

## La ciutat republicana s'enlaira, per Pau Vinyes i Roig

**Pau Vinyes i Roig, historiador.**

El present article prete?n estudiar l'activitat duta a terme per la Comissio? Municipal de l'Aeroport Internacional de Barcelona, pel que fa al projecte de construccio? d'un aeroport internacional en terrenys de les poblacions Gava? i Viladecans, al Baix Llobregat, i les consequències poli?tiques, econo?miques i te?cniques de la seva realitzacio?. Aquesta Comissio? va estar presidida pel regidor d'Esquerra Republicana de Catalunya Joaquim Ventallo? i Verge?s (1899-1996), durant el primer govern municipal de la Segona Repu?blica a la ciutat de Barcelona. Impulsat per l'Ajuntament de Barcelona, el desig de dur a terme l'esmentat projecte trobara? molts entrebancs per poder tirar endavant. El cop me?s dur el va rebre durant els fets d'octubre de 1934, quan es va parilitzar la feina. Despre?s hi va haver diversos intents de projectar un aeroport internacional a Barcelona, pero? la Guerra Civil va estroncar un altre cop qualsevol intent. No va ser fins ben entrat el franquisme que Barcelona no va disposar d'un aeroport internacional, el conegut com l'Aeroport del Prat. Aquest article vol projectar la dina?mica de la Comissio? Municipal de l'Aeroport de Barcelona: els seus inicis, els projectes, les pole?miques amb l'Ajuntament del Prat de Llobregat, l'exposicio? de l'avantprojecte als baixos de la plac?a de Catalunya, els viatges de reconeixement i d'estudi a diversos aeroports d'Europa, la negativa de l'oposicio? al consistori barceloni? en donar suport al projecte –Lliga i PRR–, els impulsors del projecte –Joaquim Ventallo?–, etc.

Durant els anys trenta l'aviacio? estava en el seu moment a?lgid i la seva pra?ctica era constant. Les grans ciutats del mo?n occidental tenien grans aeroports i l'u?s de l'aviio? per a trasllats civils llargs era cada cop me?s frequ?ent. No era un mitja? de masses com ho e?s avui en dia, pero? comenc?ava a despuntar entre les classes benestants dels Estats de l'Europa occidental i d'Ame?rica, i aquesta va ser una de les raons que va fer que el seu intere?s fos cada cop me?s important entre la classe poli?tica barcelonina. Barcelona disposava de tres aero?droms a la poblacio? del Prat de Llobregat, l'Aero?drom Canudas –propietat de Josep Canudas, pare de l'aviacio? catalana–, l'Aero?drom d'Air France –conegut popularment com El France?s– i l'Aero?drom de la Volateria, de caràcter militar. Tres aero?droms eren insuficients per a una ciutat com Barcelona. Calia dotar la ciutat Comtal d'un aeroport internacional de qualitat que oferi?s un digne servei als seus futurs usuaris. Per aquest motiu, i a proposta de Joaquim Ventallo?, es va crear la Comissio? Municipal de l'Aeroport de Barcelona. La Comissio? es va posar a treballar de valent en l'avantprojecte de l'Aeroport de Barcelona a partir del 1931, tot just proclamada la Repu?blica. El marc? del 1933, es va organitzar, al soterrani de la plac?a de Catalunya, una exposicio? pu?blica per mostrar l'avantprojecte. L'exposicio? va ser inaugurada per l'alcalde de la ciutat Jaume Aiguader i pel mateix Joaquim Ventallo?, com a president de la comissió Municipal. Va assistir a l'acte un pu?blic nombre?s molt interessat en aquesta nova proposta. Barcelona agafava de nou les regnes de la modernitat i es capbussava de ple en el seu futur me?s proper. Diversos entrebancs van parilitzar el projecte de construir un aeroport internacional a Barcelona. En aquest avantprojecte es defineixen les li?nies clares per on va anar l'actuacio? municipal en la proposta aeronau?tica barcelonina.

Es va proposar construir un aeroport en uns terrenys agri?coles situats a la població de Viladecans i un camp d'aterratge de zepelins -el doctor Eckener director de la companyia Graf Zeppelin va fer una visita de treball a Barcelona, el 9 de novembre de 1932, per tal d'engegar el projecte dels vols del zepelin amb escala a Barcelona-, i es va descartar l'ampliacio? d'un dels aero?droms existents al Prat de Llobregat. Aquest fet va aixecar una forta pole?mica entre l'Ajuntament de Barcelona i aquesta poblacio? del Baix Llobregat. Josep Canudas, pare i divulgador de l'aviacio? catalana, s'hi va oposar rotundament. Va pressionar l'Ajuntament del Prat de Llobregat perque? fes al·legacions a l'avantprojecte. Canudas va ser el primer aviador titulat catala?, referent de l'aeronau?tica catalana, i va publicar diversos escrits i llibres sobre aviacio?. Tambe? va ser professor de vol i pilot de li?nies ae?ries. El seu aero?drom va ser conegut com el Camp del Canudas. Va arribar a ser cap dels Serveis Aeronau?tics de la Generalitat de

Les desavinences entre la proposta de l'Ajuntament de Barcelona i l'Ajuntament del Prat de Llobregat van ser tan grans que no van faltar motius per a ambdues parts per tirar endavant els seus propòsits, tot utilitzant la premsa de l'època i les influències polítiques. Cal tenir present que ambdós municipis estaven governats per Esquerra Republicana de Catalunya. D'una banda, la Comissió Municipal de l'Aeroport de Barcelona proposava els terrenys de Gava i Viladecans per la seva proximitat amb Barcelona, i descartava la proposta del Prat perquè es tractava d'una zona amb aiguamolls, és a dir fangosa, cosa que en dificultava la seva posada en pràctica. D'altra banda, el Prat de Llobregat arguïa la proximitat de l'aeroport projectat amb les muntanyes del Garraf i el fet d'estar massa a prop del nucli habitat. També deien que posant sorra es podien tapar els tolls d'aigua i que, com que ja hi havia l'aeroport Canudas, no calia ampliar-lo. El cost d'una proposta i de l'altra també era un motiu de disputa. Per al Prat de Llobregat la proposta de Gava i Viladecans era més costosa que no pas la pratenca. També es feia ressò del mal estat de les vies de comunicació entre Barcelona i aquestes poblacions barcelonines. De vegades, es tardava més a anar de Barcelona al Prat de Llobregat que no pas de Barcelona a Palma de Mallorca en avió. Un clar exemple va ser la rebuda del Graf Zeppelin que les autoritats municipals de Barcelona van fer aterrar a l'aeroport Canudas el maig del 1933. El president de la Generalitat, Francesc Macià, va arribar a l'aeroport quan el dirigible alemany ja havia reprès el vol, i la culpa va ser del mal estat de la carretera que unia la placça d'Espanya amb l'aeroport. No va ser fins després de la Guerra Civil que les comunicacions entre la ciutat de Barcelona i la població del Prat de Llobregat van començar a tenir cara i ulls.

Si s'hagués fet el projecte de Viladecans (el del Zeppelin va quedar descartat arran de l'explosió del dirigible alemany Hindenburg, ocorreguda l'Estació d'Aire Naval Lakehurst, a Manchester Township, Nova Jersey, el 6 de maig de 1937. De les 97 persones que hi viatgaven només se'n salvaren 62), segurament a dia d'avui no hauríem d'estar qüestionant la desaparició del Delta de Llobregat.

### Referències

Vinyes i Roig, Pau. (2011). *La ciutat republicana s'enlaira. L'Avantprojecte de l'Aeroport de Barcelona (1931-1934)*. Sant Andreu de Palomar: Llop Roig.