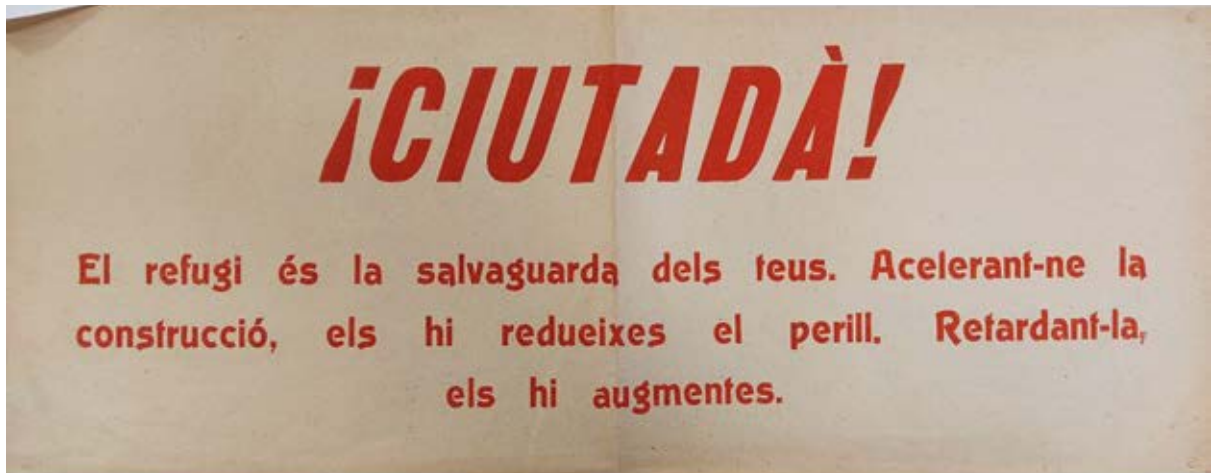


Fig. 9 Crida als ciutadans per treballar en les obres dels refugis. Font: ACGAX, fotografia d'autor.

Malgrat els obstacles, els treballs comencen ja amb anterioritat, el 18 d'abril, sota la direcció del capatàs Casimir Vila. Consisteixen probablement en l'excavació d'una trinxera al barri Malagrida, donada la proximitat d'una escola on pel moment hi ha instal·lat un Hospital Militar¹⁶. Un cop acabat, té lloc per unes cent cinquanta persones, i en tenim la prova gràcies al testimoni d'Anna Montañà, que en parla al moment d'explicar els instants posteriors al so de la sirena d'alarma: «hi havia una mena de refugi, com una trinxera dins d'un camp situat entre el que ara és l'avinguda de València i el carrer Batlló. Ja hi havia unes quantes persones, un home vell ens recomanà que ens ajaguéssim panxa a terra» (ACGAX, 2007; 163).

A part d'aquesta trinxera, es projecten tres refugis més durant el mes de juny, pels quals es demanen ajudes al *Ministerio de Instrucción Pública y Sanidad*, en raó de la seva ubicació propera a centres escolars, i s'obté així una subvenció del cinquanta per cent de les despeses¹⁷. El primer refugi s'emplaça al xamfrà est de la plaça Josep Clarà, a prop dels escolapis (on està instal·lada la Clínica Militar n. 7, veure II.III. Annexos) i ha de tenir capacitat per 1250 persones; el segon s'ha de construir entre l'actual Passeig Bisbe Guillaumet (en aquell moment Avinguda Durruti, veure II.II. Annexos) i el carrer del Roser, prop del qual hi ha un altre centre escolar, amb

¹⁶ 26.07.1938. Resposta de l'Alcalde-President al qüestionari de la DECA. ACGAX.

¹⁷ 06.07.1938. Resposta del *Ministerio de Instrucción Pública y Sanidad* a l'Alcalde-President. ACGAX.

capacitat teòrica per a 1700 persones; a l'últim, trobem el tercer al carrer Pare Antoni Soler, al costat del convent del Carme, que acull l'Escola de Belles Arts i l'Institut de segona ensenyança, i es projecta per acollir 3400 persones. Per a la resta del pressupost necessari hom disposa també de la participació econòmica de sectors del comerç i la indústria olotins, a través de qüotes setmanals de 5, 10, 15, 20, 25 o 30 pessetes¹⁸, i de contribucions voluntàries. Els obrers col·lectivitzats de la construcció hi participen igualment com a mà d'obra, acordant el Comitè d'enllaç de la Construcció CNT-UGT els salaris següents¹⁹:

Paletes	30 pessetes diàries
Manobres	27 pessetes diàries
Brigada d'atur forçós	19 pessetes diàries
Paletes i manobres refugiats (amb subministrament)	18 pessetes diàries
Peons refugiats	9 pessetes diàries

Fig. 10 Salari dels treballadors en les obres dels refugis d'Olot. Taula de creació pròpia.

Probablement les obres comencen l'agost de 1938, si tenim en compte un ban públic de la JLDPO publicat aquest mateix mes que en parla²⁰ i afegeix de fet un refugi més, a la Plaça de la República (actual Plaça Major), que hauria pogut consistir en una trinxera similar a la del Malagrida. En tot cas, els treballs no avancen al ritme esperat (no per la Defensa Passiva central com a mínim²¹), i el 29 d'octubre es rep la visita del Secretari Tècnic de la Secció de Plans i Obres de la JDPC, que demana sobre les obres de la plaça Clarà de «no sobrepassar profunditats majors de 6 metres de protecció superior», donada la bona resistència del terreny i de «convertir en refugis coberts les trinxeres obertes de la Via Durruti», acció per la qual adjunta el croquis corresponent²². En una reunió del 23 de novembre es decideix procedir de la manera indicada i «degut a la manca de material per a la construcció que existeix, que privaria de cobrir-les en la forma assenyalada», s'opta per cobrir les trinxeres

¹⁸ 05.08.1938. Reunió entre la JLDPO i el Grup EPCI. ACGAX.

¹⁹ 15.?.1938. Acords presos pel Comitè d'enllaç i el Consell d'Empresa del Ram de la Construcció. ACGAX.

²⁰ 08.1938. Ban públic de la JLDPO. ACGAX.

²¹ 16.10.1938. Carta d'Enrique Jurado, director de la DCA a l'Alcalde-President de la JLDPO. ACGAX.

²² 04.11.1938. Carta del Secretari Tècnic de la JDPC a l'Alcalde-President de la JLDPO. ACGAX.

mencionades amb els mitjans dels que es disposi, com són llates o altres materials a l'abast de la millor consistència possible²³.

La construcció dura fins a la fi de la guerra, com es pot veure al registre dels salaris setmanals que el consistori paga als obrers²⁴. Tanmateix, com a mínim dos d'aquests refugis són utilitzats durant el bombardeig d'Olot; en el cas del refugi de la plaça Clarà se sap gràcies al testimoni de Josep Maria Canals, que vivia al número 28 del carrer Sant Rafel i veia els veïns que s'hi dirigien; i en el cas del de la Via Durruti per via d'una senyora de la residència de Santa Maria del Tura, que explica com el seu marit, habitant del carrer del Roser, hi anava quan sonava l'alarma.

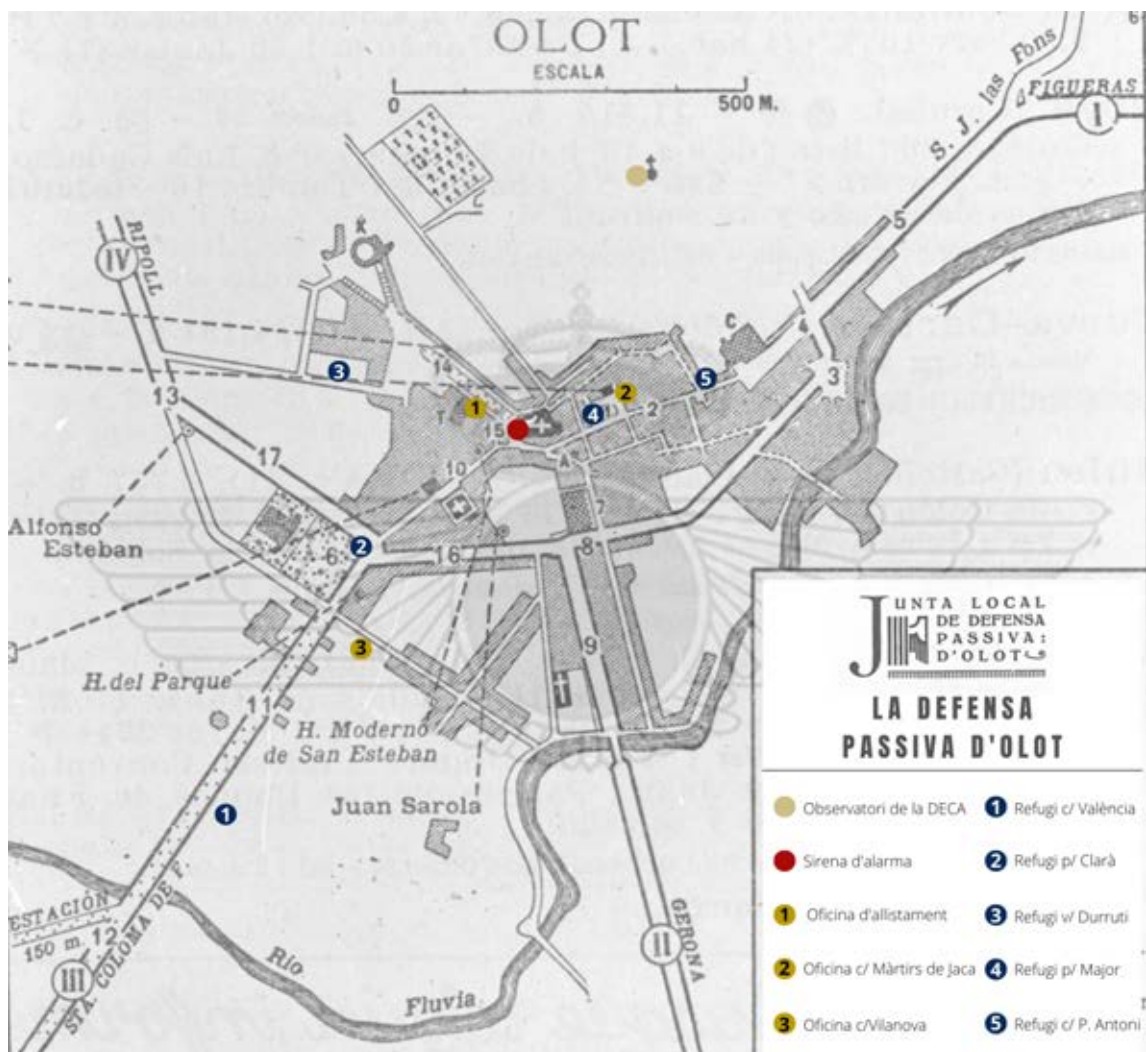


Fig. 11 Plànol dels refugis i oficines de la JLDPO a Olot. Font: imatge d'autor.

²³ 09.12.1938. Carta de la JLDPO a la JDPC. ACGAX.

²⁴ 05.02.1938. Relació dels jornalers que han treballat en les obres municipals dels Refugis. JLDPO. ACGAX.

1.2. L'AVIACIÓ REPUBLICANA

Al mateix moment que la defensa passiva comença a constituir-se a la capital de la Garrotxa, la resta del territori rep la presència de diversos destacaments i instal·lacions de les *Fuerzas Aéreas de la República*, entre els quals trobem aeròdroms, serveis vinculats a l'activitat aèria i algunes bateries d'artilleria antiaèria.



Fig. 12 Distribució de les Forces Aèries de la República de la Garrotxa durant la rereguarda. Font: imatge d'autor.

1.2.1. AERÒDROMS

Tota l'activitat lligada amb el nucli de l'aviació republicana a la regió està enquadrada dins l'anomenada Arma d'Aviació, creada el maig de 1937, dependent del Ministeri de la Marina i l'Aire, i que s'ocupa de les accions de les esquadilles d'avions republicanes. Per controlar i organitzar millor la seva activitat, l'Arma divideix el cel republicà en diverses regions i sectors aeris dins els quals s'ubiquen els aeròdroms. A la Garrotxa se'n construeixen dos, a Tortellà i les Preses, situats dins el 1r Sector

de la Tercera Regió Aèria, en el qual es troben també els aeròdroms veïns de Celrà, Figueres nord, Vidreres, Vilajuïga, Esponellà, Puigcerdà, Llagostera, Verges i Figueres sud.

OLOT-LES PRESES

La primavera de 1937 comencen les obres de construcció del camp d'aviació Olot-Les Preses (Borao, 1989 : 26), amb el número 3111, segurament amb la funció de servir com a suport al camp de Celrà, la base més important fins al moment a les comarques gironines. Tot i així, pel que sembla les obres no acaben fins a mitjans de l'any següent, ja que, segons una instància de l'Ajuntament de les Preses, el maig de 1938 l'aeròdrom és encara en construcció (Arbat, 2006 : 45).

El camp se situa en l'anomenat Pla de les Preses, entre la carretera d'Olot a Vic i el riu Fluvià, sobre un terreny força humit i proper al nivell freàtic. Un cop expropiats els camps, s'hi realitzen treballs d'aplanament per habilitar-hi una pista d'aterratge, de 1400 metres de llargada, 360 metres d'amplada en el costat nord i 240 metres en el costat sud. Els canals de rec es cobreixen i a la banda oest de la pista s'hi cava un canal de dos metres d'amplada que connecta directament amb el riu Fluvià, a fi d'evitar la inundació del terreny amb les aigües provinents de la muntanya de Xenacs. Totes aquestes obres són realitzades amb pedres tosques provinents d'una pedrera darrere del Mas la Cau i transportades en camió fins a la pista per gent del poble de les Preses, per bé que alguns indiquen la possible utilització de presoners del camp de concentració emplaçat al Mas la Clapera com a mà d'obra. De tota manera, els treballs són duts a terme sota la direcció de Francisco Gallego, tinent ajudant d'obres, que està al capdavant del destacament de la *Jefatura de Obras* de l'aviació²⁵.

Com en la majoria d'aeròdroms, es construeixen refugis antiaeris prop del camp per albergar-ne els ocupants, en el cas que l'enemic bombardegés les instal·lacions. Així doncs, l'aeròdrom disposa a l'ala oest, entre la carretera i el canal, de quatre refugis

²⁵ 30.07.1938. Carta de Francisco Gallego a l'Alcalde de les Preses. ACGAX.

de formigó, dits de «de trinxera», d'entre dos i quatre metres de profunditat (fig. 13 i fig. 14). El que està situat més al nord, encara conservat prop del bicicarril, té forma d'L i depassa lleugerament el nivell del terreny. Més al sud, al cap de 430 i 860 metres, se'n troben dos més, amb planta d'U i d'I respectivament, però ja desapareguts sota la construcció de la parcel·l·ària. Finalment, a l'altre extrem del camp, resta encara avui en dia l'últim refugi i el més gran, amb forma d'S i dues entrades que condueixen a un passadís de sis metres de llargada i tres metres de profunditat (fig. 15).

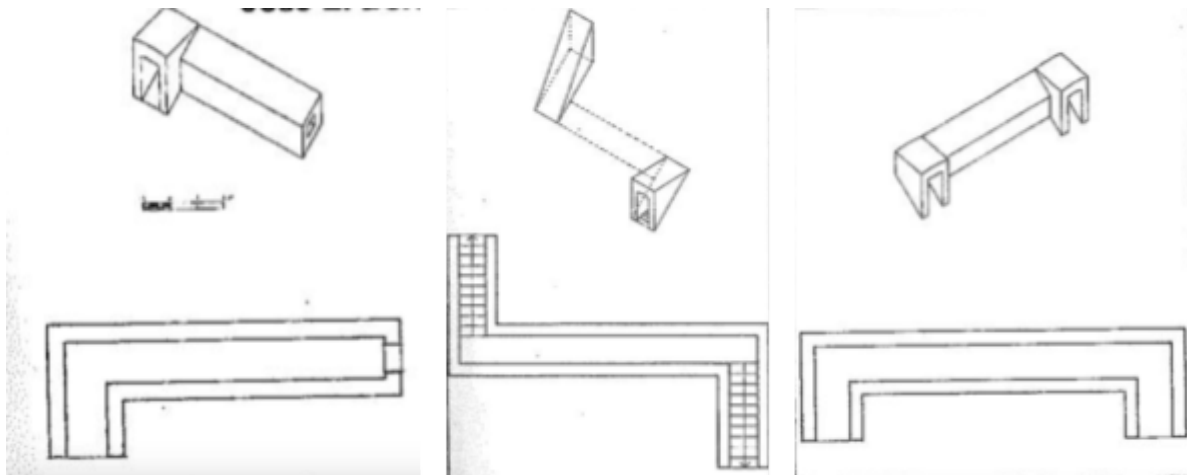


Fig. 13 Plànol dels refugis antiaeris de l'aeròdrom de les Preses. Font: José E. Borao, revista Verntallat, n. 31. p. 19-20.

A part dels refugis, es necessiten igualment altres tipus d'instal·lacions, que enlloc de ser construïdes de nova planta aprofiten masos de l'entorn, on s'alberguen els serveis principals: el Mas el Pas de la Torre acull una central telefònica, protegida per una trinxera, i el Mas Verntallat compleix les funcions de torre de control, comandament i residència dels oficials militars, a més de guardar segurament els avions del camp sota els arbres propers a l'edifici. La resta de la guarnició (un centenar de persones entre aviadors, mecànics, militars etc.) s'allotgen als masos de La Cau i sobretot de La Mata, situat al centre de les Preses, on es troba el veritable centre de les forces de l'aviació. Així mateix, cal afegir la presència de les brigades internacionals durant un temps als masos d'Olot i la Vall d'en Bas, on s'entrenen per l'ofensiva de l'Ebre.

terrenys, «siendo de necesidad muy urgente terminar el Campo de Aviación»²⁷. A partir d'aquest moment, desconexem si el camp s'utilitza de nou o no, Duran creu que el darrer avió surt entre octubre i novembre de 1938, però aquesta informació no pot ésser confirmada. De fet, ell mateix explica que les obres no acaben de culminar-se mai del tot i els documents franquistes de desembre de 1938 consideren l'aeròdrom en desús²⁸, així que caldria reafirmar la importància ínfima de la plaça durant tota la rereguarda.



Fig. 15 Refugi en forma d'S a les Preses: Font: fotografia d'autor.

TORTELLÀ

D'altra banda, a mitjans de 1938, es comença a construir el nou camp d'aviació 3110 prop de Tortellà, també en terrenys expropiats pel govern, molt probablement amb l'objectiu de reemplaçar el de les Preses a causa de la seva inutilitat, i tenint les mateixes funcions de reserva i suport.

Un cop anivellat el terreny i destruïts els límits de les diverses propietats (que pertanyien a disset propietaris diferents), el camp consisteix en dues pistes quasi perpendiculars situades al Pla de Tapioles (en el mateix lloc que avui ocupa un petit aeròdrom per ultralleugers), una de 1000 metres de llargada en la direcció nord-sud i l'altra de 900 metres d'est a oest, les dues amb 200 metres d'amplada²⁹. A més a

²⁷ 30.07.1938. Carta de Francisco Gallego a l'Alcalde de les Preses. ACGAX.

²⁸ A2085. AHEA.

²⁹ A12089. AHEA.

més, s'hi realitzen també obres de protecció: al nord est del camp, sobre una petita elevació del terreny, s'hi excava un refugi de mina en forma de zig zag. Disposa de dues entrades sobresortints de formigó que condueixen, a través de les escales, a una galeria central amb unes dimensions de 46x1,2 metres i dos metres d'altura, situada a vint metres de profunditat i ventilada gràcies a tres xemeneies; tot el conjunt es conserva encara actualment (fig. 16). Es coneix igualment la possible construcció de refugis tot al voltant del camp, que apareixen en alguns plànols, o la intenció de construir refugis a Tortellà per a la població civil, donada la proximitat d'un objectiu militar com l'aeròdrom, però no sembla que acabin reeixint. Aparentment, totes aquestes obres són dutes a terme per paletes qualificats i itinerants, allotjats en els pobles dels voltants, amb l'ajuda i participació evident de la població local.



Fig. 16 Entrades del refugi antiaeri del camp de Tapioles i xemeneia de ventilació. Font: fotografia d'autor.

En relació a la guarnició, segons les fonts franquistes s'hi allotja un escamot d'uns quants soldats que realitzen els serveis de vigilància, però que tal com recull Juli Clavijo a *Aeròdroms republicans de Girona* estan majoritàriament ociosos, i fan passar el temps jugant, fent pràctiques de tir (perilloses per als habitants) o flirtejant amb les dones del poble. S'allotgen al Mas el Pla, emplaçat a la cara sud del turó abans mencionat, i al costat del qual es basteix un dipòsit d'aigua amb capacitat per a 300 litres, per tal d'abastir els ocupants de la casa. Pel que fa els pilots, la majoria viuen a Tortellà, però també se'n troben alguns a Besalú o a Argelaguer, amb la gent

dels quals la relació és cordial, sobretot amb les noies joves, si tenim en compte que es produeix un casament entre una dona local i un aviador (Gesalí, 2017; 259).

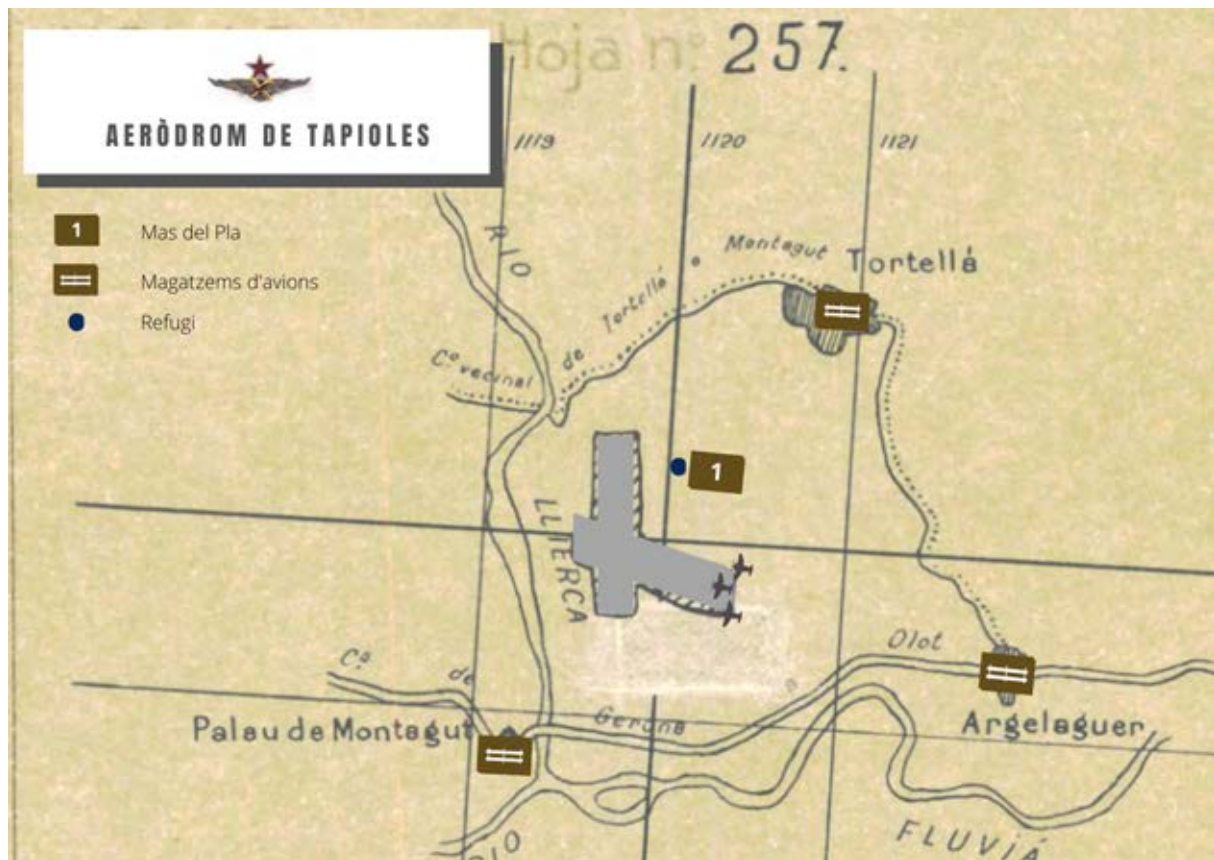


Fig. 17 Plànol de l'aeròdrom de Tapióles. Font: imatge d'autor.

Els avions arriben al camp desmuntats dins dels camions, i són emmagatzemats en caixes de fusta a l'església de Tortellà i en un garatge situat davant de les escoles de la població, on es guarda també l'armament que acompanya els aparells. L'activitat de Tortellà és més intensa que la de les Preses, si bé aquesta no és tant agitada com en d'altres camps com Figueres o Celrà. Això es deu al fet que serveix durant un temps com a camp d'entrenament pels pilots; els testimonis compten un total de sis o set avions actius. Miquel Casals, de Montagut, ho relata amb tot detall: «hi havia dos avions que passaven per aquí, a una altura d'uns dos-cents metres, fent maniobres. Feien un soroll! T'havies de tapar les orelles. [...] El camp feia uns dos quilòmetres, i quan s'aixecaven feien "brrramm!". I clar, teniem por de que bombardeguessin aquí als pobles del voltant perquè hi havia l'aeròdrom, pel que ens vam refugiar en una casa de pagès». Els avions surten sols o en parella, i realitzen un itinerari seguint les muntanyes més properes al camp; sobrevolen el Cos, Montagut, Sant Jaume de

Llierca, Argelaguer i Besalú, i tornen al cap d'una mitja hora. Segons ell, els exercicis tenen lloc cada dia durant els darrers mesos de la guerra.

Malgrat tot, les fonts orals neguen l'existència de combats aeris prop del camp, cosa que sobta si tenim en compte que l'aeròdrom és proper a la frontera, a altres camps d'aviació i a algunes vies de comunicació que són bombardejades, quan al mateix temps es disposa d'uns quants avions amagats sota xarxes de camuflatge que no s'arriben a utilitzar mai. La resposta podria tenir algun lligam important amb els col·laboracionistes, però deixarem aquesta qüestió per més endavant



Fig. 18 Pista actual de l'aeròdrom de Tortellà, amb el Mas el Pla al fons.

2.1. BESALÚ, 1 DE FEBRER

Ara sí amb seguretat, l'1 de febrer de 1939, després de l'hora de dinar, onze avions de la 3^a Esquadra de la *Illa Brigada del Aire* sobrevolen el riu Fluvià, entre Besalú i Esponellà, amb l'objectiu de bombardejar i destruir els ponts que hi són construïts³⁰ i complicar així la retirada de les tropes republicanes. El soroll dels motors se sent amb distància des del poble, la gent ignora si es tracta d'avions enemics o no, quan cinc avions *Savoia-Marchetti 79* comencen a bombardejar els afores del poble i les campanes es posen a sonar. Formen una cortina de bombes (de 100 i 250 quilograms, veure Annexos I.II.) que va des del pla de Campanyà a Can Bellsolà, on ataquen les dues principals carreteres que es dirigeixen vers Figueres i Girona, i s'apropen fins a la població, on bombardegen els tres ponts que s'hi troben: el medieval, el Nou i el de Figueres, que és l'únic que resta intacte. L'esquadrilla segueix la seva intervenció deixant també algunes bombes sobre el nucli antic de Besalú, i al cap d'un quart d'hora marxen per sobre de la carretera d'Olot, després d'haver fet un parell de voltes de reconeixement dels objectius (veure fig. 23).



Fig. 20 Pont medieval de Besalú el 1941, Sebastià Martí Roura. INSPAI-Diputació de Girona. Font: http://www.terresdegirona.cat/garrotxa_besalu.htm

³⁰ A2059. Parte de campaña 3a Escuadra. AHEA. (Veure Annexos II.IV.)

L'esdeveniment és viscut amb molta sorpresa i sobretot por per tal dels locals, tal i com explica Joan Lagares a la revista Tallaferro: «vaig sortir de casa i el carrer del Canó estava ple de runes i de vidres. Vaig trobar-me amb en Joan Jep i em diu que hi havia hagut morts. Que podíem anar al cementiri a veure'ls. [...] Era una cosa que feia por, no sabies pas què havies de fer. Quan eres dins de casa et donava la sensació que tot t'havia de caure a sobre i quedar enterrats» (Buch, 1999; p. 7). Josep Maria Parés, que en aquell moment era en una casa de les rodalies, en parla també a la mateixa revista: «estàvem, amb el pare, a la susdita masia (entre l'ermita de Sant Ferriol i el riu Fluvià), l'1 de febrer de 1939. [...] Una remor d'avions ens féu mirar³¹ la vila de Besalú a sol ixent. Unes «paves» negres i majestuoses, sobrevolant-la, deixaven al seu pas uns brolladors de foc i fum negrós que, esbotzant, pujaven cel amunt. El silenci era angoixós fins que, passats uns segons, fengueren l'espai el roncs secs i llunyans de les bombes, que ens glaçaren la sang. La nostra família estava a la vila i els nacionals la bombardejaven! [...] Amb transcórrer deixàrem passar tres quarts, per tot seguit anar a reunir-nos sens novetat amb la família» (Parés, 1993; p. 21).



Fig. 21 Reconstrucció del pont nou de Besalú el 1940, Salvador Crescenti Miró. Font: http://www.terresdegirona.cat/garrotxa_besalu.htm

³¹ Paves és el nom popular donat pels republicans als avions Heinkel He 46.

A l'últim, tenim també el testimoni de Maria Juanola, una noia de nou anys que explica la seva experiència seixanta anys més tard en el diari *El Punt Avui*: «vàrem sentir uns xiulets de bombes i una fressa! [...] Vaig veure una dona que passava abrigada amb un davantal tot a la vora d'una paret perquè queien vidres o no sé què queia [..]. El meu pare, pobre home, desesperat, se n'havia anat cap al Capellades, allà on li varen dir que érem, i no es veia res, tot era negre de fum. Aquelles bombes van caure per allà... És clar, el meu pare ja ens donava per mortes, perquè ens cridava i no contestava ningú i no es veia res de negre de fum i va pensar el pitjor» (Villarroya, 2009 ; p. 187).



Fig. 22 Carrer del Canó (a l'esquerra) i l'immoble del carrer del Portalet (a la dreta). Font: fotografia d'autor.

Les conseqüències després del bombardeig no són en absolut menystenibles. En primer lloc, trobem els objectius principals de la missió, els ponts i les vies de comunicació, que s'intenta tallar per dificultar la circulació dels exiliats i sobretot del material (automòbils, municions, etc.). El pont vell és tocat, si bé encara és possible transitar-hi sense problema (a la fi de la guerra els republicans n'acaben de volar les arcades); el de Figueres, situat a prop del barri de Capellades, resta intacte, malgrat les deu bombes que cauen als seus costats (Regalat; p. 4) i el pont Nou o de Girona és destruït del tot, raó per la que és reconstruït de nou durant el franquisme (fig. 21). Conseqüentment, els informes franquistes indiquen els ponts com a «no alcanzados», a causa de la supervivència de dos dels tres objectius. Així mateix, d'altres punts de la vil·la també són afectats per les bombes tot i no ser objectius militars, tals com el petit barri de Capellades, prop dels ponts, la plaça Major, on una

bomba cau sobre una casa a la cantonada amb el carrer del Portalet, propietat d'Agustí Escatllar, i hi provoca un incendi³², o el carrer del Canó, els vidres i alguns materials del qual més esclaten en bocins (fig. 22).

En relació a les víctimes, l'atac deixa al seu darrere unes quantes víctimes mortals provocades per les bombes, que s'han pogut documentar gràcies al Registre Civil i a la memòria oral. La primera és Jaume Grèbol Planes, anomenat "Santpare", un pagès de 86 anys i la persona més gran de tot el poble, que era al pla de Campanyà quan una bomba li va llevar la vida. Destaca igualment el cas de Pere Blanch Costa, un noi jove de catorze anys que mor a Can Bellsolà, a més d'un home de trenta-cinc anys, una dona de vint-i-vuit, i dues noies de vuit anys i deu mesos, refugiats anònims. El total de víctimes d'aquest primer bombardeig és doncs d'entre set i vuit morts segurament, segons el testimoni de Joan Lagares.

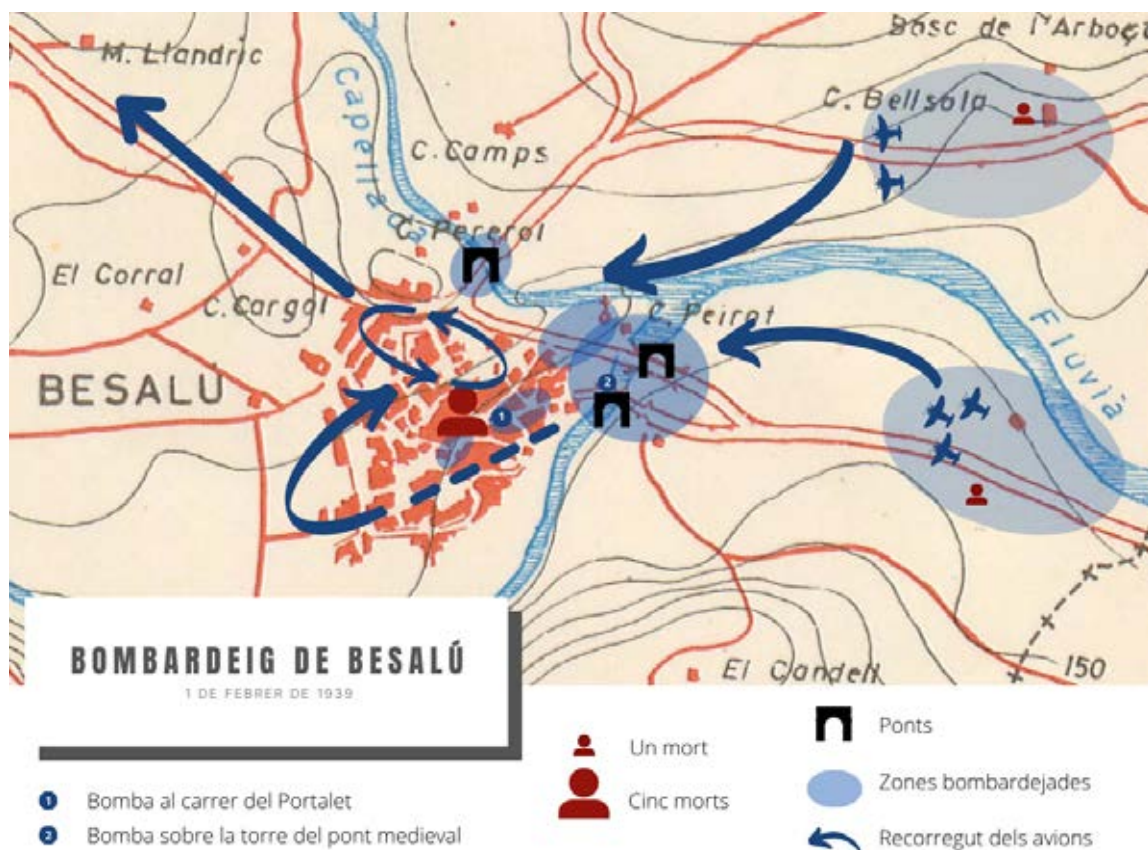


Fig. 23 Mapa del desenvolupament del bombardeig de Besalú, l'1 de febrer de 1939. Font: imatge d'autor.

³² Expedient de reconstrucció de les finques destinades a habitatge situades al carrer del Portalet, núm. 8 i a la plaça de la Constitució, núm. 6 (Besalú). AHG170-231-T2-13178. AHG.

2.2. BESALÚ, 4 DE FEBRER

Desgraciadament, al cap de tres dies la població viu de nou un altre atac aeri. És el dissabte 4 de febrer: mentre les tropes franquistes entren a Girona, la 3^a Esquadra de la *Ila Brigada del Aire* s'enlaira amb la 2^a Esquadra des de l'aeròdrom d'Alfamén (Saragossa) amb l'objectiu de bombardejar Agullana i Can Bech. Gràcies a la feina de David García, i que ens permetem d'adjuntar, podem conèixer avui l'itinerari exacte seguit pels avions: «Els Savoia S79 es varen dirigir a Castejón del Puente i, des d'allà, utilitzant un Mapa de España Michelin Escala 1/400.000,42 varen prendre rumb 110°. Varen sobrevolar Caldes de Montbui, Granollers, varen travessar la línia de costa per Arenys de Mar i, quan havien recorregut la distància programada, varen virar a 39° sobre el Mediterrani. Varen seguir aquesta ruta fins que, mar endins, varen tornar a virar a estribord fins a marcar rumb 277°, proa l'objectiu. Varen entrar a territori encara republicà per la vertical de cap Ras i varen ser rebuts per l'artilleria antiaèria distribuïda per les rodalies de Portbou i la costa » (García, 2021; p. 420). A les dues del migdia, mentres un grup bombardeja Can Bech, l'altre, que ha de bombardejar Agullana, és atacat i metrallat per nombrosos avions de caça republicans, motiu pel qual es dirigeix cap a Besalú per acabar la feina amb els ponts restants³³.

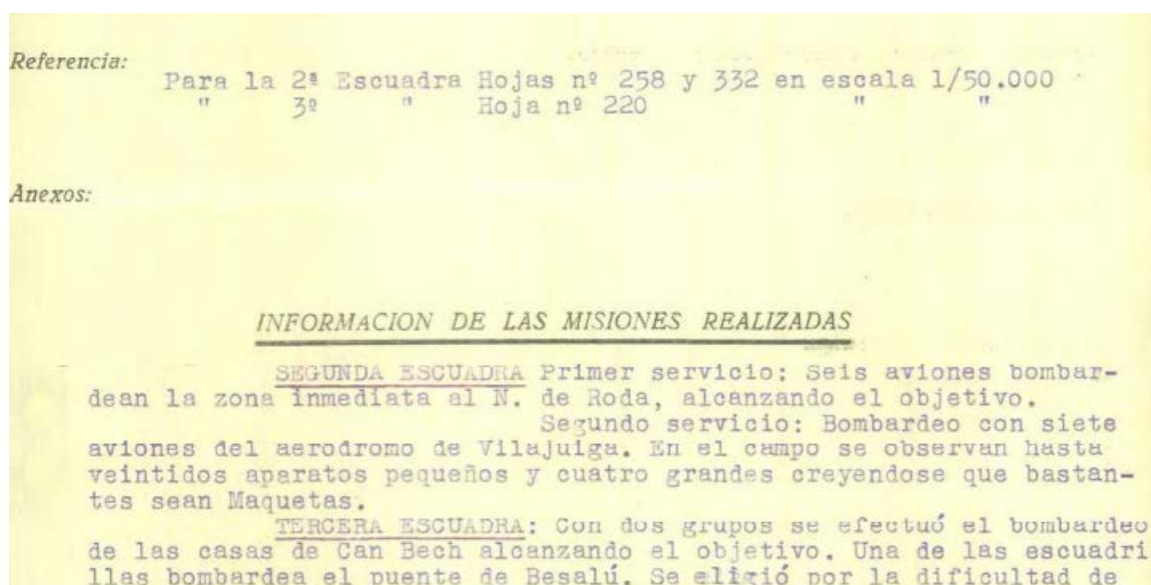


Fig. 24 Informe de les operacions de la Ila Brigada de l'Aire, el 4 de febrer de 1939. A1930. AHEA.

³³ A9130. AHEA. (Veure Annexos II.V.)

Un cop els habitants de Besalú identifiquen el soroll dels avions que s'apropen, no dubten en refugiar-se de les bombes en els boscos dels voltants. Aparentment, l'esquadrilla de cinc o sis avions no bombardeja només els ponts, com diuen els informes de l'aviació de Franco, sinó que prova de tocar les esglésies, que contenen municions, i potser la central elèctrica; a pesar d'haver viscut aquesta experiència, la por regna de nou sobre el poble. Josep Maria Parés ens en deixa un relat molt detallat: «estàvem uns quants joves en el passeig del Prat de Sant Pere. La fressa d'avions ens féu sortir disparats i disgregats als quatre vents. Sens saber com, em vaig trobar allargassat, esporuguit a frec del rec gros passat ca la Cabaiana i entremig d'un hort d'enciams. Bocaterros, amb el broc entremig de les dents, com un boç, per no quedar esventrat, sentia passar les «paves» en vol rasant. Deixaven sentir el seu vent de mort amb els trets de les metralladores. L'espetec de les bombes era esfereïdor. Una d'elles, que encertà de ple l'hort d'en Molineret, situat a pocs metres, em féu sentir l'alè tebi de la mort que, passant per sobre, em posà la pell de gallina» (Parés, 1993; p. 21).



Fig. 25 A l'esquerra, zona d'hortos a prop de Sant Pere, a la dreta, el monestir. Font: https://circusland.org/wp-content/uploads/2019/05/edificio2_2-1.jpg

A través dels danys, podem seguir el recorregut dels avions durant aquest bombardeig, que fins no havent durat més d'uns pocs minuts sembla interminable. Així, s'observa que els avions arriben probablement des del nord, atacant l'església i les cases del petit barri de Racolta, i segueixen l'atac en el nucli antic del poble. Intenten (o això sembla) bombardejar el monestir de Sant Pere (del que ja hem parlat de la funció militar) sense tocar-lo, per bé que les bombes cauen en el jardí del claustre i dins del pou, que és destruït tot fent retronjir les cases del voltant; passen

en darrer lloc sobre dels horts i deixen caure la resta de material prop de la central elèctrica i dels canals d'irrigació. Dos altres edificis del poble són greument afectats per l'explosió de les bombes: el primer és un immoble propietat de la vídua Leonarda Múgica, anomenat "el Monestir" i situat al carrer de Sant Pere, que a causa d'una bomba pateix la caiguda del mur de sosteniment, dels envans i fins la destrucció de les finestres (la seva reparació posterior s'estima en nou mil sis-centes pessetes)³⁴; a l'altre costat del Prat de Sant Pere (actual plaça), en el número 1 del carrer d'Olot (fig. 26), trobem també alguns desperfectes a causa d'una bomba al jardí de la casa de Josepa Ferrer, que consisteixen en danys en el mur exterior i en les canalitzacions, així com el trencament d'un finestral vitrallat³⁵. De tota manera, és bastant probable que hi hagi molts més altres edificis perjudicats durant els bombardejos, però que no hagin deixat una marca tant traçable en l'administració.



Fig. 26 Immobile del carrer d'Olot. Font: fotografia d'autor.

³⁴ Expedient de reconstrucció de la finca anomenada El Monestir, formada per planta baixa i dos pisos, destinats a habitatge (Besalú). AHG170-231-T2-13176. AHG.

³⁵ Sol·licitud d'indemnització per danys de guerra en una finca del carrer Olot, núm. 1 (Besalú). AHG170-231-T2-13177. AHG.

D'aquest dia coneixem com a mínim tres víctimes mortals i una altra de molt probable. Segons Núria Torrent, aquestes són Joan Balateu, que es trobava al costat del pou de Sant Pere durant el bombardeig, i el fill de Manel Cid, un antic membre del Comitè de Milícies Antifeixistes local, que és ferit i transportat en ambulància fins a Figueres, del que ignorem el final (Torrent, 2000; 23). Al barri de Racolta, una bomba mata Joan Tabola, la mort del qual és ratificada per la memòria oral, i Montserrat Cavall Vehí, coneguda com "la Picarola", que protagonitza un episodi tràgic i quasi llegendari per la vil·la. Agustí Jordà, fill seu i supervivent del fet, ho explica: «diuen que la meua mare em portava a coll i molt a prop va caure una bomba. A la meua mare la va matar, però a mi només em va fer aquesta cicatriu. El pare era a la guerra i a les meves germanes, l'Alberta i la Inès, i a mi, ens varen repartir a casa dels parents» (Villarroya, 200; p. 188). L'explicació d'aquesta desgràcia es dona pel fet que la Montserrat va morir per la detonació, no a causa de l'explosió en sí, ja que ella tenia la boca tancada i la deflagració la va matar d'un cop. En canvi, el nen no va morir, ja que estava plorant, pel que tenir la boca oberta li va permetre d'amortir l'efecte i sobreviure. Aquesta és la raó per la qual, en cas de bombardeig, sempre es recomanava portar un bastonet a la boca, entre les dents, a fi d'evitar morir per l'ona expansiva (cosa que sorprenentment ha quedat en la memòria de quasi tots els testimonis que hem consultat)³⁶.



Fig. 27 A l'esquerra, fotografia d'Agustí Jordà Cavall. Font: (Villarroya 2009; 188). A la dreta, estat actual del claustre del monestir. Font: fotografia d'autor.

³⁶ Aquestes precaucions també es prenen quan es llencen petards o focs artificials, però en aquests casos és suficient amb obrir la boca perquè els timpans se'n ressentixin.

En total, hem pogut comptar entre nou i deu defuncions mínimes degudes als dos bombardejos a Besalú del febrer de 1939, si bé volem remarcar que algunes fonts orals indiquen entre quinze i fins vint víctimes mortals, doncs és molt probable que la xifra fos una mica més elevada.

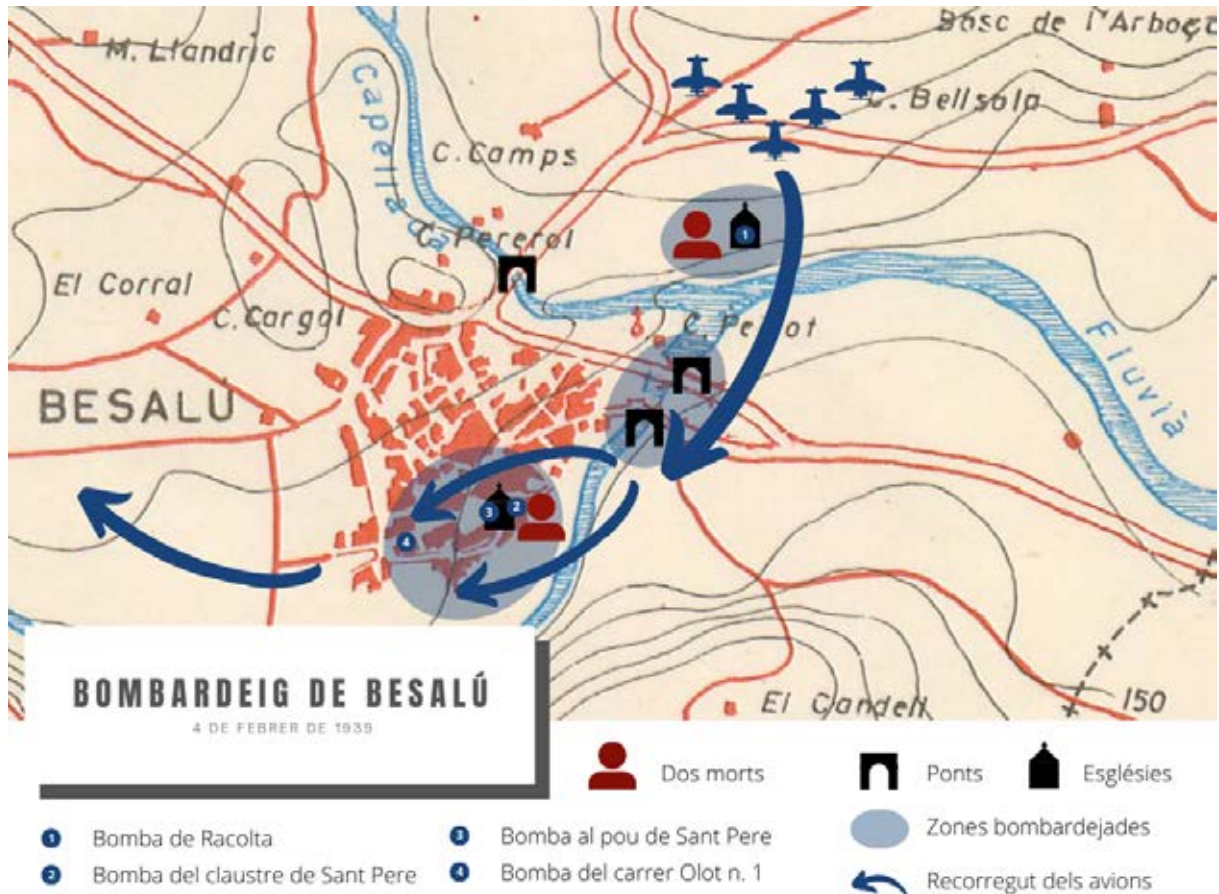


Fig. 28 Mapa del desenvolupament del bombardeig de Besalú, el 4 de febrer de 1939. Font: imatge d'autor.

2.3. OLOT, 5 DE FEBRER

«Ahir fou bombardejada la vila d'Olot. Trimotors negres que per escarni lluïen les seves ales al voltant del sol, evolucionaren per damunt la població tot fent-li el present de la càrrega mortífera dels invasors. Han caigut unes bombes, ratllant l'espai d'aquest Empordà pacífic i treballador. Unes víctimes més a afegir al llarg rosari de ciutadans immolats en l'altar del sacrifici anònim. És així com volen

imposar-se els estrangers que trepitgen terra catalana. És amb aquests procediments que intenten oprimir Catalunya i Espanya, destruint abans els seus edificis, delmant els seus habitants, reduint a cendres la seva puixança vital i creadora. Els catalans no ens acovardim. Tenim ja la pell endurida i res no ens la pot ablanir. Sabem positivament que ells seran els vençuts i que la història ens reserva, a nosaltres el mestratge de les més nobles accions, encenent la torxa de la Llibertat i el progrés allà on nosaltres anem, arreu on Espanya traslladi el seu alè reconfortant»³⁷. Aquestes són les paraules, encara de resistència, publicades el dia 6 de febrer de 1939 a la revista *Treball* (fig. 29), l'organisme del PSUC (Partit Socialista Unificat de Catalunya). El dia abans, el 5 de febrer, la capital de la garrotxa viu una de les pàgines més singulars de la seva història durant la guerra; després de Besalú, és el torn del bombardeig d'Olot.

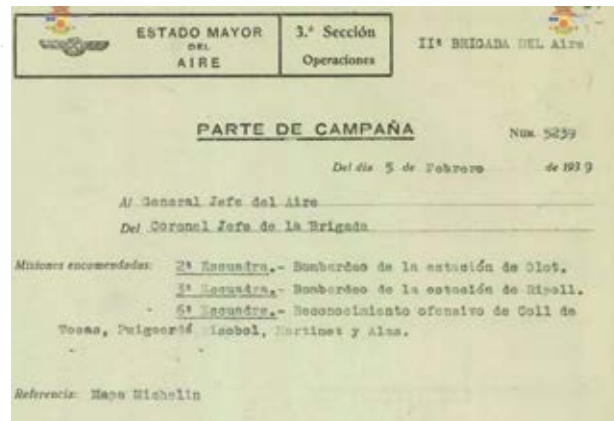


Fig. 29 A l'esquerra, revista *Treball* del 6 de febrer de 1939. A la dreta, informe de les operacions de la IIa Brigada de l'Aire, el 5 de febrer de 1939. Font: A2059, AHEA.

Efectivament, aquest dia, cap a les dues del migdia, cinc avions *Savoia-Marchetti 79* de la *Ila Brigada del Aire* arriben des del sud per sobre del Collsacabra; la sirena comença a sonar. Si segons els informes de l'aviació franquista, «se bombardea la estación de Olot, alcanzándola no observándose en la misma estacionamiento ni tráfico anormal»³⁸, els avions també sobrevolen la Muntanya Pelada, el volcà Montolivet, la zona de la Ceràmica, l'Eixample Popular, el volcà Montsacopa i els voltants de la Garrinada, llocs poc urbanitzats sobre els que deixen rere el seu pas un rastre de bombes, mentre els canons antiaeris retronen intentant dispersar-los.

³⁷ Revista *Treball*. 6 de febrer de 1939, p. 2.
³⁸ A9130. AHEA. (Veure Annexos II.VI).

Després, el grup vira a prop de la muntanya de Sant Valentí i s'allunya per les muntanyes de més a l'oest. L'atac no dura més d'alguns minuts, però pels ciutadans atemorits aquest resulta etern.



Fig. 30 Estació de tren d'Olot, el 1914. Josep M. Dou i Camps. Font: ACGAX, Imatges.

TESTIMONIS

Per sort, podem revivre la situació amb tot detall gràcies a les memòries de Carles Coromina: «nosaltres estàvem començant a dinar i de prompte sentirem uns monstruosos estrèpors que ens varen corglaçar. Al mateix temps, les sirenes varen començar a tocar, però, sigui que el corrent es va trencar, es varen parar molt de pressa. Els vidres, les portes i totes les finestres tremolaven a mida que les sacsejades retrunyien més fortament. A terra tot tremolava, semblava com si talment la casa hagués de baixar ràpidament. En aquells moments no sabíem pas on anar. Jo surto pel balcó, seguit per en Paco, i entrebancat pel gos baixo ràpidament les escales. Vaig mirar al cel i quatre o cinc aparells de bombardeig passaven pel

damunt. Llavors vaig anar a tirar i arraconar sota l'andana. Mentrestant els sotracs eixordadors feien retronjar tot Olot, mentre que fumaroles de fum negre cobrien el cel per la part del Parc» (ACGAX, 2007; p. 94). A l'exterior de la vila, Àngels Costa comenta la perspectiva que tenen dels avions des del mas Ventolà, on es veuen una mena de rajos que cauen a terra, sense sentir-ne el soroll, i que cal relacionar sens dubte amb les fileres de bombes que es llencen sobre la ciutat.

Contràriament a Coromina, en sentir la sirena, una gran part dels habitants corre cap als refugis més pròxims, i l'altra ho fa cap als terrenys agrícoles que es troben a tocar de la ciutat, a les faltes dels volcans Montsacopa i Montolivet. La gent de la residència per a gent gran del Tura se'n recordava bé també quan el 5 de maig de 2022 en vam parlar. «Hi havia moltes dones amb les criatures que passaven l'estona, i quan vam sentir les sirenes, ma mare em va agafar, em va fer jaure a terra, i van passar els avions per sobre, quan estàvem ajupits» m'explica la Sabina, que tenia sis anys. La Dolors comenta que «quan tocaven les sirenes anàvem cap a Sant Francesc amb un bastó a la boca, a on hi havia una filatura, és un record que m'ha quedat gravat». «Nosaltres vivíem en una casa allà a prop al Bisaroques, i sortíem al terrat amb la família perquè no ens caigués la casa a sobre, i si queia, que moríssim tots junts», afirma una altra dona, mentre la Justa em sobta amb la reacció innocent d'alguns infants: «sí, dèiem goita! Ara ve un avió, i correvem cap a dintre casa. I feia molta fressa, tiraven les bombes, i dèiem goita què ha tirat aquell avió».

Un fet anecdòtic és el cas de Josep Fajula, qui m'explica com «en sentir els estruendos de les bombes, el meu pare ens va agafar als meus amics i a mi, que estàvem jugant al carrer, ens va fer baixar a dintre les fosses del garatge del costat, Can Tresserras i, ens va tirar allà al fons, un cop ja havien tirat les bombes». És diferent però igualment il·lustradora la situació dels nens Puigferrer (recordada per la Maria Carme) que anaven amb la seva àvia a la recerca de menjar en els masos dels voltants, quan els avions els van passar per sobre després de bombardejar la ciutat; la seva mare els va renyar molt i els va prohibir de sortir a fora de nou. Les dues anècdotes deixen clara la preocupació per la protecció dels infants durant l'atac, ja fossin a l'interior o a l'exterior.

IMPACTES

En referència al recorregut dels avions i als impactes de les bombes, hem pogut fer un estudi prou complet sobre la seva localització ja que, si per una banda, les fonts orals que hem consultat parlen sovint d'entre tres i cinc grans explosions, les evidències materials, documentals i fins orals demostren que el nombre de bombes llançades hauria sobrepassat la desena.

A part de l'estació ferroviària, que l'aviació «nacional» considera com *alcanzada* i per tant bombardejada amb èxit (a pesar de no haver pogut trobar cap més referència), els primers impactes de bomba que trobem en el recorregut dels avions es situen a la Muntanya Pelada. La dita zona segueix la carena provinent del volcà Montolivet i les restes consisteixen en quatre cràters provocats per les bombes, propers al camí, que em van ser mostrats per Eva Costa. Els tres primers forats tenen uns cinquanta centímetres de profunditat més 2.7, 2.7 i 2.3 metres de diàmetre (enmig d'un mur de pedra seca destruït en el cas d'aquest), i haurien estat causats per bombes de 50 kg, tenint el compte la munició referenciada als informes³⁹. D'altra banda, trobem un forat encara més gran, amb cinc metres de diàmetre i un metre de profunditat, que és sens dubte el resultat d'un impacte d'una bomba de 100 kg.



*Fig. 31 Impactes de les bombes a la Muntanya Pelada, de 50 kg (a l'esquerra) i de 100 kg (a la dreta).
Font: fotografia d'autor.*

³⁹ A9130. AHEA.

Més al nord, tenim referències de l'explosió de bombes en el flanc est del Montolivet i de més d'un impacte als horts de la Ceràmica (fig. 32), un que mata dos bous a un pagès i un altre del que se'n troben restes de metralla anys més tard. Seguidament, ens trobem amb el cas d'una bomba al jardí d'una casa de l'avinguda de Sant Joan de les Abadesses, que mai arriba a explotar, d'acord amb el testimoni de Miquel Aguilar (ACGAX, 2007; p. 10-11), i que segons els records de la seva veïna és desactivada posteriorment per soldats "artificiers".



Fig. 32 Horts de la Ceràmica en l'actualitat. Font: fotografia d'autor.

L'únic cas conegut de destrucció és en un immoble de Miquel Grabulosa, molt proper a aquest últim lloc, en el xamfrà entre els carrers Francesc Montsalvatge i Casimir Plana. Segons els informes de la *Comisión Provincial de Regiones Devastadas*⁴⁰, que també han sigut emprats a Besalú, quasi tota la teulada cedeix, així com les parets mestres, alguns envans i una part del sostre de les escales, amb els vidres i els balcons. També l'afectació de l'inquilí és esmentada per Carles Coromina, el seu

⁴⁰ Expedient de reconstrucció d'una casa destinada a habitatge situada al carrer Francesc Montsalvatge (Olot). AHG170-231-T2-13860. AHG.

amic, que hi fa menció quan surt a observar els danys causats després del bombardeig: «quan jo li vaig preguntar com estava, o si estava ferit, em va contestar negativament, però es veia que estava molt nerviós ja que la bomba va caure sobre ben bé de la casa i encara per sort no hi va haver ni cap ferit ni cap mort» (ACGAX, 2007; p. 94). Aquesta persona és Josep Congost, un escriptor reconegut de la ciutat, que d'acord amb la descripció de Miquel Aguilar «portava el cap, els cabells i el front empolsats de guix o de pols de ciment i així mateix part de la roba que vestia» (ACGAX, 2007; p. 10).



Fig. 33 Avinguda del Morrot el 1968, a mà dreta, fora dels límits de la foto, es troba el Mas Serrat. Josep M. Dou Camps. Font: ACGAX, Imatges.

Pujant pels flancs oest i sud del volcà Montsacopa, hom parla de varis esclats, sobretot dels ocasionats al costat del Mas Serrat, a l'avinguda del Morrot, que segons fonts allà presents tenen un diàmetre suficient per enterrar-hi un cavall (pel que es tracta de dues bombes de 100 kg). A la zona de l'hostal de Sant Bernat, Josep Fajula parla de l'explosió d'una bomba, i encara més al nord, a prop del volcà la Garrinada, les fonts corroboren la caiguda de dues bombes de 50 kg, l'una prop del Mas Bufador i l'altra del Mas de la Creu Vermella. Un dels testimonis és Ermini Lagares, que aquest dia passejava amb un militar d'aviació aragonès «que li dèiem

“El chico”» i que «en passar els avions recordo que em va dir: “Posa’t a terra i posa’t un tros de fusta a la boca per evitar rebentar» [...]. En van deixar caure una de poc pes, potser de 25 kg, que va fer un forat d’un mig metre de fondària» (Lagares, 2010; 32).

En resum doncs, comptem un mínim de tretze bombes llançades, i un total que oscil·laria entre quinze i vint, detonades en quatre o cinc tongades força seguides.

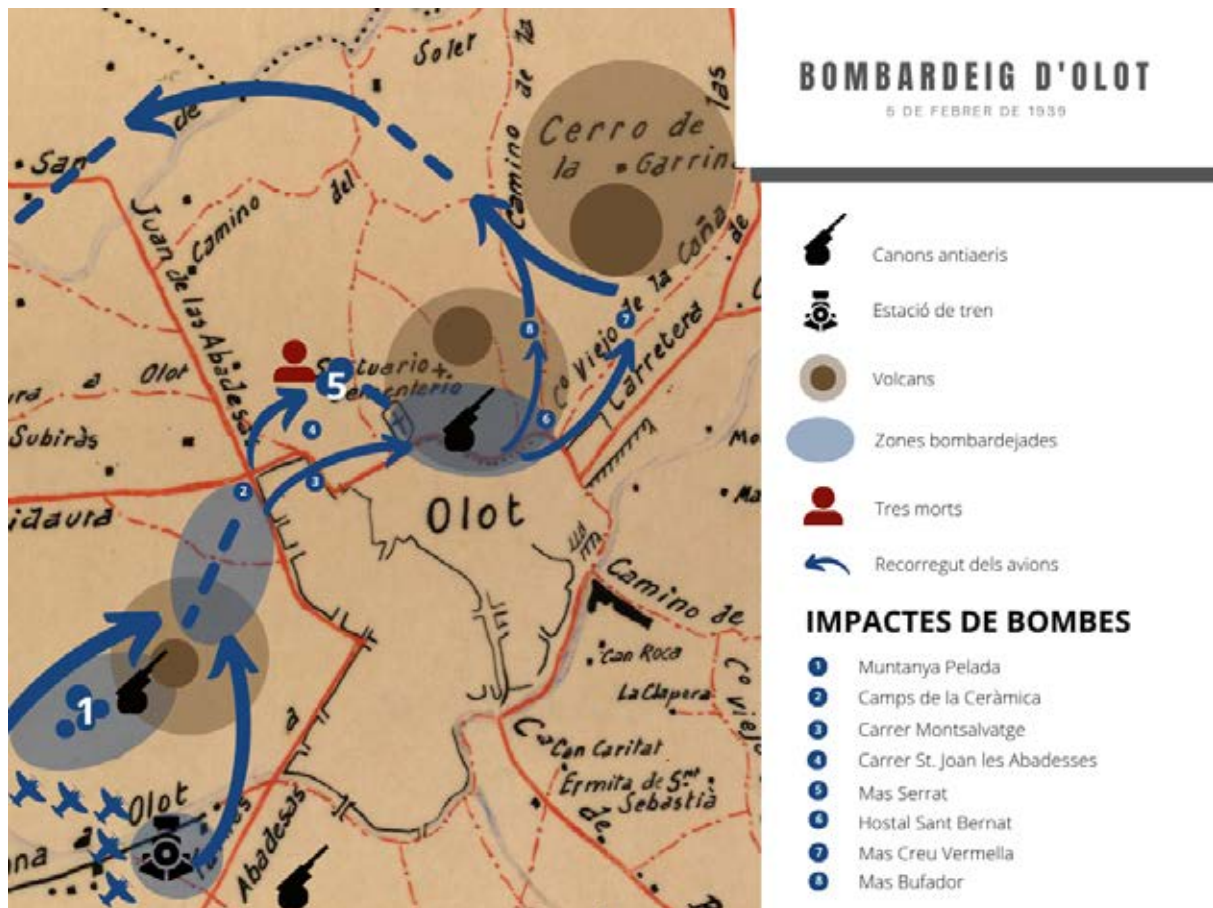


Fig. 34 Mapa dels impactes de bombes i possible desenvolupament del bombardeig d'Olot, el 5 de febrer de 1939. Font: imatge d'autor.

L'OBJECTIU

Aleshores, si els objectius de Besalú són els ponts (i potser les esglésies), quin és el motiu del bombardeig d'Olot? Si bé la documentació franquista mostra l'estació ferroviària com el blanc d'aquesta operació, les fonts orals i l'evidència física

conduïxen a pensar que les bombes de l'aviació haurien tingut un objectiu més: l'artilleria antiaèria republicana. Així, si observem la localització dels impactes de les bombes i el recorregut obtingut dels avions, resulta clar que els punts centrals de l'atac consisteixen en les faldes i el damunt dels volcans, lloc d'instal·lació de les bateries esmentades.

Però perquè atacar els antiaeris precisament aquest dia? La resposta la trobem també en les fonts orals, entre les memòries dels dies precedents pertanyents a Miquel Juanola: *«de pronto, se oye evolucionar sobre la urbe la aviación nacional que con el roncar de sus motores ahuyenta al enemigo y anuncia a los hermanos españoles de ese rincón de la Patria su pronta liberación. La D.C.A roja todavía osa disparar su cañón antiaéreo»* (ACGAX, 2007; p. 146). Com explica Juanola, la setmana anterior els canons de la DCA tiren contra els avions enemics, que es dirigeixen a Figueres. «Van començar a cardar foc, i sentíem les bombes dels antiaeris com petaven a sota de l'avió, aleshores van tornar cap endarrere» explica l'Esteve, de la residència Montsacopa, que molest i entre llàgrimes és conscient de les conseqüències que aquesta acció tindria. Efectivament, els avions franquistes tornen el 5 de febrer i bombardegen les posicions dels antiaeris com a resposta, ignorem si amb èxit o no.

És molt possible igualment que l'atac tingui un cert caràcter d'advertiment cap als habitants i principalment militars que encara es troben a Olot, per atemorir-los davant d'una possible resistència, considerant que les tropes franquistes ja han ocupat Girona i es troben en direcció vers la ciutat.

VÍCTIMES

Dissortadament, encara que el bombardeig afecta majoritàriament terrenys agrícoles i sense construir, comptem tres víctimes mortals i un cas d'immobilitat crònica resultants de l'episodi.

Les víctimes mortals consisteixen en tres dones que viuen en el mencionat mas

Serrat, atrapades per dues bombes que hi esclaten quan intenten sortir de la casa. Disposem d'un testimoni que hi és present en aquest moments precis, Francisca Sala, els records de la qual són recollits per Jordi Pujiula: «Diu que va veure 5 avions que venien de la part de la Solfa, i que va tenir temps de tirar-se a terra. Davant del mas varen esclatar dues bombes, i ella va quedar colgada de terra. Quan es va aixecar, va veure la Teresa morta. La van girar, tenia el ventre «com menjat», i en girar-la va fer un gemec i va morir. La nena també va quedar morta, desfeta vora el paller, així com també va morir una dona refugiada que era allà, davant del mas. Diu que el cervell era en una finestra, i que el cap li va quedar partit, en rodó. Als forats de les bombes hi haurien pogut colgar un cavall. Més tard van venir policies i una ambulància, que carregà els morts. «¡Es la guerra, váyanse!», els digueren. Quan va arribar la seva mare, es van abraçar, la van portar en un mas veí i li donaren sal i vinagre per l'espant».

La nena de la que Francisca parla és Pilar Roqué Reixach, la filla d'Elvira Reixach, habitant del mas, que té solament 15 mesos en el moment de morir. Anava en braços de Teresa Vives Prat, una dona refugiada (també morta) provinent de Castellar del Vallès, de la que s'ignorava la identitat fins que aquesta fou recuperada el 2013 per Anna Bonfill i el seu descendent, Ghislain Audion (Bonfill, 2013; p. 2). Finalment, una altra dona refugiada resulta morta de l'impacte, però ens ha sigut impossible identificar-la, donat que aquestes defuncions no arriben a ser mai registrades al Registre Civil. Com a afegitó, aprofito per comentar que els noms i cognoms d'aquestes tres dones es troben avui dia inscrits en el panell de record a les víctimes de la Guerra Civil del Cementiri Municipal d'Olot.

D'altra banda, ens és obligatori fer referència a una altra víctima del bombardeig, no mortal però també molt important: la Maria. La seva història, explicada per en Carles Macias, fill dels seus antics veïns, em va commoure: «El que sentia de la guerra ho sabia pel que explicava la generació del meu pare. Jo vaig saber coses a través del meu pare, però mai res concret, ni una cronologia definida. El meu pare tenia camps allà, a la zona de l'institut fins a l'escola del Morrot. El senyor de qui et vull parlar era un senyor (de nom Jaume) que tenia terres a sota de l'institut, eren un matrimoni que vivien en una casa de pagès, Can Llongarriu, del carrer de les Estires (fig. 36). Quan hi va haver el bombardeig, ell estava al camp, i la seva senyora estava a la casa.

Suposo que van sentir el bombardeig, la gent va començar a comentar que havien tirat bombes al Morrot i que hi havia morts, pel que la dona, del neguit, va començar a tenir tremolors fins que al cap d'un temps va perdre les forces fins a quedar invàlida de per vida». En Jaume sobreviu al bombardeig, com sabem, però el terror i el pànic del moment provocats per la por de perdre el seu marit sota les bombes deixen un impacte fisiològic i psicològic tan brutal que la Maria no va poder tornar a moure's mai més fins a la mort.



Fig. 36 Carrer de les Estires el 1926, amb Can Llongarriu indicat en vermell. Els camps de sota serveixen com a refugi habitual de la població d'Olot en el moments de sonar les alarmes. Eudald Arqués Puigdemont. Font: ACGAX, imatges.

2.4. SANT ESTEVE D'EN BAS, 6 DE FEBRER

L'endemà, el 6 de febrer de 1939, les tropes terrestres del *Cuerpo de Ejército del Maestrazgo* segueixen la carretera d'Olot a través de Rupit, Pruit i el coll de Condreu, amb la intenció d'arribar a la vall d'en Bas. Però en primer lloc, cal preparar el terreny i dissipar les darreres columnes de la retirada republicana que encara es troben aquí,

així que tres aeronaus del tipus *Romeo-37* s'enlairen a les 14.55 h des de Sant Julià de Vilatorrada per dur a terme aquesta missió.

Mentres les primeres avançades franquistes ja es troben prop dels Hostalets d'en Bas, els avions ataquen un comboi situat a un quilòmetre del poble de Sant Esteve d'en Bas, en un camp d'abandó de material militar al costat de la carretera d'Olot (fig. 37), amb l'ordre de «*bombardear y ametrallar rutas de columnas del enemigo que huye desde S. Esteban de Bas a Olot, bombardeando y ametrallando en picado camiones cerca de dicho pueblo*»⁴¹, així com alguns grups propers disseminats. Però sembla que des dels camions hom es defensa, segurament amb subfusells, així que un avió que s'apropa massa per precisar el foc és tocat, i aterra d'urgència violentament a prop del mas Rovirola, segons el testimoni de Dolors Rovirola. L'avió és destruït del tot i el comandant de l'aeronau, Teodoro Vives, és greument ferit (Herrera, 1981; p. 208), de la mateixa manera que el tinent Leopoldo Castro; els dos són ingressats a l'Hospital de Vic (Azaola, 2014; p. 996). La resta del grup marxa després d'haver llançat trenta bombes petites de 15 kg i 3000 bales, i arriba a l'aeròdrom de Sant Julià a les 15.55 h.



Fig. 37 Emplaçament on té lloc el metrallament del 6 de febrer de 1939. Font: fotografia d'autor.

⁴¹ A4013. AHEA. (Veure Annexos, II.VII.).

L'episodi és presenciat per en Miquel, un senyor de la residència geriàtrica de la Caritat, que en aquell moment vivia al mas Mestrehumà, exactament allà on té lloc l'atac. Ell recorda que una bala quasi el toca i que quan passaven els avions anava a refugiar-se en un forat prop de casa seva; suposem per tant que els avions circulen sovint per la zona. Joan Duran, que aleshores vivia als Hostalets d'en Bas, diu també que els avions de Franco ataquen els voltants més d'un cop, metrallant, a uns cinquanta metres d'alçada.



Fig. 38 Informe del metrallament a Sant Esteve d'en Bas del 6 de febrer de 1939 (a l'esquerra) i informe de l'atac a la Canya del 7 de febrer de 1939 (a la dreta). Font: A4013, AHEA.

2.2.5. LA CANYA, 7 DE FEBRER

El sol encara no ha aparegut per sobre del volcà d'Aiguaneira, que cinc avions del grup 4-G-12 (el mateix que en l'atac anterior) es preparen la matinada del 7 de febrer per «ametrallar y bombardear en picado camiones situados en la carretera de Olot a la Caña en n. de unos 20, así como personal que circula en las mismas, haciendo explosión uno de los camiones»⁴². L'experiència és viscuda en primera persona per en Ramon Aguilar, un soldat que està escapant de les últimes columnes de la retirada quan es produeix l'atac, a la zona de les Cols, i el testimoni del qual és

⁴² A4013. AHEA. (Veure Annexos II. VIII.)

transmès pel seu germà Miquel: «en els moments en què va decidir evadir-se hi hagué cert desconcert entre els que componien aquella tropa, puix que feia poc que algun avió enemic els veié i des de l'avió o avions els tirotejaven o metrallaven. Per la seva part, els soldats republicans, també amb metralladores, contestaven o repel·lien l'atac » (ACGAX, 2007; p. 14).



Fig. 39 Vista del riu Fluvià i del poble de la Canya, entre 1912 i 1930, amb la fàbrica de Can Porxas a la dreta. Carme Gotarde. Font: ACGAX, Imatges.

Segons Manel Soler, investigador local, els avions no només bombardegen aquests combois, sinó que també cauen alguns projectils a les proximitats de la fàbrica de Can Porxas i al mateix poble de la Canya (fig. 39). És potser en aquest context que un parell d'avions metrallen el poble de Sant Joan les Fonts, en un atac ben documentat oralment, però de data incerta. Xavier Valeri m'explica que el seu avi era als horts quan un avió s'apropà per metrallar el carrer de Sant Pere, prop del pont medieval, i que es refugià en una mena d'arc construït entre els murs dels horts; arribà a casa molt espantat. Ell mateix em parla del santjoanenc Honorat Espigulé, que en un principi creia que els avions eren republicans, però que els veïns l'avisaren

i tingué temps d'amagar-se, just abans que un dels avions llancés una ràfega. També Lluís Aumatell conta que en algun moment de la guerra hagué de sortir amb la família fora de casa, avisats pel perill dels avions, donada la proximitat de la central elèctrica i el perill que fos bombardejada (fet que no acaba passant).

Sigui com sigui l'atac a la carretera de la Canya acaba amb 50 bombes de 15 kg llançades i 5000 bales disparades (per part de l'aviació), així com l'explosió d'un dels camions i la defunció d'un soldat que, segons en Ramon, és ferit de mort per una bala. Quan els avions emprenen la tornada, s'observa foc a l'estació de tren d'Olot, un dels ponts de la ciutat ja destruïts i les tropes franquistes a Sant Esteve d'en Bas, preparades per ocupar la capital al migdia.

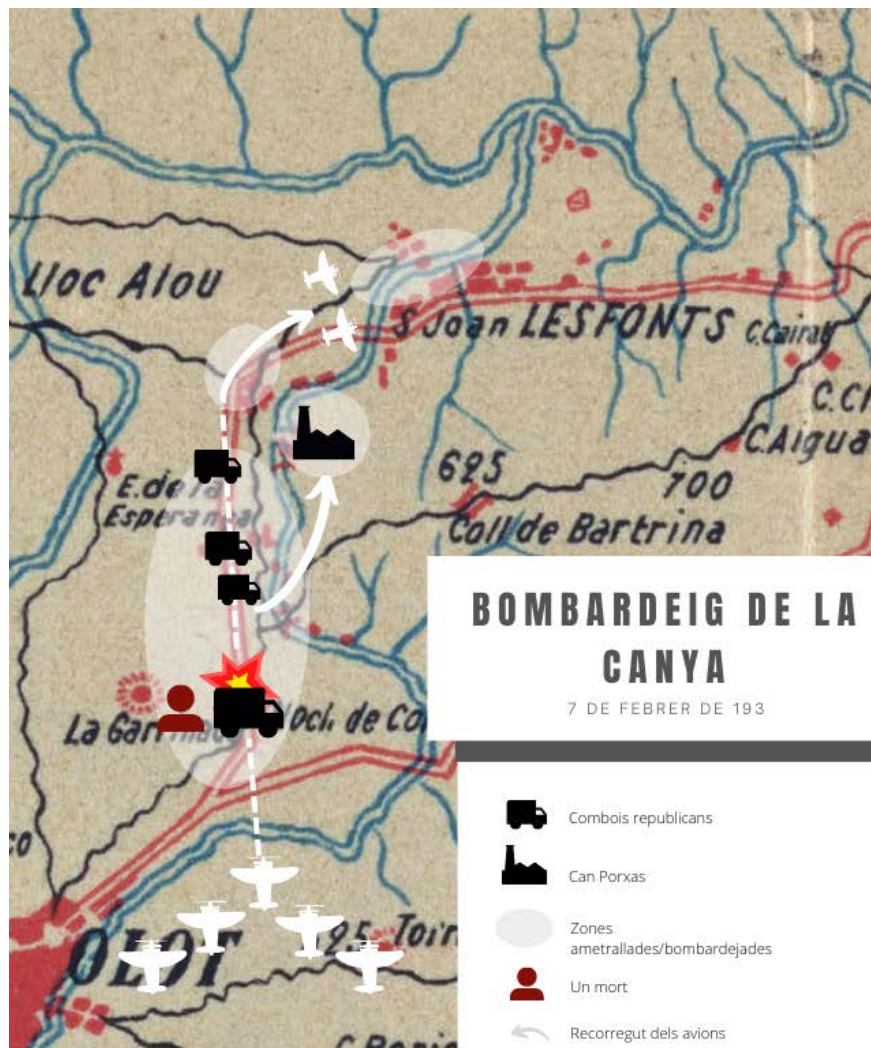


Fig. 40 Plànol del metrallament de la Canya, el 7 de febrer de 1939. Font: imatge d'autor.

2.6. ALTA GARROTXA, 8 DE FEBRER

L'activitat el 8 de febrer comença ben aviat, a l'albada, amb l'assalt del monestir del Collell per part d'una part de les tropes franquistes del cos del *Maestrazgo*, la divisió 84, que segueix després durant al matí cap a Besalú i Esponellà, mentre que l'altra part, la divisió 82, avança a través de Castellfollit, Montagut i Argelaguer (Gárate, 1977; p. 401). Per consegüent, tot al llarg del matí, l'aviació franquista du a terme diversos serveis de metrallament i bombardeig a l'avantguarda de l'exèrcit per "netejar" el camí.

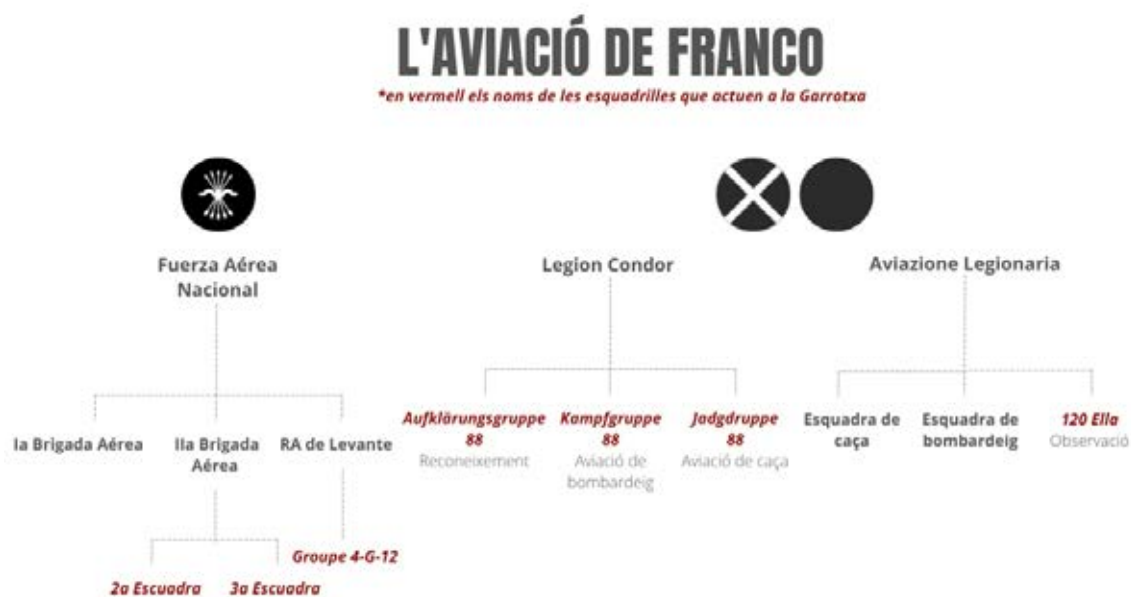


Fig. 41 Estructura elemental de les aviacions «nacional», alemanya i italiana actives durant la guerra.
Font: imatge d'autor.

A les 08.50 h, mentre Castellfollit de la Roca és ocupat, el grup 4-G-12 s'enlaira de nou cap a la Garrotxa, aquesta vegada amb quatre avions. Bombardegen i metrallen en picat tres camions situats al quilòmetre 36 de la carretera entre Olot i Besalú (fig. 43, n. 1), cinc camions situats a cinc quilòmetres de Palau de Montagut (avui en dia Sant Jaume de Llierca) en direcció a Tortellà (fig. 43, n. 2), i dos camions més a

tres-cents metres de Besalú, a la carretera cap a Roses (fig. 69, n. 3)⁴³. Joan Mercader, testimoni d'aquests metrallaments, relata la seva experiència excepcional: «nosaltres estàvem a fora amb els meus cosins. El meu oncle ens va agafar de seguida i ens va portar a dins perquè sinó no sé què hagués passat. Fixa't si estaven a prop que una bala em va tocar a mi aquí a la cara, una bala rebotada». Per una altra banda, la seva presència prop de Castellfollit és descrita per una senyora de la residència de Santa Maria del Tura, que s'hi trobava refugiada: «quan s'acabava la guerra estàvem a Castellfollit, al pont, hi havia els avions contraris. No teníem menjar, sortíem a buscar-ne, però ens van dir "Ara no sortiu, que hi ha els avions!". I corrien per la carretera i pim! pam! pim pam!».



Fig. 42 Fotografia de la ubicació de la fàbrica Brutau de Sant Jaume de Llierca (a l'esquerra) i de l'aeròdrom de tortellà (a la dreta), en els informes de l'Aviazione Legionaria italiana. Font: Ufficio Storico Dell'Aeronautica, fotografia cedida per Juli Clavijo.

Al mateix temps, entre les 08.50 h i les 14.30 h, l'aviació de la Legió Còndor alemanya es desplega per tota la zona d'operacions, entre Figueres, Olot i la

⁴³ A9142. AHEA. (Veure Annexos II.IX)

frontera. Els bombarders *Heinkel 111* del *Kampfgruppe 88* (grup d'atac i bombardeig) realitzen onze missions de bombardeig del trànsit en aquesta zona⁴⁴, els *Dorniers-17* realitzen quatre missions de reconeixement i bombardeig en la mateixa àrea d'operacions i els avions *Messerschmitt BF-109* del *Jagdgruppe 88* (grup d'aviació de caça) porten a terme quatre atacs més en picat⁴⁵. És durant el curs d'aquestes accions que podem ubicar els possibles bombardejos repetits en dues o tres ocasions sobre la fàbrica Brutau, de Sant Jaume de Llierca (fig. 42), mencionats per Joan Mercader, o el metrallament succeït a Oix, descrit amb emoció per Jaume Coma: «molts avions van baixar allà a prop de casa, hi havia camps, i alguns pujaven, els altres baixaven. Avions d'aquells petits, benu, d'aquests que no eren tan grossos com els d'ara. Valga'm déu! Si allò el que s'ha vist allà..! Correvien per llà i pim i pam, que els senties, i algun que havia baixat».

Finalment, el llibre *Històries de l'Alta Garrotxa* recull el testimoni d'un petit bombardeig sobre una columna de refugiats, que marxa cap a l'exili des de Besalú a través de Beuda, l'estret dels Rajolins, el coll d'Espinau, Lliurona i Bassegoda: «sí, ara em ve a la memòria, com una escopetada. El pare, ens va cridar: "Sortiu a fora. Veieu aquells *aeroplanos*? Doncs de ben segur que llançaran unes bombes"» explica Martí Renart, que vivia a les Arcades, a Lliurona, quan tres avions arriben des de Figueres en formació de V (Vilar, 2020; p. 28). Passen per sobre l'Estela, entren cap a la muntanya, a través del la clotada del riu Manol, entre el mas de la Guardiola de Sant Martí Sesserres, al territori de Cabanelles, i Puigbalí de Sous, a l'antic terme de Bassegoda. Cent metres més al nord del coll d'Espinau llancen tres bombes, la tercera de les quals no esclata⁴⁶. Les altres fan dos grans forats, on hi caben dues vaques, suposem que les bombes són de 100 o 250 quilograms; l'una cau al costat d'un pi que queda sense cap branca, i l'altra cau a prop del mas de la Tossa d'Espinau, els vidres del qual es trenquen (Vilar, 2020; p. 29). A part d'aquestes explosions, trobem també una referència a una bomba que tampoc esclata, en el bosc de l'Amorriador d'en Trulls (prop de les basses de Monars, Oix), fet que ens permet veure una certa generalització dels atacs per tota la comarca.

⁴⁴ RL_35_7. BArch. (Veure Annexos II.X.)

⁴⁵ A9142. AHEA.

⁴⁶ Aquesta bomba va ser desactivada pel TEDAX dels Mossos d'Esquadra el gener de 2000.

Dos dies més tard, el 10 de febrer de 1939, les tropes franquistes arriben a la frontera amb França. El 12, Molló, últim bastió republicà a Catalunya, és ocupat: el conflicte s'ha acabat i en conseqüència, la guerra aèria també.

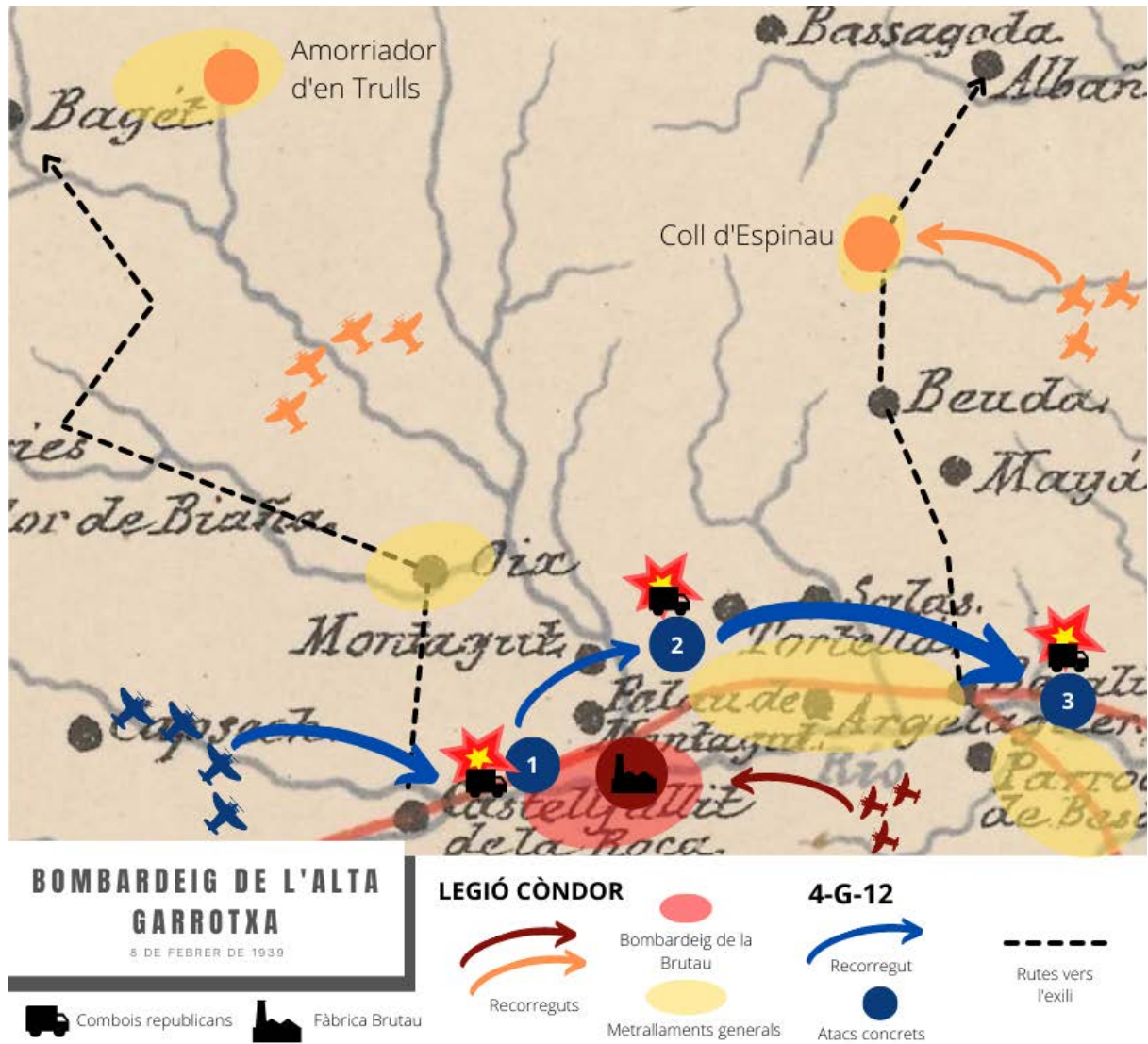


Fig. 43 Mapa dels atacs aeris a l'Alta Garrotxa, el 8 de febrer de 1939. Font: imatge d'autor.

3. DIVULGACIÓ

Abans d'acabar però, manca el darrer apartat d'aquest treball, molt breu, dedicat a la oportunitat que vam tenir de divulgar els resultats obtinguts després de set mesos d'investigació. Com hem explicat al principi, un dels principals objectius d'aquest projecte era transmetre a la població local les descobertes i la informació resultants d'aquesta recerca, per tal de recuperar la memòria sobre els esdeveniments.

Consegüentment, el 24 de setembre de 2022, vam tenir la possibilitat de complir amb aquesta intenció, amb l'exposició de l'estudi a la la la Trobada de Joves Investigadors, organitzada pel Patronat d'Estudis Històrics d'Olot i Comarca, que va tenir lloc a la sala de conferències de Can Trinxeria amb la participació de cinc altres investigadors. La sessió va consistir en una presentació resumida del treball en quinze minuts, amb l'exposició del seu origen, objectius i metodologia, acabant per exposar breument els resultats obtinguts.

El resultat va ser realment satisfactori, donada la recepció per part del públic i sobretot l'interès que el tema va generar entre els assistents en les converses posteriors. Amb aquest èxit experimentat doncs, les ganes de trobar noves ocasions i reptes per transmetre aquests coneixements a la societat no van fer sinó augmentar.

CONCLUSIONS

Finalment, arribem a les conclusions, el resultat d'hores d'investigació, anàlisi, treball i també de paciència, i el tancament doncs dels resultats obtinguts des de juny de 2021 fins a dia d'avui. D'aquesta manera, a continuació examinarem resumidament la informació exposada en aquest estudi, a fi de respondre les qüestions formulades a l'inici.

RESULTATS DE LA INVESTIGACIÓ

Els dos primers objectius de la recerca giraven entorn de l'activitat aèria tant republicana com franquista durant l'època en què la Garrotxa resta sota el control de la rereguarda republicana, és a dir des dels inicis de la guerra fins a finals de gener de 1939. Després d'haver-nos centrat en l'organització de la defensa passiva, la construcció d'aeròdroms i la presència d'instal·lacions logístiques republicanes, així com en les accions de l'aviació franquista, podem destacar essencialment el poc moviment aeronàutic a la comarca.

Sobre aquesta afirmació, ens trobem amb una regió molt allunyada tant del front terrestre (Aragó) com suficientment apartada de la costa mediterrània, a més de poc densa en relació a l'existència d'objectius militars. És lògic doncs que l'aviació franquista no hi apropi les ales fins força tard (tardor de 1938) i la defensa antiaèria sigui més feble: les primeres bateries d'artilleria no les datem fins l'hivern del 1938 i el consistori olotí és força lent a l'hora de constituir la Junta Local de Defensa Passiva, si bé veiem que més o menys, malgrat les dificultats, aquesta acaba complint amb el seu deure envers la construcció de refugis, l'organització de serveis de socors o la instal·lació d'alarmes.

Les condicions esmentades tampoc deuen incitar les forces aèries republicanes a dedicar-hi gaires atencions fins al final de la guerra. Un cop inutilitzat el primer camp a les Preses, limitat a aterratges anecdòtics, i segurament proposades diverses

localitzacions per reemplaçar-lo, s'escull el pla de Tapioles per construir-hi un nou aeròdrom, que continua mantenint la funció de camp de suport tot i que en alguns moments acull vols d'entrenament. Pel que fa els destacaments d'Olot i Besalú, hem d'associar el primer amb el camp d'aviació de les Preses i el segon amb ell de Tortellà o fins Serinyà, fet que posa de manifest la infraestructura requerida fins i tot pels camps de més petites dimensions.

La situació ara esmentada no canvia com és lògic amb l'adveniment del front de guerra, ja proper a finals de gener de 1939. El que sí que canvia però és el rol que passa a tenir la zona. Dissortadament, el pateix negativament en tant que via d'escapament cap a la frontera i protagonista del front durant quatre dies, motiu suficient per ser atacada per aire diverses vegades. A propòsit dels atacs aeris franquistes, punt clau d'aquesta recerca, hem pogut obtenir una visió bastant detallada de la situació, igual que global en referència a la seva motivació. Mirant el nombre de víctimes, la destrucció causada i el desenvolupament dels atacs, queda clar que la població civil no arriba mai a constituir el blanc dels bombardejos ni dels metrallaments, mal que n'és la principal afectada. Els atacs, sempre amb una finalitat militar i no de terror, com es produeix en altres poblacions catalanes, tenen per objectiu tallar les vies de comunicació i potser destruir les municions de les esglésies, en el cas de Besalú; inutilitzar l'estació de tren, neutralitzar l'artilleria antiaèria i probablement advertir els possibles resistents, en el d'Olot; i finalment dificultar la retirada republicana i preparar el terreny per a l'exèrcit de terra, amb els altres metrallaments i petits bombardejos sobre combois militars republicans.

El total de víctimes mortals que s'ha recomptat a resultes dels bombardejos i metrallaments és d'un mínim de catorze, que podria ascendir a més de vint amb força seguretat, tenint en compte els més que probables morts en les explosions de combois i columnes de la retirada, impossibles però de quantificar. Si la comparem amb altres comarques de Catalunya, veiem que la Garrotxa és aproximadament la desena amb menys víctimes, les quals representen només un 0.03% del total de morts per bombardeig a Catalunya, mentre que en el moment, la població de la Garrotxa equival a l'1.4% del total català. Tanmateix, respecte a la seva pròpia població, s'observa una mortalitat molt elevada en el cas de Besalú (contràriament a Olot), que amb 1.250 habitants veu disminuir la seva població entre un 1.1% i 1.5%

després dels atacs. Aquesta mortalitat és doncs similar a altres ciutats força castigades pels bombardejos com Figueres (1.9 %), o Campdevàrol (1.25 %), i queda plasmada en el record de l'ambient donat pels testimonis.

A més, a través de les entrevistes i de les memòries dels testimoniatges, hem pogut tractar un altre tipus de víctimes, no mortals, sinó psicològiques, i encara molt més nombroses. Aquestes persones que eren nens durant els atacs, m'explicaven moltes d'elles amb llàgrimes l'experiència dels bombardejos, gravada de per vida en els seus caps i sovint protagonista de nits d'insomni. L'exemple de la Maria, esdevinguda paralítica, és clarament paradigmàtic del trauma profund que provoca el terror pel soroll dels avions o l'explosió de les bombes; un dels danys potser més oblidats de tots.

És arran d'això, i aprofitant el darrer punt perseguit, el de la divulgació, que vull remarcar la importància de recuperar la memòria sobre aquests esdeveniments, independentment de la seva escala. Primer de tot, perquè considero un deure fer justícia a tots els que van patir les conseqüències de la guerra, especialment d'aquest tipus de conflicte, i això passa per explicar el que van viure amb la màxima precisió possible i treure'ls del pou dels mal anomenats danys col·laterals. La guerra transcendeix les batalles i els combats per atacar amb la mort, la destrucció i el terror a tots els qui la viuen de més o menys a prop, sense cap mena de distincions. I no és sinó amb la història a la mà, que podem evitar banalitzar-la i reduir-la a un joc de tirs per demostrar la seva veritable naturalesa.

D'aquí que la millor manera d'apropar aquesta veritat sigui recorrent als fets més pròxims, els que es produïren al carrer sortint de l'institut, sobre la carnisseria on vas a comprar o al costat del bicicarril per on passes en bici els caps de setmana. És aleshores (i em permeto un punt més proper), quan veus els seus efectes per tot arreu, ben a prop, amb la veu de fons dels testimonis de qui van veure els avions enlairar-se i les bombes esclatar, que t'acostes una mica més a la realitat. En Lluís Serra, de Sant Feliu, em va dir que jo no podria saber mai ni de lluny el que era viure un bombardeig, la misèria... I tenia tota la raó, tampoc no ho voldria, ni per mi ni pels meus, però encara menys que la ignorància en fos la causa.

RESULTATS PERSONALS

A part dels resultats obtinguts en la investigació, m'agradaria també fer esment a aquells aspectes que m'han enriquit personalment tot al llarg del treball. Puc dir cofoi que amb l'inici d'aquest projecte he acabat posant els peus de ple en el món de la recerca, i això implica conèixer ja un punt millor el funcionament dels arxius, aprendre a tractar amb gent variada, o experimentar moments de trencar-me el cap per avançar i entestar-me a no anar a dormir fins a treure algun resultat, per diminut que fos. De fet, encara m'he quedat amb no poques intrigues per resoldre, així que espero poder tornar a aportar-hi resposta ben aviat.

No han escassejat tampoc grans lliçons de vida, provinents de l'experiència dels testimonis entrevistats. Les nostres converses, lluny d'estar centrades permanentment en la guerra, assumpte dur i no sempre fàcil de tractar, s'han guiat, entre pregunta i pregunta, per les històries personals de cada testimoni, que em permeto de quedar-me amb mi. Sovint cometem l'error de no escoltar els més grans, i a vegades ells no desitgen més que això, ser escoltats. I potser per cada hora de conversa només n'he tret cinc minuts de guerra aèria, però el valor del que m'he endut ha sigut molt superior.

En darrer i últim lloc, vull remarcar el que ha significat per mi el poder realitzar les meves primeres passes en la investigació i tenir temps per resseguir-les, per canviar-ne el camí múltiples vegades, sense que ningú se n'adonés, i trobar noves maneres d'interpretar les idees, esmenar-me a mi mateix una vegada rere l'altre en la recerca constant de la veritat. Sempre que pujo al volcà Montsacopa em miro la ciutat des de dalt, repasso el que sé del cert, i em torno a preguntar: què va passar realment?

BIBLIOGRAFIA

«El bombardeig d'Olot». *Treball*, 02/02/1939, p.2.

ABELLÁN AGIUS, Estanislao. *Los Cazas Soviéticos en la Guerra Aérea de España 1936/1939*. 1re éd. Madrid: Publicacions de Defensa, 1999 . 192 p. ISBN: 9788478236688

ARBAT SELLABONA, Maria Estrella. *Les Preses*. 1re éd. Girona: Diputació de Girona, 2006. 96 p. (Quaderns de la Revista de Girona; 126). ISBN: 84-95187-91-4.

Arxiu Històric Comarcal d'Olot. *La Guerra Civil a Olot: testimonis i vivències*. 1 éd. Olot: Arxiu Comarcal de la Garrotxa, 2007. 231 p. (Estudis històrics de la Garrotxa; 2).

AZAOLA, Canario. «El vigía, cronología de la aviación militar española». *Revista de aeronáutica y astronáutica*, novembre 2014, n. 838, p. 996.

BONFILL PLANA, Anna; CLAVIJO LEDESMA, Juli. *Olot, sota les bombes (1936-1939)*. 1re éd. Olot: Arxiu Municipal d'Olot, 1998. 12 p.

BONFILL PLANA, Anna. «Teresa és més que un nom». *El Cartipàs*, décembre 2013, n. 72, p.2.

BORAO, E. José. «L'aeròdrom militar de la Vall d'en Bas». *Verntallat*, estiu 1989, 31, p.18.

BUCH FRIGOLA, Josep. «Reportatge». *Tallaferro*, janvier 1999, n. 79, p.7.

CAPELLADES SALA, Josep. *Memòries d'un mecànic de l'aviació republicana/ Josep Capellades Sala*. 1re éd. Vilafranca del Penedès: Edicions i Propostes Culturals Andana, 2010. 212 p. ISBN: 9788496995307.

CASANOVAS PRAT, Josep. «Vic sota les bombes. Els bombardejors aeris sobre la ciutat de Vic durant la Guerra Civil». *Ausa*, 2018, XXVIII, p. 627. 1989, 31, p.18.

CHALLIER, Pierre. *José Falcó: pilote de chasse. Dernier as de la Guerre d'Espagne dans le ciel catalan*. 1re éd. Toulouse: Éditions Privat, 2013. ISBN: 9782708956230.

CLAVIJO LEDESMA, Juli. «La cinquena columna va controlar l'aeròdrom militar de Tortellà». *Annals del Patronat d'Estudis Històrics d'Olot i Comarca*, 2008, Núm. 19, p. 107-116.

ERRA GIL, Martí; ERRA GALLACH, Miquel. *Els camps d'aviació d'Osona durant la guerra civil*. 1re éd. Calldetenes: Club Excursionista de Calldetenes, 2007 ISBN: 978-84-9766-215-4.

GÁRATE CÓRDOBA, José María. *Partes oficiales de guerra: 1936-1939*. 1re éd. Madrid: Librería editorial San Martín, 1977-1978. 1069 p. ISBN: 8471401517.

GARCÍA ALGILAGA, David. «Informació, espionatge, objectius, bombardeigs (1936-1939). Una aproximació a partir de l'exemple alt-empordanès». *Annals de l'Institut d'Estudis Empordanesos*, 2021, Vol. 52, p. 405-423.

GARCÍA LACALLE, Andrés. *La aviación de caza en la guerra española*. 1re éd. Oasis Editorial, 1973. 590 p.

GESALÍ BARRERA, David. *Aeròdroms republicans de Girona (1936-1939). Atac i defensa des de la rereguarda*. 1re éd. Girona: GORBS Comunicació i Edicions, 2017. 318 p. ISBN: 978-84-942285-8-2.

GESALÍ BARRERA, David. *La guerra aèria a Catalunya: 1936-1939*. 1re éd. Barcelona: Rafael Dalmau, 2012. 575 p. ISBN: 9788423207756.

GUILLAMET JOU, Martí. *Els soldats besaluencs de la Guerra Civil*. 1re éd. Girona: Edicions a Petició, 2004. 144 p. ISBN: 849657126.

HERRERA ALONSO, Emilio. «Teodoro Vives Camino (1897-1946)». *Revista de aeronautica y astronautica*, février 1981, n. 482, p. 207.

LAGARES CABAÑERO, Ermini. «Morir jugant». *La Comarca d'Olot*, 30 décembre 2010, n. 1573, p.32.

LÓPEZ CARRERA, Joan. *Besalú*. 1re éd. Girona: Diputació de Girona, 1986. 95 p.(Quaderns de la Revista de Girona; 17). ISBN: 84-86377-44-7.

LÓPEZ ROVIRA, Carles. «Diari d'operacions de l'Exèrcit del Nord (desembre de 1938-febrer de 1939) Volum I». 2010.

MARTÍNEZ LÓPEZ, Diego. «Disparando contra el cielo: La construcción del sistema de defensa antiaéreo republicano durante la Guerra Civil (1936-1939)». *Revista Universitaria de Historia Militar*, 2019, vol. 8, n. 17, p. 203. ISSN: 2254-6111.

MARTÍNEZ REVERTE, Jorge. *La caída de Cataluña*. 1re éd. Barcelona: Crítica, 2006. p. ISBN: 84-8432-725-6.

Memorial Democràtic. *Catalunya bombardejada. 75è aniversari dels bombardeigs a la població civil i a les infraestructures catalanes. Dossier Educatiu*. 1re éd. Barcelona: Memorial Democràtic, 2012. 100 pàg.

Museu Memorial de l'Exili. *Guia de visita*.

PARÉS VENTURA, Josep Maria. «CREU. Vila de Besalú, 1939». *Tallaferro*, novembre de 1993, n. 52, p.21.

PUJIULA RIBERA, Jordi; GIRONA, Ramon; BATLLE, Carles. *Els morts de la Guerra Civil a la Garrotxa: 1936-1945*. 1re éd. Olot: Carme Simón, DL, 1993. 206 p. (Llibres de Batet; 2). ISBN: 8486626102.

PUJIULA RIBERA, Jordi. «El cost humà de la guerra civil a Olot». *Annals del Patronat d'Estudis Històrics d'Olot i Comarca*, 1989, p. 219-232.

PUJIULA RIBERA, Jordi. «Olot sota les bombes». *L'Olotí*, 22/01/1987, n. 383; 05/02/1987, n. 385.

PUJIULA RIBERA, Jordi. *La Sanitat a Olot durant la Guerra Civil*. Simposi sobre Història de la Medicina, Ripoll, 1989.

REGALAT ARROYO, Miquel. *Los bombardeos en Besalú durante la Guerra Civil Española*.

SAIZ CIDONCHA, Carlos. *Aviación republicana. Historia de las Fuerzas Aéreas de la República Española (1931-1939)*. 1re éd. Madrid: Almena Ediciones, 2006. 1121 555 p. ISBN: 84-96170-23-3.

SALAS LARRAZÁBAL, Jesús. *Caza Rusa en España, Según su «Diario de Operaciones»*. 1re éd. Madrid: Ministerio de Defensa, 2007. ISBN: 9788497813785.

SALAS LARRAZÁBAL, Jesús. *La guerra aérea (1936-1939)*. 1re éd. Villaviciosa de Odón: Instituto De Historia Y Cultura Aeronáuticas, 1999. ISBN: 978-84-7965-052-0.

SIRVENT CERRILLO, Luís. *España, «la guerra aérea». Los combates de un piloto de caza de la República*. 1re éd. Alcalá de Henares : L. Sirvent, 1993. ISBN: 84-604-5979-9.

SOLER, Manel; MASMITJÀ, Lourdes; OLIVERAS, Josep. *El pas de les guerres a Sant Joan les Fonts. Vides, Fets i Patrimoni*. 1re éd. Sant Joan les Fonts: Editorial Oliveras, 2018. ISBN: 978-84-09-0963-8.

SOLER VIÑOLES, Manel. *La Torras. Història en imatges de la fàbrica de paper 1880-2022*. 1re éd. Sant Joan les Fonts: Editorial Oliveras, 2022. ISBN: 978-84-09-39433-3.

SOLÉ SABATÉ, Josep M; VILLARROYA FONT, Joan. *Catalunya sota les bombes*. 1re éd. Barcelona: Edicions 62, 2006. 149 p. (Catalunya durant la Guerra Civil dia a dia; 16). ISBN: 84-297-5778-3.

SOLÉ SABATÉ, Josep M; VILLARROYA FONT, Joan. *Catalunya sota les bombes (1936-1939)*. 1re éd. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1986. 371 p. ISBN: 84-7202-822-4.

SOLÉ SABATÉ, Josep M; VILLARROYA FONT, Joan. *L'ofensiva final*. 1re éd. Barcelona: Edicions 62, 2006. 149 p. (Catalunya durant la Guerra Civil dia a dia; 20). ISBN: 84-297-5782-1.

TORRA TERRICABRAS, Jan. «El bombardeig d'Olot el 1939». *El Cartipàs*, novembre de 2021, n. 137, p.7.

TORRENT, Núria. *La Guerra Civil a Besalú (1936-1939)*. 2000.

VILAR VERGÉS, Josep. *Històries de l'Alta Garrotxa*. 3e éd. Barcelona: Editorial Gavarres, 2020. 208 p. ISBN: 9788494527968.

VILLARROYA FONT, Joan. *Els noms de la guerra*. 1re éd. Girona: El Punt, 2009. 345 p. (Imatges 1936-1939; 5). ISBN: 9788489392724.

WEBGRAFIA

CABEZAS, Adrián. *Las Juntas de Defensa Pasiva de Cataluña* [en ligne]. 15 janvier 2021.

<http://www.griegc.com/2021/01/15/las-juntas-de-defensa-pasiva-de-cataluna/>

CABEZAS, Adrián. *La organización de la defensa antiaérea republicana* [en ligne]. 15 juin 2019.

<http://www.griegc.com/2019/06/15/la-organizacion-de-la-defensa-antiaerea-republicana/>

<https://www.adar.es/aviadores-republicanos/>

<https://web.ua.es/archivo-adar>

<https://www.adar.es/la-aviacion-de-la-republica-1936-1939/>

<https://www.bundesarchiv.de/DE/Navigation/Home/home.html>

<http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/find?idAut=109887&archivo=1&tipoAsocAut=1&nomAut=Guerra+Civil+Espa%C3%B1ola%2C+1936-1939>

<http://imatgesgarrotxa.olot.cat/>

SANTAMARÍA, Antonio. *‘Historia de Sabadell’. El Aeropuerto en la Guerra Civil (1936-1939)* [en ligne]. 5 mars 2017.

<https://www.isabadell.cat/sabadell/historia-de-sabadell-el-aeropuerto-en-la-guerra-civil-1936-1939/>

<http://www.sbhac.net/Republica/Fuerzas/FARE/Materiales/Fabricados/SAF.htm>

<https://1library.co/document/yewp097y-c-a-s-a-c-a-s-a-el-traslado-a-reus-la-ubicacion.html>

ARXIUS

Archivo General de la Guerra Civil Española (AGGCE)

Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA)

Fons de la Guerra Civil. *Estado Mayor de la Jefatura del Aire de la Fuerza Aérea Nacional.*

Arxiu Comarcal de la Garrotxa (ACGAX)

Ajuntament d'Olot (FONS ACGAX140-1). Fons Junta Local de Defensa Passiva d'Olot.

Ajuntament de les Preses

Arxiu de l'Associació d'Aviadors de la República (AADAR)

Arxiu Històric de Girona (AHG)

Fons del Govern Civil de Girona (AHG170-231). *Comisión Provincial de Regiones Devastadas.*

Arxiu Nacional de Catalunya (ANC)

Fons Generalitat de Catalunya (Segona República) (ANC-1). DEFENSA (Guerra Civil 1936-1939).

Bundesarchiv (BArch)

Fons RL 35 *Legion Condor.*

Centro Documental de la Memoria Histórica (CDMH)

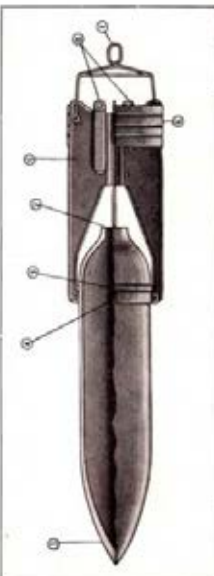
Fons de la *Secretaría General de la Delegación Nacional de los Servicios Documentales.* DNSD-SECRETARÍA,FICHERO,16,D0061077.

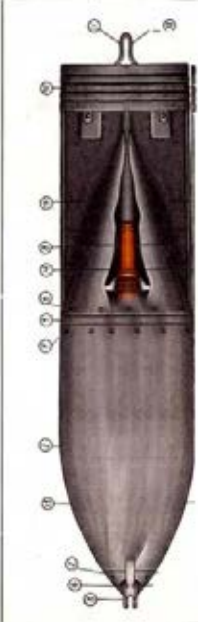
ANNEXOS

ANNEX I. MUNICIONS

Fitxes complementàries sobre el model de bombes emprades durant els bombardejos de febrer de 1939. Font :

<http://archivo.ayto-arganda.es/archivo/biblio/PDF/02580001.pdf>

<p>CARACTERÍSTICAS: Esta bomba lleva una carga aproximada de 1,6 kgs, siendo su peso en vacío 0,4 kgs. Las dimensiones de esta bomba son: Longitud, 0,35 m., y diámetro, 0,12 m., independientemente del estabilizador. Cuerpo, culata y vástago están fabricados de una sola pieza; la culata acaba en una fina punta de choque (1), y el culata lleva un saliente (2) con roca en su interior para la colocación de la espoleta. Al final del cuerpo va, soldado en cuatro puntos, un aro (3), que sirve para la colocación y sujeción del estabilizador mediante el apriete de los cuatro tornillos que el aro (4) de éste lleva. El estabilizador lo forman cuatro aletas (5), que en su parte superior llevan una superficie cilíndrica para dejar paso a la espoleta, unidas dos a dos por soldaduras y ambas por tornillos. Una chapa perforada (6) une a las aletas y sirve como rebota de refuerzo. A dos de dichas aletas va unida una pieza de bronce en forma de U (7), y dos horquillas (8) sirven para la sujeción de las patas de la hélice en vacío, mediante un pasador.</p>		<p>MODELO 11. DENOMINACION: Bomba explosiva de 1,6 kgs, más.</p>
<p>EMPLEO:</p>	<p>— 24 —</p>	
<p>OBSERVACIONES: Los artificios y accesorios son los siguientes: Un cabo ordinario, un multiplicador largo, una espoleta modelo 25, un estabilizador y lengua de este tipo para la suspensión vertical y su uso para la suspensión horizontal. Cuatro tornillos estabilizador con tuerca. En el almacenamiento se lleva colocado el estabilizador.</p>		

<p>CARACTERÍSTICAS: Esta bomba lleva una carga aproximada de 25 kgs., siendo su peso 25 kgs. en vacío. Las dimensiones de esta bomba son: Longitud, 0,720 mts., y diámetro, 0,180 mts. El cuerpo (1) y la ojiva (13) están fabricados en una sola pieza, terminando la ojiva en concha, y ruota para aliento y alojamiento de la punta de choque (4). Esta está soldada para el paso del eje (4) de la aleta de suspensión (3). El cuerpo acaba en un rebaje cilíndrico para encastre del culata (14), que se fija por tornillos (7). Exteriormente, el culata presenta una parte cilíndrica, a continuación del perfil del cuerpo; otra, troncocónica, para sujeción, mediante ocho tornillos (6), del estabilizador (9), y otra, cilíndrica, con un saliente taladrado y encajado, para la colocación de la espoleta (8). El cuerpo del estabilizador es troncocónico en su primera parte, acabando en un cilindro que deja paso al vástago de la espoleta. Soldadas al cuerpo van cuatro aletas (9), que, como culata de refuerzo, llevan soldadas también un cilindro de choque (10) con cuatro cascos. A dos de dichas aletas, que van reforzadas se fija una pieza en U (11), que lleva una varilla (12) para la inmovilización de la espoleta.</p>		<p>MODELO 12. DENOMINACION: Bomba explosiva de 20 kgs. (torpeda).</p>
<p>EMPLEO:</p>	<p>— 25 —</p>	
<p>OBSERVACIONES: Los artificios correspondientes a esta bomba son: Un cabo ordinario, un multiplicador largo y una espoleta modelo 25. Como accesorios lleva ocho tornillos de estabilizador. Se almacena sin estabilizador.</p>		

CARACTERISTICAS:

Esta bomba lleva una carga aproximada de 50 kgs., pesando en vacío 50 kgs.

Sus dimensiones son:

Longitud, 1,036 mts., y diámetro, 0,255 mts.

Su forma y características son similares a las del modelo anterior, sin más diferencia que sus mayores dimensiones.

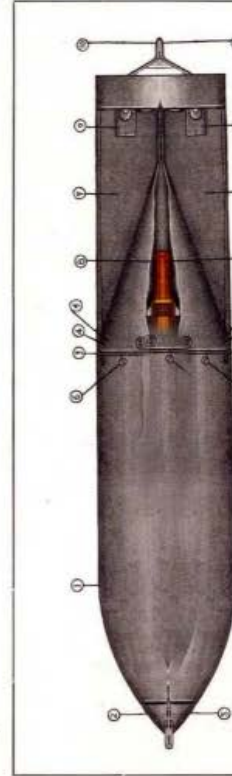
EMPLEO:**OBSERVACIONES:**

Los artificios de esta bomba son:

Un cebo, un multiplicador largo y una espoleta modelo 25.

Y como accesorios lleva ocho tornillos para el estabilizador. En el almacenamiento el estabilizador no está fijo a la bomba.

— 29 —

**MODELO 13.****DENOMINACION:**

Bomba explosiva de 100 kgs. (Torpedín.)

— 28 —

CARACTERISTICAS:

La carga aproximada de esta bomba es de 110 kgs., siendo su peso en vacío 140 kgs.

Sus dimensiones son: Longitud, 1,597 m., y su diámetro, 0,4 m.

Cuerpo y ojiva, de una sola pieza; la última (1), con paredes de gran espesor, terminando en sección recta, taladrada y roscada para la colocación de la espoleta y elementos de fuego que a ella van unidos.

El culote (3) se encastra en el cuerpo (2) y se sujeta a él por doble fila de tornillos. A continuación de la parte cilíndrica, de idéntico perfil que el cuerpo, sigue otra cónica para la sujeción, mediante tornillos (4), del cuerpo (5) del estabilizador. Su fondo es plano, y en su centro presenta un saliente (6), taladrado y roscado para la colocación de la espoleta posterior.

El cuerpo del estabilizador es semejante al de las bombas anteriores: tronco-cónico en su primera parte y cilíndrico al final; pero presenta la particularidad de llevar entre cada dos aletas unas aberturas para facilitar la colocación de la transmisión de la espoleta. Dichas aberturas (7) se cierran con una tapa, que se sujeta con dos tornillos. En el extremo de la parte cilíndrica va un casquillo roscado (8) para el manguito de la tercera transmisión de la espoleta.

Las aletas están formadas por una chapa doblada, y sus dos paredes se unen por soldadura al cuerpo, uniéndolas entre sí una fuerte célula de refuerzo.

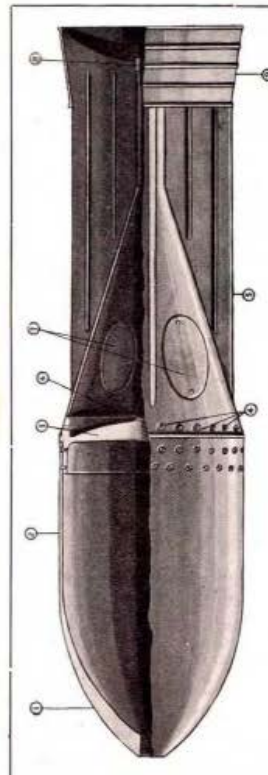
EMPLEO:**OBSERVACIONES:**

Artificios: Dos cebos, dos multiplicadores largos y dos espoletas modelo 27.

Accesorios: Hélice y transmisión de la espoleta posterior, estabilizador y braga.

50 tornillos de culote y 28 de estabilizador.

— 33 —

**MODELO 15****DENOMINACION:**

Bomba explosiva de 250 kgs.

— 32 —

En referència a la munició aèria utilitzada durant la guerra, hem considerat oportú adjuntar la notícia sobre la troballa per part del TEDAX (amb la col·laboració de la Universitat de Barcelona) de 74 projectils d'aviació no identificats, el 14 de juny de 2022, abandonats durant la retirada republicana al costat del refugi de l'aeròdrom de les Preses.

Troben 74 projectils de la Guerra Civil en un camp a prop de les Preses

La munició es destruirà properament a la base militar de Sant Climent Sescebes



Imatge de l'operatiu de dissabte passat | Mossos d'Esquadra

Els Mossos d'Esquadra han trobat **74 projectils de la Guerra Civil** en un camp de blat de la Vall d'en Bas, molt a prop del poble de les Preses. Fa un temps, **un ciutadà va informar que havia trobat artilleria antiga** en aquest camp i a partir d'aquí es va organitzar un operatiu conjunt entre **TEDAX i USC d'Olot** amb la col·laboració de la **Universitat de Barcelona**.

Primer es va fer una prospecció de reconeixement de la zona i amb els resultats d'aquest estudi es va concloure que en el camp hi podria haver material de ferro enterrat. Per això el passat dissabte es va dur a terme un dispositiu al camp on només de començar van trobar nombrosos projectils.

ANNEX II. DOCUMENTS PRINCIPALS

CIUTADANS!

Enllestida l'organització pel funcionament dels Serveis Sanitaris i d'alarma per aquesta Junta Local de Defensa Passiva, s'exposen a continuació les normes a que hom deurà subjectar-se, en cas de bombardeig, en aquesta localitat.

1. La senyal d'alarma serà donada per les sirenes amb **un toc indefinidament perllongat** i la del retorn a la normalitat ho **serà amb tres tocs seguits i de curta duració**.

De no poguer funcionar les Sirenes per causes d'alguna averia, la senyal d'alarma es faria per mitjà de **tocs de Campana**.

2. En tant es porta a cap la construcció de Refugis, es prega als propietaris o encarregats dels establiments o locals als quals hi existeixi **un SOTANO amb doble sortida**, deixin lliure accés als mateixos i col·loquin, a partir d'aquesta data, uns indicadors a la façana i en lloc visible.

En evitació, per en un cas de sinistre, d'un nombre elevat de víctimes i reduir-ne les proporcions catastròfiques, es procurarà que els sótanos d'una regular capacitat no s'habilitin per excés de personal.

3. Passats els primers moments d'alarma, i en tant duri el perill queda absolutament prohibit el trànsit pels carrers a qui no pertanyi a algun dels diferents Serveis de Defensa Passiva, els elements dels quals usaran el corresponent distintiu.

4. Els llocs de socors establerts en aquesta localitat són els següents:

N.º 1: Instal·lat al Passeig de Blai.

N.º 2: Instal·lat al Carrer Mulleres, xamfrà Plaça Clarà.

N.º 3: Instal·lat al Carrer P. Anton Soler (caserna dels Bombers).

N.º 4: Instal·lat a la Plaça de la República.

Per més perfecte i ràpid funcionament en la recollida de ferits als llocs sinistrats, donar-ne immediat coneixement a l'organisme Central de la Creu Roja, Passeig de Barcelona, n.º 9, Telèfon 100.

5. Pels serveis d'informació i de caràcter general, hom s'adreçarà en aquest Secretariat, Carrer Vilanova, 4, Telèfon 159.

Olot, Agost de l'any 1938.

La Junta Local de Defensa Passiva



ESTADO MAYOR
DEL
AIRE

3.ª Sección
Operaciones

221 -
II.ª BRIGADA DEL AIRE

025

PARTE DE CAMPAÑA

Núm. 1239

Del día 1.º de Febrero de 1939

Al General Jefe del Aire _____

Del Coronel Jefe de la Brigada _____

Misiones encomendadas: 2.ª Escuadra. - Bombardeo del puente de Orfens sobre el río Fluviá.

3.ª Escuadra. - Bombardeo del puente de Besalú y el de Esponella sobre el río Fluviá.

Referencia: Mapa Michelin y Hojas números 257 y 258 en Escala 1/50.000 para las dos Escuadras.

Anexos:

INFORMACION DE LAS MISIONES REALIZADAS

2.ª Escuadra. - Se bombardea el puente sobre Orfens con precisión observándose que hay un número muy elevado de puentes en el Fluviá y Ter.

3.ª Escuadra. - Once aviones bombardean los puentes sobre el Fluviá en Besalú y Esponella sin ser alcanzados. Se observa tráfico entre Olot y Besnolas en ambos sentidos del orden de 35 camiones y también circulación entre Vich y Olot por "La Salud". Se localizan tres baterías a.a. entre Roda y Santa María.



ESTADO MAYOR
DEL
AIRE

3.ª Sección
Operaciones

225 -



II BRIGADA DEL AIRE

024

PARTE DE CAMPAÑA

Núm. 4239

Del día 4 de Febrero de 1939

Al GENERAL JEFE DEL AIRE

Del CORONEL JEFE DE LA BRIGADA

Misiones encomendadas:

SEGUNDA ESCUADRA. Primer servicio: Bombardeo del pueblo de Roda e inmediaciones al N. del mismo.
Segundo servicio: Bombardeo del aerodromo de Vilajuiga.
TERCERA ESCUADRA: Bombardeo de Agullena y casas de Can Bech.

Referencia:

Para la 2ª Escuadra Hojas nº 258 y 332 en escala 1/50.000
" 3ª " " Hoja nº 220 " "

Anexos:

INFORMACION DE LAS MISIONES REALIZADAS

SEGUNDA ESCUADRA Primer servicio: seis aviones bombardean la zona inmediata al N. de Roda, alcanzando el objetivo.
Segundo servicio: Bombardeo con siete aviones del aerodromo de Vilajuiga. En el campo se observan hasta veintidos aparatos pequeños y cuatro grandes creyéndose que bastantes sean Maquetas.
TERCERA ESCUADRA: Con dos grupos se efectuó el bombardeo de las casas de Can Bech alcanzando el objetivo. Una de las escuadras bombardea el puente de Besalú. Se eligió por la dificultad de bombardear el pueblo de Agullena por la presencia y ataque de quin- ce cazas rojos.

707-1

 ESTADO MAYOR DEL AIRE	3.ª Sección Operaciones
--	--

227 -

 II.ª BRIGADA DEL AIRE

PARTE DE CAMPAÑA

Núm. 5239

Del día 5 de Febrero de 1939

Al General Jefe del Aire _____

Del Coronel Jefe de la Brigada _____

Misiones encomendadas:

2ª Escuadra. - Bombardeo de la estación de Olot.

3ª Escuadra. - Bombardeo de la estación de Ripoll.

6ª Escuadra. - Reconocimiento ofensivo de Coll de Toses, Puigcerdá, Isobol, Martánet y Alás.

Referencia: Mapa Michelin

Anexos:

INFORMACION DE LAS MISIONES REALIZADAS

2ª Escuadra. - Se bombardea la estación de Olot alcanzando no observándose en la misma estacionamiento ni tráfico anormal.

3ª Escuadra. - Se bombardeó la estación de Ripoll alcanzando la boca del túnel situado en 1085-859 produciéndose una enorme explosión y columna de humo. Como la información de objetivos de Cataluña sitúa la fábrica de granadas en la misma cuadrícula es indudable ha sido alcanzada. Se observa un gran incendio en San Quirico de Besora y circulación normal.

6ª Escuadra. - Salen diez aparatos pero dos quedan en el barro del campo. Los ocho restantes hacen reconocimiento de Seo de Urgel, Puigcerdá, Tosesa viendo unos 140 camiones entre Martánet y Puigcerdá. Bombardean y anatrallan entre Bellver y Martánet en donde además de vehículos había mucha gente y ganado. Ven tropas cerca de San Vicente pero no pueden precisar si son nuestras por no haber paneles y estar la tropa cuerpo a tierra. Entre Puigcerdá y Tosesa ningún movimiento.

II.VI. Diari d'operacions de la IIa Brigada de l'Aire. 5 de febrer de 1939. A9130. AHEA.

	REGIÓN AÉREA DE LEVANTE	3.ª SECCIÓN Operaciones
---	--	------------------------------------

PARTE DE MISION

Av. P. *Comandante Jefe Region Area Levante*
 Del *Jefe 4-G-12* Parte del día *6 Febrero 1939*

Información de lo realizado en cumplimiento de la orden n.º *Com. Recibida* a las _____

Unidad ejecutante: *4-G-12*

Hora: *15-05*

Información de la misión: *Salida con E/12 a las 14h.55m con orden de bombardear y ametrallar auto de columna enemiga que surge desde el Est. de las P. a Chet. bombardeando y ametrallando en jurisdic. com. cerca de dicho pueblo a un km. aproximado del mismo, y ametrallando al mismo que por disminuidos. Se observan nuestras fuerzas a unos 3 km. aproximadamente en el pueblo de P. Retirada la E/12 a las 15h.55m.*

Anexos: *ninguno.*

Actividad Aérea enemiga: *ninguna.*

Incidencias: *El aparato 10-12 parece haber sido fucado yendo a caer en líneas nuestras.*

Bombas arrojadas: *30*

Cartuchos consumidos: *3.000*

PARTE DE MISIÓN

Al Teniente Coronel Jefe Región Región Aérea Levante

Del Jefe 4 - G - 12

Parte del día 6 Febrero 1939

Información de lo realizado en cumplimiento de la orden n. 2...fol Recibida a las

Unidad ejecutante: 4 - G - 12

Hora: 15 - 05

Información de la misión: *Sale una E11a a las 14h. 55 am con orden de bombardear y ametrallar rutas de columnas del enemigo que huye desde S. Esteban de Bas a Olot, bombardeando y ametrallando en picado camiones cerca de dicho pueblo a un km aproximado del mismo, y ametrallando así mismo grupos diseminados. Se observan nuestras fuerzas a unos 3 km aproximadamente en el pueblo de Bas.*

Regreso de E11a a las 15.55 h

Anexos: *ninguno*

Actividad Aérea enemiga: *ninguna*

Incidencias: *El aparato 12-12 parece haber sido tocado y ido a caer en fincas nuestras*

Bombas arrojadas: *30*

Cartuchos consumidos: *3.000*

II.VII.II. Transcripció i traducció del document anterior.

 REGIÓN AÉREA DE LEVANTE	3.ª SECCIÓN Operaciones
---	------------------------------------

PARTE DE MISIÓN

Al Sr. Comandante en Jefe Fuerzas aéreas Levante
 Del Parte del día 7 Febrero 1939

Información de lo realizado en cumplimiento de la orden n.º 1004 Recibida a las _____

Unidad ejecutante: 4-G-18

Hora: 8 h. 30 m.

Información de la misión: Salida el grupo a las 8 h. 30 m. se empujaron y bombardearon en picado camiones situados en la carretera de Olot a la Garroza en un número 80, así como personal que circula en los mismos, haciendo explosión solo de los camiones.

Se observó un tren andando en la estación de Olot y volado el puente situado en el Km. 46.7 av de la carretera de Olot a Garroza, También se observó ocupado por nuestras tropas el puente de l'Ateneu de Bas y cota 838 el el. del mismo.

Regresa el grupo a las 9 h. 10 m. f. merced.

Apexos: ninguno.

Actividad Aérea enemiga: ninguna.

Incidencias: ninguna.

Bombas arrojadas: 50.

Cartuchos consumidos: 5000.

PARTE DE MISIÓN

Al Teniente Coronel Jefe Región Región Aérea Levante

Del Jefe 4 - G - 12

Parte del día 7 Febrero 1939

Información de lo realizado en cumplimiento de la orden n. 1... fol Recibida a las

Unidad ejecutante: 4 - G - 12

Hora: 8h. 30 m

Información de la misión: *Sale el Grupo a las 8h 20 m. de ametrallar y bombardear en picado camiones situados en la carretera de Olot a la Caña en n. de unos 20, así como personal que circula en las mismas, haciendo explosión uno de los camiones.*

Se observa un tren ardiendo en la estación de Olot y volado el puente situado en el Km 467 de la carretera de Olot a Gerona, También se observa ocupado por nuestras fuerzas el pueblo de S. Esteban de Bas y cota 848 al N. del mismo.

Regresa el grupo a las 9 h. 10 m. sin novedad.

Anexos: *ninguno*

Actividad Aérea enemiga: *ninguna*

Incidencias: *ninguna*

Bombas arrojadas: 50

Cartuchos consumidos: 5.000

II.VIII.II. Transcripció i traducció.

972

	REGIÓN AÉREA DE LEVANTE	3.ª SECCIÓN Operaciones
---	--	------------------------------------

PARTE DE MISION

Al Sr. Tte. Coronel Jefe de la R.A. de Levante.-

Del Jefe del 4-G-12

Parte del día 8 de Febrero de 1.939

Información de lo realizado en cumplimiento de la orden n.º ~~12~~ Recibida a las _____

Unidad ejecutante: 4-G-12

Hora: 9h.5'

Información de la misión: Sale el Grupo a las 8h.50' bombardeando y bombardeando en picado 3 camiones situados en el Km. 36 en la carretera de Olot a Besalú; 5 mas situados a 500 m. de Palau de Montegut en el camino de este pueblo a Tertilla y 2 mas a 300m. de Besalú en la carretera de este pueblo a ROSAS.-

Se observa ocupado por nuestras fuerzas el pueblo de Castellfullit de la Boga y avanzando nuestras tropas por el Km. 38 de la carretera de este pueblo a Besalú. También se observan un incendio al parecer de gasolinas en el bosque situado en el Km. 4 de la carretera de Besalú a ROSAS.-

Regresa el Grupo a las 10h.10'

Anexos: Ninguno

Actividad Aérea enemiga: Ninguna

Incidencias: El aparato 12-4 cayo al tomar tierra resultando herido* sus tripulantes* y quedando el aparato completamente destrozado.-

Bombas arrojadas: 40

Cartuchos consumidos: 1.500

4.) Tätigkeit der L.C. am 8.2. :

K : 10 Einsätze auf Straßenverkehr Figueras - Navata -
Besalu und Figueras - Pont de Molins. 41,6 to.
3400 - 5300 m. Bombenlage auf Strasse. Abwehr:
schwere Flak.

A : 4 Einsätze zur Hafenüberwachung, Küsten-, Eisenbahn-
und Strassenaufklärung, Lichtbildung und Bombenwurf.
Flakabwehr.

J : Bf 109 4 Einsätze zum Schutz der K und Tiefangriffe
auf Strassenverkehr und Stellungen.

AS : 7./8.2. Aufklärung Seegebiet.
Nachtangriffe (8) auf Hafen Rosas, Puerto d.l.S..
8 to und Brandbomben 900 - 2500 m. Bomben auf
Hafenanlagen und Mole.

F : Überwachung des Vormarsches und Bekämpfung von
Straßenverkehr durch eine leichte Battr.

R o l a n d

UR

J. K. H.

4.) Activitats de la L.C. el 8 de febrer:

K: 10 missions al trànsit rodat de Figueres . Navata - Besalú i Figueras - Pont de Molins. 41,6 t. 3400 - 5300 m Localització de bombes a la carretera. Defensa antiaèria pesada.

J: Bf 109 4 missions per protegir el K i atacs de baix nivell al trànsit rodat i posicions.

[...]

II.X.II. Transcripció i traducció del document anterior.

ANNEX III. ENTREVISTES

III.I. Lluís Serra Massallera

Sant Feliu de Pallerols, 1934

(entrevista presencial a la Residència Geriàtrica Montsacopa)

Com recordes el bombardeig? Bombardejaven des de la costa de la Salut, les bombes queien a dintre el poble de Sant Feliu. Jo vivia al costat de la carretera i tiraven les bombes des de dalt, entraven crits a dintre casa, de la carretera, era un bombardeig continuat. Feien molta fressa, com sentíem els avions que passaven i bombardejaven nosaltres anàvem a baix en unes corts que teníem a sota de casa per protegir-nos.

Quin era el seu objectiu? Bombardejaven la carretera de Sant Feliu, auon hi havia el tramvia, el ferrocarril que passava allà mateix, era un continu. Ha de ser una situació molt difícil... Oi tant, que et caiguin bombes al costat... no us ho podeu ni imaginar. Això s'ha de viure per saber lo que és. Ho recordo molt bé, queda a la memòria per sempre més.

Hi va haver morts o ferits? Morts no, que jo recordi no, a aquesta edat. Ferits sí, a la porta de davant de casa, van venir allà al davant.

Segons un llibre el bombardeig va tenir lloc cap al novembre del 1938? El 38? Jo recordo que era més cap al 39, que tenia sis anys, però sí, pot ser.

Passaven molt sovint? Sí, oi tant. Van venir més d'un cop. Després del bombardeig hi va haver moltes cases destrossades? Oi tant! Què feien amb els ferits? No me'n recordo gaire. Però jo recordo que el primer bombardeig que hi va haver, teníem un hort més apartat de casa, i hi havia la meva àvia que estava a l'hort. La vaig anar a buscar, i les bombes ens queien just al davant nostre, quin espant! No ens tocaven pas per sort.

I recorda si van bombardejar algun poble del voltant, per exemple les Planes? Sí, oi tant! Vaja jo diria que sí. Bombardejaven sobretot la carretera, quan veien algun refugiament pam! El poble rebia molt poc, però les cases de més a prop rebien més.

Recordes els obusos de l'artilleria el dia de l'arribada de les tropes franquistes? Sí, des de la muntanya.

CONTEXT

Tenia el pare en camp de concentració, el coneix després de la guerra quan té set o vuit anys. Té una infantesa molt trista, durant la postguerra passa molta misèria, i fam, no coneixia el pa. Remarca que en els temps d'avui ho tenim molt fàcil, vivim amb massa abundor i no som capaços d'entendre una situació tan difícil ni de valorar el que tenim. Al llarg de l'entrevista insisteix amb tots aquests aspectes.

III.II. Residència Santa Maria del Tura

(conversa presencial a la Residència Santa Maria del Tura)

Dolors: Jo recordo que quan tocaven les sirenes anàvem cap a Sant Francesc amb un bastó a la boca, a on hi havia una filatura, és un record que m'ha quedat gravat, i aquella dona que va morir en aquella casa, que encara hi havia sang a la paret.

Sabina (6 anys): Això del bombardeig, ara me'n recordo. Hi havia moltes dones amb les criatures que passaven l'estona, i quan vam sentir les sirenes, ma mare em va agafar, em va fer jaure a terra, i van passar els avions per sobre, quan estàvem ajupits. Els avions feien molta fressa. Potser sí que hi havien canons antiaeris, ara no ho sé.

(?): El meu home explicava que ell tenia un germà de cinc anys, i ell en devia tenir deu, i quan sonaven les sirenes anaven tots dos al refugi, estaven a la Plaça de Braus. Ell va veure la criatura que van matar al Mas Serrat.

(?): Nosaltres vivíem en una casa allà a prop al Bisaroques, i sortíem al terrat amb la família perquè no ens caigués la casa a sobre, i si queia, que moríssim tots junts.

(?): Quan s'acabava la guerra estavem a Castellfollit, al pont, hi havia els avions contraris. No teníem menjar, sortíem a buscar-ne, però ens van dir "Ara no sortiu, que hi ha els avions!". I corrien per la carretera i pim! pam! pim pam! i volien destruir el pont de Castellfollit.

Ventura (11/12 anys): És el que senties, dels refugiats que venien de Barcelona, allà sí que bombardejaven, i la gent sortia corrent pels carrers per anar als refugis. I va morir molta gent.

Justa: Tocaven les sirenes. Sí, dèiem goita! Ara ve un avió, i correviem cap a dintre casa. I feia molta fressa, tiraven les bombes, i dèiem goita què ha tirat aquell avió.

III.III. Esteve

Olot

(entrevista presencial a la Residència Geriàtrica Montsacopa)

Què en recordes dels avions? Van tirar poques bombes, en aquella casa a davant de la porta, era cap al migdia. Va passar això: com que era el final de la guerra, els antiaeris van anar cap allà al Parc Nou, i els hi va venir la bogeria, i van fer una cosa que no s'havia de fer, els avions anaven cap a Figueres, cosa que feien molt sovint. Les sirenes a Olot toquen. I llavors, que va ser aquí al cim d'Olot, els antiaeris van començar a cardar foc, i sentíem les bombes dels antiaeris com petaven a sota de l'avió, aleshores van tornar cap endarrere. Es deia que quan van passar, que hi havia un pagès que tenia un parell de vaques, i les hi varen matar. L'endemà, vinga bombardejar Olot. Si no haguessin fet res els antiaeris, no hagués passat res.

Què feien quan sonaven les alarmes? Ens quedàvem a casa, no hi havia pas experiència.

Quantes bombes recordes? Tres o quatre, vam estar dinant i les van tirar. Després van donar la volta i van tornar, no van pas estar-hi gaire.

Van tirar bombes a altres llocs de la Garrotxa? No ho sé, al Pasteral, diuen que hi havia un home que portava uns matxos i diuen que els avions li varen cardar una bomba.

Quants avions hi havia més o menys? Passaven primer els caces, a davant, aleshores tocaven les sirenes i a darrera venien els avions. Caces en passaven quatre o cinc, ràpidament, i els avions passaven a poc a poc.

Quan va durar l'atac, uns dos minuts? Sí, poc. Quan venien passaven pel cim d'Olot, per sobre del Collsacabra, giraven, i després donaven la volta per les muntanyes perquè no els toquessin els antiaeris.

CONTEXT

Explica amb detall els fets del Triai, que va viure de molt a prop donat que vivia a la zona. Remarca els assassinats de capellans i la crema d'esglésies, així com l'expropiació de bestiar i de menjar i la por que es vivia sota l'opressió dels anarquistes.

III.IV. Carles Macias

Olot

(conversa al seu domicili)

El bombardeig va passar el 5 de febrer, aquí al costat. El que sentia de la guerra ho sabia pel que explicava la generació del meu pare. Jo vaig saber coses a través del meu pare, però mai res concret, ni una cronologia definida. Els pares, la gent que havia viscut la guerra, no explicaven massa res, procuraven tirar endavant i no tornar cap al passat.

El meu pare tenia camps allà, a la zona de l'institut fins a l'escola del Morrot. El senyor de qui et vull parlar era senyor que tenia terres a sota de l'institut, eren un matrimoni que vivien en una casa de pagès, Can Llongarriu, del carrer de les Estires. Quan hi va haver el bombardeig, ell estava al camp, i la seva senyora estava a la casa. Suposo que van sentir el bombardeig, la gent va començar a comentar que havien tirat bombes al Morrot i que hi havia morts, pel que la dona, del neguit, va començar a tenir tremolors fins que al cap d'un temps va perdre les forces fins a quedar invàlida de per vida.

III.V. Josep Fajula

Olot, 1931 aprox.

(entrevista al seu domicili)

Què recorda del bombardeig? De la guerra jo no en recordo gaire res perquè en aquell moment jo tenia uns set o vuit anys. Ara, concretament del bombardeig, sí que recordo un bombardeig que ens va sorprendre a tots. En sentit els estruendos de les bombes, el meu pare ens va agafar als meus amics i a mi, que estàvem jugant al carrer, ens va fer baixar a dintre les fosses del garatge del costat, Can Tresserras i, ens va tirar allà al fons, un cop ja havien tirat les bombes.

Quantes explosions vas sentir? Molt fortes? Unes quatre o cinc, i sí, molt fortes. Allà a la muntanya de sobre l'hostal Sant Bernat van caure algunes bombes, per allà a Sant Francesc, i a darrere del volcà també. Les bombes les van tirar per fora, per sort.

Recorda la presència de canons antiaeris? Pot ser, ara no ho recordo, però pot ser que n'hi haguessin alguns repartits per fora. Per totes aquestes coses jo soc una mica distret, amb aquestes coses no m'hi fixo. El que sí recordo són els incendis de les esglésies i sobretot el trànsit dels camions.

Les alarmes les sentia? Sí, sí, oi tant. De tant en tant sonava una sirena perquè pensaven que hi havia perill de bombardeig, hi havia diverses sirenes.

Recorda molta por? Molta por tampoc, recordo mirar i dir allò, oh que passen els avions! No recordo gaire por a casa meva ni a la meva família, l'avió volava passava i prou, llevat del dia del bombardeig, eren vols que en deien de bombardeig. El bombardeig no va destruir, que jo recordi, cases i coses. El bombardeig d'Olot va ser, comparat amb ara, un espant, en altres puestos potser era diferent, però a Olot no.

III.VI. Àngela Casals

Castellfollit de la Roca, 1934
(conversa per telèfon)

En el moment del bombardeig l'Àngels, de Castellfollit, explica que s'havia traslladat amb la seva família cap a Olot, on vivien les seves tietes. Recorda molt bé el bombardeig, marcat per una por que es traduiria anys després en malsons i insomni. En el moment que sonaven les sirenes sortien a la muntanya del Montolivet (exceptuant la seva àvia, que es quedava a casa), amb la resta de veïns que marxaven de les seves cases moguts per la por. Allà s'ageien als marges, estirats sobre l'herba, l'Àngels hi conta un centenar de persones més o menys. El dia del bombardeig veié uns quatre o cinc avions blaus, com de costum, en forma a ruedo, que donaren la volta al Montolivet, on alliberaren la major part de la seva càrrega. Tiraren alguna bomba a prop de Rebaixin, una casa de pagès del costat de la Ceràmica, i una al carrer Montsalvatge, al costat d'una fàbrica de ganivets, on causaren alguns desperfectes. De fet, anys més tard aniria a viure en aquella mateixa casa, i recorda que hi havia algun rajoles cremades pels efectes de la bomba. Diu alguna cosa de les torres de St Francesc, potser que els antiaeris estaven allà, no ho sap del cert. I comenta que des del mas Ventolà es veuen rajos, dels avions a terra, sense sentir-se fressa, el que es podria interpretar com l'alliberament de filades de bombes.

III.VII. Josep Maria Canals

Olot, 1935

(conversa per correu electrònic)

A casa (el número 28 del carrer de Sant Rafel) teníem una portalada molt gran i era el nostre refugi, ja que la construcció era ferma, amb volta, ens semblava que podia evitar l'esfondrament. Hi venia altre gent del carrer (de St. Rafel). D'aquest sector la gent utilitzava un refugi que s'havia fet a la cruïlla del C/ S Rafel i C/ Mulleras, dins el quadrat de la plaça Clarà. Desconec si n'hi havia en algun altre lloc. Molta por. Com que vivíem davant de l'Hospital d'Olot, temíem que el bombardeguessin. Sembla que van tirar poques bombes i totes al afores d'Olot. S'anunciaven els bombardejos amb les sirenes de les indústries (a Olot, molt industriós, les empreses avisaven l'hora d'anar al treball amb tres tocs un quart abans de l'hora de començar la feina) i llavors regnava el pànic en la població. No recordo haver sentit cap estrall, al no esclatar a la zona urbana. Recordo el refugi esmentat. Si n'hi havia algun altre, ho desconec. Penso que no hi havien canons antiaeris.

III.VIII. Joan Duran

Hostalets d'en Bas

(entrevista al Bar Restaurant Teixeda)

Què en recordes del camp d'aviació? Era l'any, aproximadament 38, i van fer les pistes de terra, que no van acabar mai, perquè les volien ampliar. Hi van aterrirar quatre o cinc avions, i aquests després tornaven a marxar. Algún va quedar atrapat al fang. Quan van arribar els d'en Franco, hi havia caces, que miraven i això. Sí que van fer alguna ametrallada, però no van matar a ningú.

Recordes l'ametrallament al costat de Sant Esteve? Allà hi havia un camp de material de guerra, on soldats de la retirada ho van deixar tot, perquè no podien endur-s'ho a la frontera. Hi havia algun cotxe, un avió, fusells i bombes, molta munició. En la retirada s'hi varen estar bastants dies. Els caces d'en Franco van fer

algo, els avions no anaven de cara a matar, sinó a apretar la gent de la retirada. Van atacar més de dos cops a la vall, feien maniobres, volaven baix. Van estar uns dies que venien cada dia, anaven ametrallant.

Els últims dies de la guerra recorda activitat al camp? No, els últims dies no, potser uns tres mesos abans sí. Hi vam anar a veure-ho un dia amb els meus germans, en total en devien haver sortit cinc o sis, no més. Aquests roigs ho tenien muntat d'una manera que no podien guanyar la guerra.

Volaven molt baix? Sí, perquè volaven molt baix, uns cinquanta metres sobre el terra més o menys, sinó s'estavellaven.

III.IX. Lluís Aumatell

Sant Joan les Fonts, 1934

(conversa per telèfon)

Recordo que nosaltres vivíem a Sant Joan les Fonts. Saps el salt d'aigua del Fluvià, al costat de la Sebastiana? Doncs sortint del salt d'aigua, es va cap a una casa que se'n diu la Turbina. En aquell moment jo devia tenir tres anys. Un dia els avions voltaven per sobre casa, i truquen de dalt a la central elèctrica diguent "marxeu d'aquí, que voldran xafar la fàbrica". Vam sortir de la casa, una dona i tres criatures, i ens van dir que ens poséssim un broc a la boca per no quedar rebentats per

l'explosió. No érem conscients, érem petits, però sabíem que anàvem a morir per les bombes. Per sort l'avió no va tirar les bombes. Era l'any 1937, i recorda dos avions. Quan li pregunto per fàbriques de guerra em parla de Can Porxas. Diu que alguna cosa hi havia, però no ho recorda del tot. Li sona algo de que havien col·laborat amb material de guerra.

Els meus pares eren analfabets, volien tenir una mica de terra, i van agafar la feina de cuidar-se de la turbina. El pare va haver d'anar a la guerra, nosaltres estàvem allà, i llavons els rojos quan marxaren, volaven ponts, totes les coses d'importància ho xafaven tot. Durant la postguerra passen molta misèria, que s'accentua amb la destrucció de l'aiguat. El pa era car, negre i molt dolent, era incomestible. Durant la retirada, la mare preguntava per en Manel (el marit), i donava un plat de farro als soldats esperant rebre alguna resposta. Quan va arribar, al cap de molt de temps, la mare el va posar en un cossi per rentar-lo.

III.X. Jaume Coma Coma

Oix, 1934

(conversa al parc de l'antiga estació de tren d'Olot)

Ja ho havia vist això, però és clar, és que molts avions van baixar allà a prop de casa, hi havia camps, i alguns pujaven, els altres baixaven. Avions d'aquells petits, benu, d'aquests que no eren tan grossos com els d'ara. Era uns camps grossos això... valga'm déu! Si allò el que s'ha vist allà..!

Oix estava a prop de França, i quan aquells venien d'aquí cap allà (els d'esquerres), quan arribaven els de dreta era com si anessin amb la mà a fotre'ls-hi llenya. Els que arribaven sempre venien amb cotxes ben parits, i els que marxaven valga'm déu! Un patim patam, mecagun de tirus...

Els avions més aviat, jo no tinc tan d'això, però més aviat tots en tenien. Eren baixets, baixos, no eren pas grassos com això, i correvien per llà i pim i pam, que els senties, i algun que havia baixat, però això era molt més petit.

Jo estava allà quan patim patam i de tot, quan havíem de morir, que jo no pensava que em faria mal, però allà a les vaques, cardava uns pets de déu... No sé si venia dels avions o de qui venia.

[Li pregunto pel taller de motors d'aviació] Això, ho he sentit a dir, però no n'estic segur. He sentit que comentaven alguna cosa, però no t'ho sé dir. Ja pot ser, però al ser petit, ja no te'n recordes.

CONTEXT

Va treballar com a mecànic, primer a Oix i després en una fàbrica a Olot. Recorda amb molt d'entusiasme que fou el primer de Girona a provar una motoserra per tallar la llenya, ja durant època franquista, i n'explica moltes anècdotes. De la guerra explica que vivia a sobre de l'actual restaurant, des d'on veié la retirada que marxava cap a França. En un episodi bèl·lic, probablement l'entrada de les tropes franquistes a Oix, resultà ferit per un tret al front que li danyà l'ull de per vida; encara se'n pot veure la marca.

III.XI. Joan Mercader

Oix, 1932

(entrevista al seu domicili)

Com recordes el bombardeig? De bombardejors no n'hi van haver, a Olot només un de molt petit. D'alarmes sí que n'hi van haver: recordo les sirenes un dia que estàvem dinant, quan vivia al carrer dels Sastres, i tots els veïns cap a tot allò de les Estires, el cementiri, la Plaça de les Monges, que era un descampat, i tothom allà fins que hagués passat. Olot tenia fama de ciutat carlina, i clar com que era de dretes, els avions d'en Franco passaven de llarg perquè sabien que molta gent eren dels seus.

On eres a finals la guerra? Jo no era a Olot, estava a Sant Jaume de Llierca, en una casa de pagès del meu tiet al Pla de Politger. Hi vam anar quan vam saber que les

tropes franquistes estaven a Barcelona, a peu i en tartana, vam trigar dos dies. Allà a prop hi havia l'aeròdrom de Tapióles...

Vas veure algun avió? Allà no, mai. Només avions el dia abans que entressin les tropes franquistes, els avions nacionals anaven ametrallant les carreteres, a tot el territori, i nosaltres estàvem a fora amb els meus cosins. El meu oncle ens va agafar de seguida i ens va portar a dins perquè sinó no sé què hagués passat. Fixa't si estaven a prop que una bala em va tocar a mi aquí a la cara, una bala rebotada. I l'endemà van tornar a passar per la carretera. Allà van bombardejar la fàbrica de Sant Jaume de Llierca, que feia material de guerra, dues o tres vegades, en dies diferents. I l'últim dia, la van cremar els mateixos republicans.

Quan estaves a Sant Jaume, cada dia, quants avions passaven més o menys? Jo sempre n'havia vist tres, un a davant i dos a darrera, sempre amb la mateixa formació. Passaven els últims dies, tres o quatre vegades, i després passaven cap a Besalú o Figueres. Una vegada, tres o dos dies abans de l'arribada dels franquistes, vaig veure dues esquadrilles que es dividiren, una anava en direcció cap a Figueres, però l'altra cap a l'Alta Garrotxa, cap aquella zona de Tortellà, en aquella zona passava molta gent, refugiats. Eren Stukas alemanys, però avions republicans, no en vaig veure mai cap.

CONTEXT

Els van desterrar, el seu pare el van cridar per la seva lleva, el front de l'Ebre s'havia desfet, i ell se n'anà a França ja que creia la causa perduda. Els comitès feren la família fora dels pobles per "feixistes", van passar moltes peripècies i acabaren a Calella de Palafrugell, on l'armada naval franquista bombardejava els canons costaners.

III.XII. Miquel

Sant Esteve d'en Bas, 1927

(informació proporcionada per Cristina Espelt, educadora social de la Caritat)

En Miquel recorda que molta gent marxava cap a França i també veure imatges de gent amb molt de bestiar marxant. Explica que ells, que vivien en una casa de pagès de Sant Esteve d'en Bas, Mestre Humà, van fer com un forat darrera una muntanya (estava a darrera casa seva) i quan sentien els sorolls dels avions o sonava una alarma s'amagaven allà a aquell forat fins que tornaven a sentir silenci. Això ho recorda molt bé. També recorda que un dia li va caure just una bala al costat seu i que realment el podia haver matat (això li va passar quan anava cap a amagar-se al turó). Recorda molt el soroll d'avions. Veien molts avions voltar i passar per sobre.