

## **Camp d'Aviació, Base Aèria, Aeroport de Reus o de Constantí**

*Josep M. Solé Barrufet*

**Resum:** història de l'inici i desenvolupament del Camp d'Aviació de Reus i vivències personals d'un que s'hi va passar 18 mesos fent el servei militar.

**Paraules clau:** any 1935, base aèria, Reus, Constantí, maniobres americanes, avions Neptú, memòries, servei militar.

**Resumen:** historia del inicio y desarrollo del Campo de Aviación de Reus y vivencias personales de uno que se pasó allí 18 meses haciendo el servicio militar.

**Palabras clave:** año 1935, base aérea, Reus, Constantí, maniobras estadounidenses, aviones Neptuno, memorias, servicio militar.

**Summary:** history of the beginning and development of the Reus Airfield and personal experiences of someone who spent 18 months doing military service.

**Key words:** year 1935, air base, Reus, Constantí, American maneuvers, Neptune planes, memories, military service.

No ens formem falses il·lusions, l'aeroport sempre serà de Reus, encara que no està malament que els alcaldes de Constantí el reivindiquin amb la raó que territorialment molt bona part és al terme de Constantí, però tal com diu l'adagi el peix gros es menja el petit. Reus és la façana, Constantí el darrere.

El camp d'aviació, tan a prop i tan lluny per a molts constantinencs. És ben cert que en una determinada època molts joves optaren per fer la mili al camp d'aviació. No tinc constància de l'any que començaren a fer el servei militar a la base, segur que fou a mitjans dels anys 40, i durà fins al 1998, quan se suprimí l'ús militar de la base; per tant, durant més de quaranta anys molts joves de Constantí, Reus, Tarragona i província optaren per fer-se voluntaris i fer la mili a prop de casa.

Com a norma prioritària, tots els articles que aporto als *Estudis de Constantí* estan vinculats amb vivències personals i amb el present no vull ser menys. Un botó de mostra: l'any que m'afecta directament, el 1934, nasqueren a Constantí

quaranta criatures: 22 homes i 18 dones. A l'hora del servei militar vàrem ser quinze mossos útils i set quedaren descartats per diferents motius. Dels quinze útils cinc foren voluntaris al Camp de Reus durant els anys 1954-1955. Segur que al llarg del temps el percentatge haurà estat semblant o diferent, però el cert és que molts fills de Constantí optaren per fer el servei precisament al Camp d'Aviació.

Segons comentaris d'amics una mica més grans, el servei militar era en aquell moment molt dur a l'Àfrica, al Pirineu i, en general, als regiments molt massificats, on no es menjava gens bé i es tenia poc respecte als soldats. Al Camp de Reus, pel contrari, hi havia poc personal (entre 300 i 400 soldats), molt de respecte per la tropa, bon menjar i molta proximitat de casa. És possible que les circumstàncies no sempre fossin així, però en conjunt les impressions eren positives. L'altra aspecte a tenir en compte era el pas pernocta que, si estaves lliure de servei, et permetia dinar, sopar i dormir a casa; passar llista entre les vuit i les nou del matí i tornar a casa entre les dotze i l'una del migdia.

Per a escriure aquest article he revisat força documentació dels anys passats i ha estat sorprenent i, a la vegada, penós que a cap lloc sortís el nom de Constantí. El més sorprenent i, a la vegada, inimaginable és que revisant totes les actes de les sessions del Ple de l'Ajuntament de Constantí, començant per les de 1947 i arribant a les de 1954, en cap d'elles es fa referència a les més de 65,5 hectàrees expropiades al terme de Constantí per part de l'Exèrcit de l'Aire l'any 1950. L'última acta revisada fa una petita menció que diu: «El Gobernador Civil de la Provincia de Tarragona informa al Sr. Alcalde de Constantí, que por el motivo de la construcción en el término de Constantí de una pista de la Base Aérea de Reus, el Estado construirá una carretera que unirá la de Reus-Tarragona, con la de Tarragona-Morell», una carretera que mai no es va fer. Suposo que devia estar prohibit o considerar-se un pecat que el Ple parlés d'un tema tan important pel poble.

També he tingut una altra sorpresa en revisar la documentació antiga quan he trobat el meu expedient -que adjunto- i diu que: «El Teniente Coronel del Estado Mayor solicita con urgencia toda la información lo más amplia posible» sobre la meva persona i família a l'Ajuntament de la vila. Aquests requisits demostren el control que es practicava de tots els ciutadans. Aprofito ara l'oportunitat per donar les gràcies, encara que sigui a títol pòstum, pel bon informe del senyor alcalde d'aquell moment.

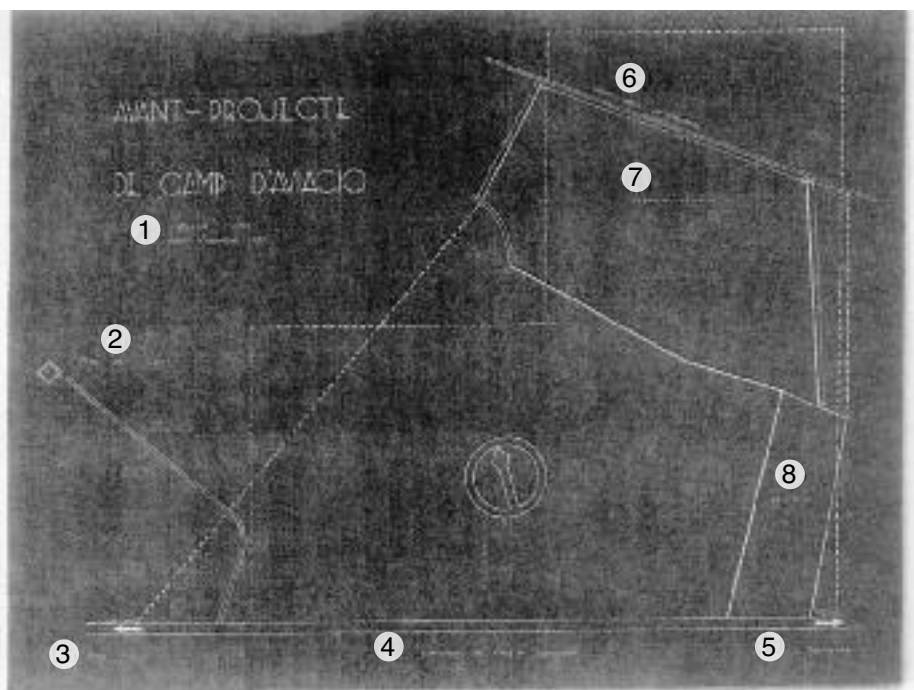
Aquesta llarga introducció no té cap altre motiu que servir de fil conductor a la història d'aquest Camp d'Aviació entre les diferents èpoques.

## **PRIMER PAS**

La societat civil de Reus és molt de Reus. Tenen eufòria del «Reus, París i Londres». Pels voltants de 1930 del segle xx la gent inquieta de l'alta societat posa molt d'interès en l'aeronàutica esportiva. A Barcelona ja s'han creat diferents clubs i la gent de Reus no vol ser menys, de manera que el 2 de maig de 1935 funda el «Aero Club de Reus». Aquesta entitat compta inicialment amb setze socis fundadors i una junta rectora que queda formada de la següent manera:

President: Francisco Borel Borrás  
 Vicepresident primer: Joaquim Montagut Varga  
 Vicepresident segon: Manuel Palmada Batista  
 Secretari: Josep Olesti Trillas  
 Vicesecretari: Domingo Rovira Marqués  
 Tresorer: Joan Serdat Pàmies  
 Vicetresorer: Arturo Vergés Sardà  
 Vocal: Angel Arraez Juan  
 Vocal: Ramon Fontgibell Ferran  
 Vocal: Joan Diaz Galceran  
 Vocal: Eulogio Bordás Vilanova

La seu de l'aeroclub es va ubicar al local del Real Automòbil Club, al carrer Pi Margall de Reus. Una de les primeres actuacions d'aquesta junta fou la de buscar els terrenys adequats per construir un aeròdrom al voltant de la ciutat. S'acordà que els socis fundadors i protectors pagarien quotes de 60 pessetes i els socis numeraris de 24 pessetes. Després de diverses opinions, es determinà



- |                                   |                             |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| (1) Escala 1:2.000, novembre 1935 | (5) Tarragona               |
| (2) Mas d'en Gasull               | (6) Camí antic de Constantí |
| (3) Reus                          | (7) Sebastià Jansà          |
| (4) Carretera de Reus a Tarragona | (8) Lluís Trilla            |

Avant-projecte de camp d'aviació (1935)

que un bon lloc serien unes parcel·les de terra situades a la partida de Quart, al costat del conegut Pi de Bofarull i, amb aquesta finalitat, s'iniciaren les gestions per a la seva compra. S'ubicava entre el Camí Vell de Constantí i la carretera de Reus a Tarragona, davant de la riera del Pi de Bofarull, mirant a Tarragona i com a límit la riera de la Boella, al davant del Mas Vermell, al terme de Constantí. Els terrenys en qüestió eren propietat de Lluís Trilla, Sebastià L lensà i altres. L'aeròdrom havia de tenir, segons els tècnics, la forma de L invertida i unes dimensions aproximades de 300 per 600m en els dos sentits.

L'alt cost dels terrenys va obligar la societat a demanar una ajuda a l'Ajuntament, que aportà 20.000 pessetes a compte dels pressupostos municipals de 1936. Llavors, la junta arriba a un principi d'acord per a l'adquisició de la finca de Sebastià Llançà, que tenia una superfície de 10 jornals, per un preu de 35.000 pessetes. Aquesta compra comprenia també altres parcel·les més petites. A continuació s'iniciaren els primers treballs de neteja i adequació del camp.

M'he permès d'escriure tot aquest preàmbul per trobar des d'un principi l'arrel del projecte del que serà finalment l'aeroport.

## **18 DE JULIOL DE 1936**

El Comitè Antifeixista de Reus confisca els terrenys que havia comprat l'aeroclub. Sigui per intuïció o per visió de futur comencen les obres d'adaptació per a camp d'aviació, amb la intenció d'oferir-les al govern de la República. A la ciutat de Reus hi ha molt d'atur obrer; per tant, el comitè antifeixista, amb data de 13 d'agost, té treballant al futur aeroport 262 treballadors. Les despeses inicials les afronta el comitè antifeixista. Gràcies a un préstec concedit pel Banc d'Espanya es fa l'expropiació de tot el terreny necessari i, segons Josep Bauqué, el preu de compra abonat és l'habitual del mercat. A finals d'aquell mes de juliol un centenar de soldats d'aviació republicana es fa càrrec dels terrenys de l'aeroclub per adequar-los a les necessitats de la guerra. Al mes de setembre el mateix senyor Bauqué, «por asuntos de guerra», reclama al govern central ajuda monetària per pagar jornals i se li concedeixen 40.000 pessetes. El 23 d'octubre és el consell municipal qui paga el jornal de centenars de treballadors que treballen de nit i de dia al camp d'aviació. Més endavant, una comissió delegada pels senyors Bauqué i Ortega es desplaça a Madrid per fer l'oferiment oficial al Govern de la República i als pocs dies el Govern de la Generalitat confirma l'acceptació de la proposta. El gener de 1937 el president del Consell es desplaça a València i aconsegueix que el govern central pagui 100.000 pessetes per les obres.

El primer vol improvisat de proves fou el dia 3 de setembre de 1936, a mans de pilots experimentats, com Torres i Iglesias, que en els mesos següents vingueren a comprovar les obres.

Les dimensions necessàries de l'aeròdrom militar havien de ser com a mínim de 200 per 700 metres.

Es construeixen alguns refugis per a avions, amb fustes i lones; un transformador per al subministrament elèctric, dos precaris hangars de 80 x 30 i de 40 x 30 metres i dos dipòsits de combustible enterrats, amb una cabuda de 8.000 litres cadascun.

Javier de Madariaga en un llibre escriu «Reus epicentre de la força aèria de la República».

Com allotjament d'oficials i soldats s'utilitzen pisos de Reus i masos de rodalies, com el Mas de Gasull, el Mas Terrats i el Mas de Font de Rubinat.

L'aeròdrom tenia una comunicació telefònica directa amb el comitè de Reus i un servei d'aigua provinent d'una mina pròpia del Mas de Terrats, que també s'utilitzava als tallers de reparació dels avions russos, com el Polikarpov 1-15, els Tupolev SB2 i els Katiuska. Aquest servei de manteniment i reparació es posa en servei gairebé des d'un principi.

El primer gran bombardeig fou el 9 d'abril de 1937 i un d'important fou el 2 d'agost del mateix any.

El primer cap de l'aeròdrom fou l'enginyer aeronàutic Alfredo Gavius Ferrer.

## LA INDÚSTRIA AERONÀUTICA

El Govern d'Espanya havia concentrat la indústria aeronàutica al sud de Madrid, a Carabanchel i a Getafe. Precisament en aquesta localitat estava ubicada Construcciones Aeronáuticas S.A. (CASA), la més important indústria del país dedicada a la fabricació i reparació d'avions. A finals d'octubre de 1936 dues columnes de l'exèrcit feixista s'apropen perillosament a Madrid, gairebé a les portes de Getafe. Amb l'enemic a les portes, el Govern de la República decideix traslladar la indústria aeronàutica de la zona a l'àrea mediterrània. Es va concretar que la CASA es traslladés a Reus. Tot just dues setmanes després, Getafe va caure en mans dels insurrectes.

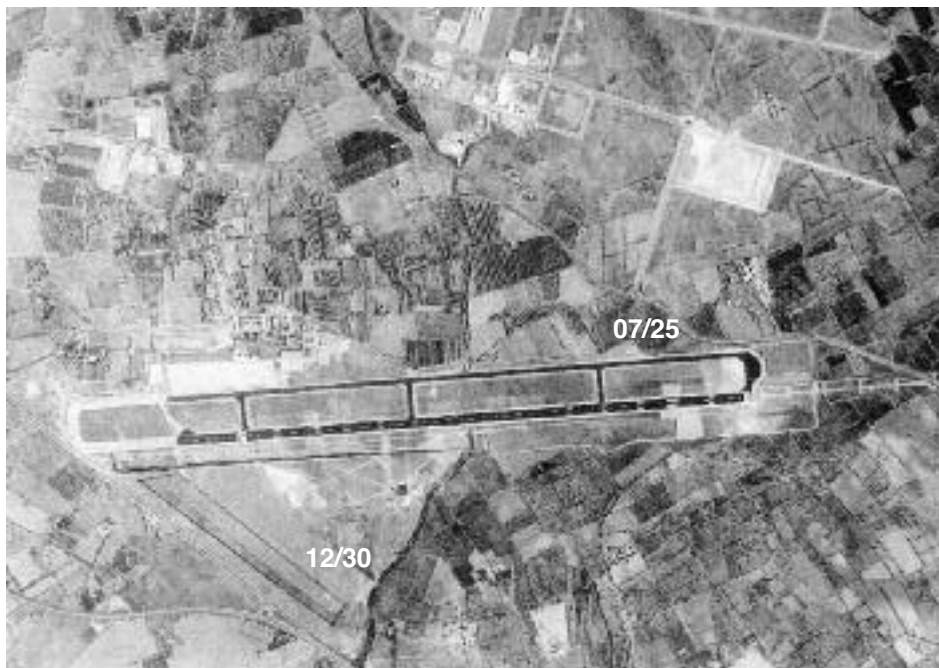
A Reus s'adapten les instal·lacions de l'Escola de Treball, com també de la caserna del regiment de cavalleria i el mateix picador que aleshores estava en desús. Allí s'ubica la indústria de CASA.

De Getafe cap a Reus es desplacen més de cent famílies de treballadors especialistes. Es tracta d'un personal imprescindible per fer funcionar la fàbrica, però es crea el problema de la seva col·locació perquè la ciutat no disposa de tants pisos lliures, encara que finalment tot se soluciona.

A finals de novembre de 1936 ja es reparen avions. La necessitat mana. Els treballs d'adaptació els dirigeixen l'enginyer Víctor Martín Elvira i el tècnic José Aguilar.

D'altra banda, els governs dels països europeus guanyadors de la primera gran guerra havien pactat la no intervenció en altres conflictes i, per tant, fan el sord quan el govern de la República Espanyola demana ajut, sense tenir en compte que tant Alemanya com Itàlia ajuden als sublevats feixistes. Mentre tant, el govern de la República busca suport militar directament a la Unió Soviètica (URSS) per fer front a la urgent necessitat de disposar de material bèl·lic de tota mena. Pel que respecta al material aeronàutic, l'URSS enviarà les peces per fabricar amb llicència russa l'avió de caça soviètic Polikarpov 1-15, conegut popularment com Xato, del qual l'URSS en va subministrar 185 unitats.

La indústria CASA, vinguda de Getafe a Reus, fou l'encarregada de muntar l'avió Xato. A la primavera de 1937 s'integra al Servei d'Aviació i Fabricació, amb



Pistes de terra 07/25 i 12/30

el nom de SAF-3, i passa a ser dirigida pel tinent coronel Ricardo López López i la direcció tècnica d'Alfonso Barbeta Vilches.

El primer avió de caça que va sortir de la fàbrica de Reus fou el mateix any 1937. En aquesta factoria s'hi fabricaren 60 unitats. Més de 1.000 persones treballaven a torns i, en determinats moments, arribaven a sortir dos aparells en 24 hores. Els avions sortien de la fàbrica sense les ales i llavors els portaven en camions fins a l'aeroport, on els tallers del camp acabaven la construcció.

Per donar suport a tota aquesta indústria en plena guerra civil, al camp d'aviació s'hi anaven a construir sobre la marxa dues pistes de vol, de terra compactada: la 07/25 de 1.100 x 60 metres i l'altra, denominada la 12/30, de 850 x 25 metres. La 07/25 anava paral·lela a l'actual de ciment, des d'on hi ha actualment les instal·lacions de l'aeroclub i fins a la riera de La Boella en direcció a Constantí. La 12/30 anava paral·lela a la carretera Reus-Tarragona.

El Mas de Gasull es va condicionar com a residència d'oficials, amb una capacitat per a 20 persones; el Mas de Terrats com a pavelló de sots oficials i altres instal·lacions de la finca com a dormitoris de la tropa. Altres masos de rodalies s'adaptaven per la cuina i la cantina. La farmàcia es col·loca al Mas de Font de Rubinat, a l'altre costat de carretera. També foren condicionats el Mas de Balbeny, el Mas de la Boella i el Mas de Nicolau.

Les pistes de terra compactada foren enfortides amb una mescla de sorra i carbó.

Els avions Xato tenien una envergadura de 9,10 x 6,30 metres. Sabem que Rússia considerava que cada Xato valia 412.000 pessetes. L'envergadura del Katiuska era de 20 x 12 metres.

Durant el curs de la guerra, varen passar per les pistes del camp tot tipus d'avions republicans: Mosques, Rates, Natatxes i altres. Pels tallers del camp els Polikarpov 1-15, Xatos, Tupolev SB2 i Katiuskas.

A finals de 1937 i primers de 1938, entre la indústria de CASA, la Foneria, l'Escola de Treball, el picador i altres tallers col·laboradors, la indústria de guerra ocupava a Reus més de 2.000 persones. A més a més, a la carretera de Castellvell estava ubicada la pirotècnia Espinós, que fou intervinguda el 1937, i també es convertí en fàbrica d'explosius i cartutxeria per a l'aviació militar. Al mes de febrer la CIG els encarregà una partida de 300 bombes incendiàries per entregar al Camp de Reus. En aquesta indústria hi treballaven més de 100 persones.

Reus aleshores comptava amb 32.000 habitants i, segons un estudi fet després de la guerra, patí 56 bombardejos, amb un total de 196 morts i 179 ferits. S'havien destruït 218 edificis i malmès 587 cases, o sigui, el 21% del total d'immobles, amb un cost valorat (al 1940) en 17,374.386 pessetes.

El camp d'aviació de Reus va passar del no-res a convertir-se, en poc temps, en una de les millors bases aèries de tota Catalunya i de l'Espanya republicana.

El cas de Constantí, situat entre Reus, Tarragona, el camp d'aviació, la Canonja i altres objectius militars de rodalies, és un miracle ja que pràcticament es va lliurar dels bombardejos, amb l'excepció de la bomba que caigué al carrer del Serapi, que causà la mort al Sr. Batista, que es trobava darrere la portalada gran de casa seva. L'ona expansiva li causà la mort, com també rebentà la porta de fusta. Recordo molt bé aquella porta gran mal reparada que durant bastants anys es continuava mantenint al seu lloc.

Sobre aquest bombardeig es va especular molt. La versió més possible és que una esquadrilla de bombarders alemanys fou sorpresa pels «Xatos» republicans que els atacà, i va fer que es dispersessin en totes direccions. Un d'aquells fou el que deixà anar la bomba, segurament per fugir més de pressa. Per tant, el bombardeig al poble de Constantí possiblement no estava preparat, però les circumstàncies foren les que foren. Malgrat això, sí que hi ha constància que el terme va ser bombardejat diverses vegades.

A Constantí es van construir refugis antiaeris, encara se'n conserven les restes. Un d'ells era el de sota la Plaça del Castell, que tenia tres portes: una al costat de l'Església, en començar les escales del Castell; l'altra, al peu de la timba del Roig i la tercera al pla de la timba de Marinera. Un segon refugi tenia la porta en començar la costa dels Hermanos (Carrer del Mig); per tant, a sota del carrer Major; una altra porta estava situada en el que després va ser el mercat i una tercera al peu de les escales del Morrot. Un tercer refugi estava sota la plaça de les Escoles Velles, amb els accessos en el que avui és el Carrer Francolí.

A Constantí segurament no hi havia objectius militars, però tenint en compte la nostra ubicació estratègica, sembla estrany que ens lliuréssim dels bombardejos.

Recollint informació per escriure aquest article, m'han cridat molt l'atenció els bombardejos patits a les comarques de l'Alt camp i Conca de Barberà.

Desconeixem els possibles objectius militars de molts pobles d'aquestes contrades, però van ser molt més bombardejats que Constantí per l'aviació franquista, tal com especifica al següent quadre:

**Quadre 1 Bombardeigs per municipis i comarques, 19/03/1938 a 17/01/1939**

	Habitants	Núm. atacs	Nombre víctimes	
	1936		total	identificades
ALT CAMP	29.597	46	12	5
Alcover	2.263	6	1	
Masó, la	326	1		
Milà, el	263	1		
Mont-ral	413	1		
Pla de Santa Maria, el	1.898	5		
Vallmoll	962	3		
Valls	11.006	29	11	5
CONCA DE BARBERÀ	25.790	53	57	22
Barberà de la Conca	1.133	2	8	4
Blancafort	1.001	1	2	
Espluga de Francolí, l'	3.255	7	7	5
Llorac	346	2		
Montblanc	5.120	15	8	3
Passanant i Belltall	960	1	2	
Pira	522	1		
Santa Coloma de Queralt	3.434	8	9	3
Sarrià	2.243	4	4	
Solivella	1.516	3	4	
Vilanova de Prades	328	5		
Vilaverd	726	1		
Vimbodí i Poblet	1.504	3	13	7
<b>TOTAL</b>	<b>55.387</b>	<b>99</b>	<b>69</b>	<b>27</b>

Font: ARNABAT, R. i INIGUEZ, D., *Atac i defensa...*, p.690-780.

## S'HA ACABAT LA GUERRA CIVIL

El 3 de maig de 1939, el nou govern de l'Estat del general Franco aprofita les bones instal·lacions del camp d'aviació. El Ministeri de l'Aire habilita la base per instal·lar-hi la Escuela de Caza del Ejército del Aire. El comandament del camp és confiat al capità Julio Salvador Díaz Benjumea. Aquest militar havia nascut a Cadis el 22 de maig de 1910. La seva participació a la Guerra Civil va concloure sent el pilot que més avions republicans havia abatut. El 1969 fou nomenat ministre de l'aire.

El primer curs de l'escola de caça de la base de Reus es realitzà entre l'1 de setembre i el 14 de novembre de 1939. L'escola de pilots continua fins a sisè curs i d'ella en surten nombrosos pilots que s'incorporen a les esquadilles expedicionàries de la División Azul per combatre l'exèrcit rus durant la II Guerra Mundial. A la primavera de 1940 comença el vuitè curs de caça i a l'agost el novè.





Caserna del Camp d'Aviació

Malgrat la bona marxa de la formació dels alumnes, els constants problemes que representen els voltants de l'aeròdrom (en particular, al terme de Constantí), amb rieres, barrancs, sèquies i altres obstacles, aconsellaren traslladar els cursos de caça a un altre aeròdrom situat al sud de la península. Al gener de 1941 les instal·lacions de l'escola es traslladen de Reus a Jerez i posteriorment a l'aeròdrom de Morón de la Frontera.

L'associació Aero Club de Reus va iniciar al 1949 els tràmits per aconseguir l'ús de la base aèria per als seus socis, una petició que va ser acceptada per l'autoritat militar. El 12 de maig de 1950 compra la primera avioneta i el 4 d'agost la segona, un material modest, però que vola. El 15 d'agost de 1950 s'inicia el primer curs de pilots civils, sota la direcció del capità de l'exèrcit de l'aire Silvino García Alonso.

L'aeroclub funciona. Es compren dues noves avionetes Piper Club. Continua dirigint el capità Silvino, ajudat pel també capità de l'aire Antonio Aleu Padreny. Aquest darrer va ser veí de Constantí durant els anys de joventut, fill del Dr. Aleu, metge de capçalera d'una part dels veïns de Constantí; germà també del Dr. Aleu, que tantes col·laboracions ha aportat al Centre d'Estudis de Constantí. El capità Aleu, que conservava molts amics a Constantí, fou sens dubte la persona que facilità que molts joves fessin el servei militar al camp de l'aviació (entre molts d'altres el qui signa aquest article).

Mentre tant, Espanya restableix relacions diplomàtiques amb els Estats Units d'Amèrica el 24 de desembre de 1950. Segons el parer de molts observadors, ja existia un pacte secret segons el qual els Estats Units podrien fer ús de les instal·lacions militars de forma immediata en el cas que es produís un hipotètic atac de la Unió Soviètica a l'Europa Central.

A finals de 1950 poques millores s'havien fet a la base aèria de Reus des de l'acabament de la guerra. Tot i haver servit per fer els cursos de pilots de caça, les dues pistes de terra abans esmentades, les comunicacions terra-aire,

hangars, tallers... tot havia quedat molt antiquat. Aquestes precàries instal·lacions serveixen perquè la 4a Regió Aèria Pirenaica instal·li el 23 regiment de caça.

## **ARRIBEN ELS DÒLARS?**

El 22 d'agost de 1952 el servei d'obres de la 4a Regió Aèria Pirenaica treia a concurs l'execució d'una nova pista d'aterratge pressupostada en 32,696.141 pessetes, acta de concurs públic, la construcció d'una pista afermada de designació 07/25 amb unes dimensions de 2.200 per 45 metres i un carril de rodatge paral·lel a la pista.

Un decret de 30 de gener de l'any següent declara d'interès nacional la construcció de l'esmentada pista (Butlletí Oficial de l'Exèrcit de l'Aire núm.15, de 10 de febrer de 1953). Un nou decret de 13 de novembre de 1953 autoritza el ministeri de l'aire a contractar per concert directe l'empresa Cubiertas y Tejados S.A., l'execució de l'obra addicional a la pista afermada, camins de rodatge i zones d'alerta de base aèria, amb un pressupost de 4,624.082 pessetes. L'abalisament de camp de vol es va contractar a finals de 1953 per un import de 1,097.381 pessetes.

Més de 1.200 m de pista són del terme municipal de Constantí.

Un capítol important de la despesa fou el cobriment de la Riera de la Boella amb un gran túnel.

Durant les obres d'anivellament del sòl alguns pagesos de Constantí que disposaven d'un bon animal i carro bolquet foren llogats per transportar terres en trajectes curts.

També varen emprar molts peons per palejar les càrregues de terra als esmentats carros. Les obres de la pista continuen a un bon ritme. S'observa molta maquinària moderna. Al gener de 1954 es posa en marxa l'abalisament de les pistes.

Al setembre de 1954 se subhasten les obres d'urbanització del recinte interior de la base. (Dóna la impressió que ja s'ha acabat la misèria). La millora i l'ampliació de les instal·lacions del camp van suposar un augment del personal destinat.

No ens enganyem, segur que en cap lloc públic està escrit, però qui paga les obres de la pista com totes les despeses de rehabilitació de moltes instal·lacions de la base són els dòlars americans.

No quedava cap dubte sobre la submissió del govern espanyol al govern dels Estats Units d'Amèrica. Hi ha una nota de premsa d'United Press de 23 de novembre de 1953 segons la qual «En el caso de almacenar bombas atómicas en España el Gobierno español no plantearía la más mínima objeción». Un altre exemple fou al 1957 amb la construcció de Ràdio Liberty a la platja de Pals, al Baix Empordà, que emetia propaganda a la URSS i països de l'Est.



Torre de control i secció de guàrdia aèria.

## VIVÈNCIES PERSONALS

Alguns lectors d'aquest article poden pensar que estic aprofitant que parlo de la història del Camp d'Aviació «per colar alguna batalleta de la mili», però no és així, tot al contrari, si determino d'escriure la història és per explicar unes vivències que per mi foren extraordinàries i al seu moment vaig agafar totes les anotacions possibles a fi de recordar-les i poder-les explicar. Perdoneu aquest preàmbul.

El 14 de març de 1950, prèvia convocatòria em presento al Centro de Reclutamiento del Ejército del Aire en Zaragoza. Evidentment, abans havia enviat la instància demanant l'admissió a l'Exèrcit de l'Aire. Som molts aspirants a reclutes. Pel matí, identificacions i entrevistes i, per la tarda, tots formats en un gran pati. Llegeixen els noms dels admesos, com també dels que no admeten, dient-los-hi que ja poden marxar. Comencen a llegir les destinacions: Sanjurjo, Zaragoza, Logroño i Reus. Ens indiquen el número de despatx perquè recollim la documentació i ja podem anar cap a casa.

Segons les instruccions, el dia 28 de març a les 9 h. del matí he de presentar-me a la base aèria de Reus.

A primers d'abril un centenar de reclutes de la comarca comencem la instrucció que dura tres mesos, jura de bandera i distribució de destins.

En aquell moment, a la base hi havia tres companyies: la Defensa, l'Aèria i Serveis.

Sóc destinat a la companyia de Serveis. Al destí de la feina en diuen la Guàrdia Aèria. La secció la formen un oficial de vols (generalment un tinent pilot), un sotsoficial (un sergent) i sis soldats (tres a dalt de la torre de control, amb el tinent, i els altres tres a la planta baixa, de cara a les pistes, amb el suboficial per cuidar de les mateixes).

L'oficial de vol teòricament havia de passar les 24 hores del dia a la torre, si bé tenia una habitació a sota mateix. El suboficial també tenia les 24 hores de servei i també una habitació en el mateix departament. Cada mes nomenaven tres oficials i tres suboficials, els soldats sempre érem els mateixos: tres a la torre i tres a la planta baixa que en diuen servei de pistes. Hi havia quatre llits per als soldats, a banda de l'esmentada habitació del suboficial.

Vaig ser destinat a la secció de pistes. Com que tenia pas pernocta anava cada dia a dinar, sopar i dormir a casa. Els altres dos companys (un era de la província de Lleida i l'altre del Delta de l'Ebre) dormien allí i gairebé mai marxaven.

Quan tocava fer alguna suplència a dalt de la torre sempre em tocava a mi.

A la secció de pistes hi col·laboraven dos bombers i el camió apaga focs, una ambulància i un sanitari, i un vehicle tot terreny amb conductor al servei de la gent de pistes.

En aquelles dates només s'utilitzaven les pistes de terra, a la nova de ciment encara s'hi treballava. Les pistes no estaven il·luminades i al fer-se fosc es tanca el camp posant la bandera vermella a la torre.

A les 8 h. del matí la gent de pistes amb el 4x4 revisava que estiguessin lliures d'obstacles, es donava la novetat a l'oficial de vol i, si tot estava correcte, s'obria el camp col·locant una bandera verda en lloc de la vermella.

Perdoneu tota l'explicació de l'organigrama, però el considero imprescindible per explicar el cas que m'ha portat a escriure aquest article.

## **MANIOBRES DE LA SISENA FLOTA NORD-AMERICANA**

Estaven previstes entre els dies 20 de gener i 4 de febrer de 1955, Operació «Advex 1-55». El dia 21 d'aquell mes jo em trobava a la torre de control fent la suplència d'un company i a mig matí dos grans avions de transport de la Navy



Avions Neptune aparcats a la base.

prenen terra a la base aèria de Reus. L'oficial de vol ens diu que es tracta de les primeres maniobres que fan els Estats Units dins de territori espanyol, però en principi no surten massa bé perquè els marines encara no havien ocupat la base ni el Port de Tarragona degut a que un vaixell va patir diferents contratemps.

El dia 20 de gener quatre vaixells de la sisena flota havien de desembarcar entre la Universitat Laboral i la Pineda; havien d'ocupar el Port de Tarragona i la nostra base aèria. Evidentment, com a simulacre de desembarcament, però aquí tenim el primer contratemps: el vaixell estrella, el més gran, el «Diamond Head», carregat amb 70 tones de material, 29 vehicles i 300 marines, encalla en un banc de sorra de la pre platja i queda tan ben clavat que els vaixells auxiliars no el poden treure. Finalment han de ser remolcadors del port i un vaixell de la marina espanyola els que el desencallin. Entre tot van passar tres o quatre dies. Tot s'havia retardat, per no dir que tot havia fallat. Al Port de Tarragona ja no hi feren res més sinó demanar ajut per remolcar-los i resguardar-se d'una gran tempesta.

L'oficial de vol justifica la informació que ens dona, ja que als americans només els interessa de la nostra base la pista de ciment i la torre de control; per tant, només el personal de la Guàrdia Aèria haurà de tractar amb els americans durant els dies que estiguin aquí. Les estades a casa del pas pernocta poc ens serviran perquè tindrem servei permanent a la torre de control, ja que els avions que vindran volaran dia i nit.

Estàvem acostumats a veure a les pel·lícules i a les «hazañas bélicas», que a les tropes dels Estats Units d'Amèrica tot els sortia bé, però a la primera que ens els trobem de bo de bo, encara que sigui en maniobres, la pifien de mig a mig. Menys mal que només hi ha haver quatre ferits lleus.

Comencen a portar material, munten un campament en tendes de campanya, arriben marines amb vehicles tot terreny, camions cuba amb combustible que, per cert, per treure del vaixell cuba hagueren d'improvisar un oleoducte de tres-cents metres per carregar els camions i degut al mal temps se'ls va trencar diferents vegades.

El dia 25 arriben els avions P-2 Neptune, 12 unitats. El dia 26 per la tarda es gira un gran temporal de vent que dificulta més la descàrrega.

El dia 27 persisteix el mal temps i els vaixells no encallats busquen refugi al Port de Tarragona. Formen part del comboi els destructors de la sisena flota, el Compton, el Purvis i el Massey, un buc taller Horlis per motors d'aviació i el AOG32 Mettaverset, vaixell tanc de gasolina.

El comandant de l'esquadró, capità de Fragata E.B. Rogers, manifesta durant una visita a la torre de control en presència de l'autoritat militar, que cada aparell Neptune té un cost d'un milió i mig de dòlars, que la tripulació és d'onze homes, que els avions patrullaran de dos en dos, que faran vols de deu hores i que la velocitat de creuer és de 350 km i la màxima de 500 km. També fa la invitació perquè un espanyol de la base pugui viatjar en cada vol. El coronel accepta de bon grat la invitació i encarrega a l'oficial de vol que organitzi als que els acompanyaran.

El contraalmirall Ewens, cap de les forces aeronavals de l'Atlàntic i del Mediterrani és rebut per les autoritats militars i civils en presència de la premsa, com el NODO, la NBC, TVE, LAGOS, EFE i altres. Posteriorment, fa una roda de premsa i manifesta el desig que els Estats Units realitzi aviat maniobres conjuntes



Avió P-2 Neptune de l'excursió.

amb l'armada espanyola. A preguntes de la premsa, explica detalls tècnics dels exercicis programats, com la localització d'un submarí de la Unió Soviètica, el «Grampus», que amenaça la sisena flota, com també exercicis de tir, entre d'altres.

Finalment, millora el temps i tot torna a la normalitat, superant-se tots els problemes logístics.

Comencen els vols dels Neptunes. Després de deu hores de vol, arriben els dos primers avions i, seguidament, se n'enlairen uns altres dos. A la torre de control hi ha feina seguida. Un oficial de vol americà està permanentment allí de dia i de nit. Per part nostra igual: l'oficial de vol i, com a mínim, un soldat. A mi em toca fer dues nits de guàrdia. També ens acompanya un controlador de vol de l'Aeroport del Prat.

Les nits de gener són llargues: entrepans, Coca-Cola, tabac Pall Mall i cafè, molt de cafè. Tot ajuda a passar l'estona. La primera nit, l'oficial americà destinat mig parlava espanyol i d'una forma o altra ens anàvem entenent. La segona nit, amb un altre oficial, res de res, comunicació mínima limitada a signes i dibuixets.

El dia 3 de febrer l'oficial de vols diu que tots els oficials ja han volat amb els Neptunes i que per l'últim viatge té un caporal primer però falta un voluntari per complir que en cada viatge n'hi vagi un de la base. Llavors, sense més preàmbuls diu: «Solé si vols pots anar-hi tu. No és obligació ni cap ordre».

No em va sorprendre la proposta, ja feia uns dies que hi donava tombs; que si faltava personal a última hora hi hauríem d'anar la gent de la guàrdia aèria. Podria haver dit que no, però vaig dir que sí. Sabia per ells mateixos que el viatge era un «pal» i encara més sent de nit, però també em feia gràcia volar en un d'aquells súper avions. Era una oportunitat que no es presenta cada dia, el que es diu trobar-se al lloc en el moment oportú.

Vam despegar a les 22 hores i vam aterrar l'endemà a les 8 del matí. Fou una nit llarga (de 10 hores), però no tan pesada com alguns deien. L'oficial artiller era fill de mare hispana i a les converses tenia molta facilitat amb la llengua



Pistes de terra 07/25 i 12/30.

espanyola. Aquella nit fou molt tranquil·la: no tinguérem exercicis de tir ni cap notícia del submarí rus.

Tota la tripulació va ser molt correcta amb aquest soldadet. Amb el copilot havíem coincidit a la torre de control i ens coneixíem, però no ens enteníem. Deu hores donant tords per sobre del Mediterrani i de nit, només veia algunes llumetes. També vaig pensar en alguns moments: «Què fots tu aquí en mig d'aquest tinglado!». Dins d'un avió enorme, passem la nit menjant entrepans, bevent Coca-Cola, cafè i voltant per dins l'aparell, d'un lloc cap a l'altre (torre d'artilleria, zona de radar, cabina de pilots, bodega,...) en companyia de l'artiller. Una bona experiència que tenia ganes d'explicar com anècdota de la mili.

El 30 d'agost de 1955 acaba el contracte amb l'exèrcit de l'aire espanyol i cap a casa falta gent.

## SEGUEIX LA HISTÒRIA DEL CAMP D'AVIACIÓ DE REUS

Segons referències, l'octubre de 1955 l'Exèrcit de l'Aire de l'Estat espanyol fa unes maniobres semblants a les dels americans; o sigui, de vigilar el Mediterrani. El general Franco en persona ve a la base aèria de Reus per comprovar l'eficàcia del seu exèrcit. S'han concentrat 29 bimotors Heinkel, procedents de Sevilla, Saragossa i Albacete i un aparell amfibi anomenat Gruman. Tots ells despeguen i aterren després de patricular sobre del Mediterrani.

L'Aero Club de Reus participa en diferents trobades amb altres aeroclubs.

L'octubre de 1959 té lloc l'arribada de la V Volta Aèria a Catalunya. L'alcalde de Reus, Joan Bertran, feu entrega al coronel en cap de la base, Don Emilio Lecona, d'una imatge de la Verge del Loreto, patrona de l'aviació.

A començaments dels anys 60, la base aèria va iniciar un procés impulsat per les forces vives provincials encaminat a la seva obertura al trànsit aeri de caràcter civil; és a dir, al transport de viatgers. La Costa Daurada s'estava convertint en una zona turística de primer nivell. En aquelles dates el desenvolupament de la societat del benestar i la millora de la qualitat de vida a l'Europa Occidental estaven generant un turisme de masses. Calia, per tant, aprofitar aquells equipaments que afavorissin l'arribada de turistes estrangers o, el que és el mateix, de clients potencials pel comerç local. Les dificultats, però, no foren poques, especialment amb les autoritats militars espanyoles, perquè donava la impressió que no els preocupava gaire l'ús civil de les instal·lacions aèries reusenques.

El 14 de novembre de 1957, l'Aeroport de Reus es va provar d'obrir al trànsit civil nacional, amb alguns intents d'establir línies regulars entre Reus i Madrid, però no van acabar d'ensortir-se'n amb èxit.

Al 1961 és van lliurar a les autoritats espanyoles les instal·lacions de combustible, l'abalisament i la central elèctrica de la base aèria de Reus, la construcció de les quals havia anat a càrrec del fons d'ajuda americana.

El 26 d'agost de 1961 s'anuncia que l'Estat Major de l'aire autoritza l'arribada de vols «xarter» a la Base de Reus, sempre i quan estigui organitzat el servei de duanes.

La bona disposició de l'exèrcit del aire en aquells moments va permetre la utilització d'unes precàries instal·lacions a la planta baixa de la torre de comandament com a terminal de passatgers, de departament de duanes i de sala d'embarcament de passatgers.

Així, durant la dècada dels anys 60 es fa un complement de caps de pista amb il·luminació, que comporta una nova expropiació de més de vint hectàrees i s'acosta cada vegada més al nucli urbà de Constantí.

La nova ampliació permetrà l'arribada de vols xarter, tant de dia com de nit, i caldrà una reforma per subministrar combustible als aparells. Cal adequar les pistes amb un sistema d'abalisament que suposa una inversió de 2,5 milions de pessetes, la meitat de les quals són aportades per l'Exèrcit de l'Aire; la Diputació i els ajuntaments de Tarragona, Reus i Vila-seca aportarien l'altra meitat.

Fins al 1974 l'Aeroport va funcionar amb aquestes precàries condicions militars. Aleshores es construeix un petit edifici terminal, pròxim a la capçalera de la pista 07, amb una superfície de 1.500 m quadrats.



Es continuen utilitzant les instal·lacions militars com la torre de control i les ajudes a la navegació. Mentre tant, des de juliol de 1971 la base aèria de Reus havia passat a denominar-se Escuela de Suboficiales del Aire i es va dedicar a la formació de personal de l'Exèrcit de l'Aire.

A poc a poc dona la impressió que l'activitat militar va de baixa, mentre que l'aeroport civil millora amb l'activitat turística. Segons dades oficials de 1973, l'afluència de vols respecte de l'anterior any havia augmentat un 80% i la de passatgers un 70%. La dinàmica ascendent s'havia accentuat, especialment al tombant de la dècada. Així, l'any 1960 foren 4.500 el nombre de passatgers arribats a l'aeroport, mentre que l'any 1971 en foren 63.141. Un any després la xifra havia augmentat fins als 101.000 passatgers. Aquestes xifres corresponen a vols xàrter.

A principis de 1976 s'amplia l'estacionament civil de l'aeroport, fins assolir una superfície de 35.000 metres quadrats, amb una capacitat per aparcar deu aeronaus de tipus mitjà. L'obra costa 23,637.000 ptes.

A principis dels anys noranta l'escassa activitat militar de la base va donar pas a la supressió, l'abril del 1992, de l'escola de suboficials. Un any més tard, la base aèria va passar a ser classificada simplement com aeròdrom militar.

Capítol a banda, la Universitat de l'Aire comença a funcionar l'any 1996. L'Associació Espanyola de Pilots Civils, la Fundació Rego, impulsen l'assignatura de Protocol per col·laborar amb la Universitat Rovira i Virgili. Acorden possibilitar la presentació dels estudis del centre.

Tot i els èxits i el bon funcionament del CESDA (escola de pilots), la Universitat de l'Aire encara tenia molts problemes al 2003. Confio que finalment hagin sigut superats.

El 1995 es complia el 60è aniversari de l'Aeroport. Es feren moltes activitats. El diumenge 14 de maig fou un dia de portes obertes i unes 16.000 persones varen visitar la base per veure i tocar els caça reactors F18, entre d'altres. Foren exhibicions de vol, trencant la barrera del so i es feren salts en paracaigudes.

A finals dels anys 90, l'aeroport de Reus disposava d'una terminal de passatgers de més de 4.000m quadrats, que permetia atendre uns 1.200 passatgers al mateix temps.

El 19 de juny de 1998 el ple de la Comissió de Defensa i Transports CIDE-TRA va acordar la supressió de l'aeròdrom militar de Reus. Com a instal·lació oberta al trànsit Civil (ordre de 31 de maig de 1990, Butlletí Oficial de l'Estat d'1 de juny de 1999). A partir d'aquell moment es va constituir exclusivament com aeroport d'interès general.

Resumint, les instal·lacions de l'esmentat camp d'aviació s'iniciaren com aeroclub de Reus al 1935 i aeròdrom militar de la República al 1936. Acabada la Guerra Civil, es convertí en «Escuela de Caza de la 4ª Región Aérea Pirenaica, Base Aèrea de Reus 23 Ala de Caza». El 1970, en «Escuela de Suboficiales del Ejército del Aire». El 1992, en «Escuela de Especialistas del Ejército del Aire».

L'1 d'octubre de 1998 es va celebrar l'acte protocol·lari de tancament de la base militar que va finalitzar amb l'entrega de la bandera del regiment a l'alcalde de Reus, senyor Josep Abelló, la qual es conserva actualment al Museu Comarcal Salvador Vila-seca.

Per garantir l'adequat desenvolupament de l'aeroport, el mes de juliol de 2001 el Ministerio de Fomento en va aprovar el pla director (ordre de 16 de juliol de 2001, BOE de 8 d'agost de 2001).

El 7 d'abril de 2003 començaren les obres de la nova terminal d'arribades, la qual va iniciar els seus serveis el 16 de maig de 2005. La inversió superà els 4,5 milions d'euros. Dissenyat amb capacitat per a 1.500 passatgers per hora, l'edifici disposa de 3.800m quadrats, distribuïts en dues plantes. La planta baixa es divideix en dos espais separats: la primera de les sales acull l'àrea de recollida d'equipatges i disposa de tres centres de recollida, dues d'elles dobles amb capacitat total per atendre sis vols alhora. La segona de les sales inclou els locals destinats als operadors turístics, companyies aèries, empreses de lloguer de vehicles, cafeteria i despatxos per les forces de seguretat de l'estat. La planta alta es destina a lloc tècnic. La terminal es completa amb l'ampliació de l'aparcament existent, amb 20 places per autocars i 70 per turismes, de manera que l'aeroport disposa d'un total de 49 places per autocars i 286 per turismes. També s'ha construït un nou edifici destinat a donar servei a les companyies de baix cost, amb una superfície de 850m quadrats, que consta de vuit taulells de facturació. Finalment, comentar que el 13 de febrer de 2007 es van iniciar les obres de demolició de les instal·lacions de l'antiga base aèria per tal de deixar els terrenys expedits per la construcció de la nova terminal de passatgers.

Està previst un pla d'inversions que anirà transformant l'Aeroport de Reus en l'eina adequada pel desenvolupament del Camp de Tarragona, tant a nivell turístic com industrial. El pla director és molt ambiciós. Espero que es compleixi al màxim. Segons referències d'última hora, els darrers anys el moviment de passatgers ha superat el milió anual i en determinades dates de fort moviment turístic les operacions d'aparells han superat les 70 diàries. Són bones notícies, que duri i si és possible, que millori pel bé econòmic i social de la nostra comarca.

## **DADES TÈCNIQUES (DESEMBRE DE 1976)**

### **Pistes**

Pistes antigues de terra: 07/25 i 12/30

La 07/25: en zona d'aterratge en tren plegat, de 1.100 x 50 m., paral·lela a la pista de ciment de terreny dur piconat. La 12/30 té 850 x35 m, terreny natural, paral·lela a la Carretera Reus-Tarragona.

La pista 07/25 és de ciment hidràulic; té 2.900 x45 m., desplaça 700 metres quadrats en la capçalera degut a la proximitat a la carretera de Reus-Tarragona. Hi ha tres carrils de sortida i dos finals de 22,5 m. d'amplada i 90 graus respecte a la pista de vol. Tot està asfaltat.

La distància al llindar de 25: 640 metres, 1.460 metres i 2.160 metres.

El carril de rodatge a la pista 07/25 és de 22,5 metres d'amplada, la distància a la vora de la pista de 145 metres, asfaltat.

Apartadors d'espera en les dues capçaleres 07/25 de formigó hidràulic.

**CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE**

**REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE**  
71719123-2013-00000

**DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE**

PROVINCIA: TARRAGONA  
MUNICIPIO: REUS (TARRAGONA)

PARCELA: 2013  
CANTIDAD DE SUPERFICIE: 2013

**PARCELA CATASTRAL**

PROVINCIA: TARRAGONA  
MUNICIPIO: REUS (TARRAGONA)  
PARCELA: 2013

**CONSTRUCCIÓN**

TIPO	USO	VOLÚMEN	VALOR
FINCA	IND	0,00	1,076
VALER	IND	0,00	1,076
ANEXO	IND	0,00	0,000

E. 102000

Este documento tiene carácter informativo, para sus datos pueden ser modificados durante el tiempo o estar actualizado no siempre en la I.C.T.

LUGAR: TARRAGONA (TARRAGONA) PROVINCIA  
MUNICIPIO: REUS (TARRAGONA)  
CANTIDAD DE SUPERFICIE: 2013

Junio - 17 de Octubre de 2019

**CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE**

**REFERENCIA CATASTRAL DEL INMUEBLE**  
E0330732-2000001

**DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE**

PROVINCIA: TARRAGONA  
MUNICIPIO: REUS (TARRAGONA)

PARCELA: 2000  
CANTIDAD DE SUPERFICIE: 2000

**PARCELA CATASTRAL**

PROVINCIA: TARRAGONA  
MUNICIPIO: REUS (TARRAGONA)  
PARCELA: 2000

**CONSTRUCCIÓN**

TIPO	USO	VOLÚMEN	VALOR
FINCA	IND	0,00	1,000
VALER	IND	0,00	1,000
ANEXO	IND	0,00	0,000
FINCA	IND	0,00	10,000
VALER	IND	0,00	0,000
ANEXO	IND	0,00	0,000
FINCA	IND	0,00	0,000
VALER	IND	0,00	0,000
ANEXO	IND	0,00	0,000
FINCA	IND	0,00	0,000
VALER	IND	0,00	0,000
ANEXO	IND	0,00	0,000
FINCA	IND	0,00	0,000
VALER	IND	0,00	0,000
ANEXO	IND	0,00	0,000
FINCA	IND	0,00	0,000
VALER	IND	0,00	0,000
ANEXO	IND	0,00	0,000
FINCA	IND	0,00	0,000
VALER	IND	0,00	0,000
ANEXO	IND	0,00	0,000
FINCA	IND	0,00	0,000
VALER	IND	0,00	0,000
ANEXO	IND	0,00	0,000
FINCA	IND	0,00	0,000
VALER	IND	0,00	0,000
ANEXO	IND	0,00	0,000
FINCA	IND	0,00	0,000
VALER	IND	0,00	0,000
ANEXO	IND	0,00	0,000
FINCA	IND	0,00	0,000
VALER	IND	0,00	0,000
ANEXO	IND	0,00	0,000

E. 102000

Este documento tiene carácter informativo, para sus datos pueden ser modificados durante el tiempo o estar actualizado no siempre en la I.C.T.

LUGAR: TARRAGONA (TARRAGONA) PROVINCIA  
MUNICIPIO: REUS (TARRAGONA)  
CANTIDAD DE SUPERFICIE: 2000

Junio - 17 de Octubre de 2019

Superficie del terme de Constantí i Reus.

### **Plataforma d'aeronau**

Les dimensions de 150 x450 m., amb capacitat per a tres avions tipus DC9 i deu B727-200, amb entrada i sortida per potenciar el paviment de lloses de formigó hidràulic.

L'edifici de la terminal de passatgers té una superfície de 1.350 m2.

### **Zona de manteniment de l'aeronau**

Dos hangars situats en zona militar de 930 x36m2 i de 40 x30m2, respectivament.

### **Torre de control**

Freqüències: 118.7 MPZ, 121.5, 123.1, 139.3, 257.8 i 243. Central elèctrica i grups d'emergència. Centre d'emissors. Subestació VOR.

### **Salvament i acció d'incendis**

Hi ha tres extintors amb un total de 1.050 K de pols química, un auto extintor de 660 litres d'emulsor i 3.140 litres d'aigua, i finalment, un vehicle nodrissa de 6.000 litres d'emulsor i 5.860 litres d'aigua.

### **Personal civil**

Administratiu, 20; línies aèries, 25; CAMPSA, 10; i concessionaris, 10.

### **Superfície total de l'Aeroport**

Sobre la superfície total d'ocupació del Camp d'Aviació, després de 83 anys d'existència i haver estat sotmès a diferents expropiacions, podem donar com a bons els 2,476.023 m2, equivalents a 247,60 hectàrees. A la primera fase de l'any 1936 la superfície era 1,820.457 m2 i segons el cadastre estaria totalment situat al terme de Reus. Segons confrontacions fetes amb el cadastre de Constantí d'abans de la guerra, uns 50.000 m2 eren del terme de Constantí, concretament del polígon 21, partida Mas de l'Aleu. L'ampliació de la pista als anys 50 és tota feta al terme de Constantí i, segons el cadastre actual, ocupa 581.184 m2, incloses les expropiacions dels anys setanta. Afecten en total 55 parcel·les amb moltes segregacions. Propietaris expropiats de Constantí, la majoria.

Resumint: 1,820.587 m2 són el terme de Reus, 655.466 m2 són del terme de Constantí. Tot segons el cadastre.

Això és tot? Vés a saber, en diferents moments han corregut rumors ben fonamentats d'una ampliació de l'aeroport com quan a l'agost de 1957 va sortir la notícia que el govern nord-americà tenia intenció d'ampliar i reunificar la Base de Reus es publicà que tenien pressupostats dos milions de dòlars. Aviat un grup de topògrafs començaren a prendre mides i clavar estakes per les partides dels Aubellons, Sant Llorenç i el Clot de Riera, polígons 17, 18 i 19 del terme de Constantí, dient que s'havia de construir una pista transversal.

Anys més tard, a la Fira de Reus es va presentar una maqueta del que havia de ser el futur de l'Aeroport, amb la pista abans esmentada i la construcció d'un gran pàrquing-taller de manteniment d'aeronaus. Aquest projecte el consideraren de construcció imminent, dintre del polígon 21, Mas de l'Aleu. (Algun espavilat ja

va fer algun intent de compra , però tot va quedar igual). De moment tot són projectes aparcats.

Fins i tot el pla general d'ordenació del terme de Constantí manté una reserva de terreny per la possible ampliació de l'aeroport.

## **EPÍLEG**

Què lluny queda l'any 1954!

Però per fi he trobat el moment de posar negre sobre blanc i dedicar un temps a ordenar alguns fets que recordo haver viscut i que sempre havia tingut ganes d'explicar. M'he dedicat a buscar i rebuscar dades per elaborar el marc històric adequat i poder encabir una part de les meves vivències de joventut dins la història del Camp d'Aviació de Reus i Constantí.

Crec que escriure aquest article pel Centre d'Estudis de Constantí ha estat el lloc més adient.

Estic content perquè després de passar hores investigant la història d'aquestes instal·lacions, els veïns de Constantí i persones d'altres indrets que estiguin interessades, podran conèixer una mica més el Camp d'Aviació llegint aquest article que modestament ofereixo de tot cor. Moltes gràcies.



REGION AEREA  
PIRENAICA

JEFATURA DE  
~~REGION DE INGENIERIA~~  
PROPIEDADES

Núm.

211

Adjunto tengo al gusto de remitir a Vd., escritos dirigidos a los vecinos de esa localidad, que al respaldo del presente escrito se expresan, relativos a la constitución de los depósitos previos que previene la Ley de 7 de octubre de 1.939 (B.O. n.º 285) y a los terrenos expropiados para la pista del Aeródromo de Reus, rogándole tenga a bien hacer entrega a los mismos, a la mayor urgencia posible.

Dios guarde a Vd. muchos años.  
Saragosa, 30 de enero de 1.953.

EL COMENDANTE JEF.

SR. ALCALDE PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE

COBLENZ.

Ofici de la Jefatura de Propietats de la Regió Aèria Pirenaica relatiu a la constitució dels dipòsits previs i als terrenys expropiats per a l'Aeròdrom de Reus (30 de gener de 1953).

RESUMEN DE LA EMPRESA.

- D. Pablo Galarons Ravel
- D. Pablo Galarons Ravel
- D<sup>a</sup> Rosa, D<sup>a</sup> Dolores, D<sup>a</sup> Encarnat y D. Gregorio Lluís Galarons.
- D<sup>a</sup> Encarnat Alais Torres
- D. José Jansa Solé
- D. Jacinto, y D. Pablo Viciama Fons y D<sup>a</sup> Mariá Josefa Viciama Fons.
- D<sup>a</sup> María Rovira Rovira
- D. Ramón Gabaldá Aules
- D<sup>a</sup> Luis Adserias Paa
- D. Pablo Bofarull Cardá y D<sup>a</sup> Josefa Gabré Solé
- D. Manuel Sampedro Ayat
- D. Manuel Sampedro Ayat
- D. José Pragas Folch
- D. Agustín Soler Grau
- D. Luis Roig Rissat y D<sup>a</sup> Cayssa Rovira Planas
- D. Salvador y D. Adrián Rovira Roig
- D. Domingo Galbalde Martí
- D<sup>a</sup> María Josefa Geriá Illa
- D. Manuel Sampedro Ayat
- D<sup>a</sup> María Gabaldá Martí
- D. Luis Ferré Brunet
- D. Agustín Solé Solé
- D. Agustín Solé Solé
- D. Juan Roig Gurall
- D<sup>a</sup> Ana Yrriola Martorell
- D. Francisco Roig Ferré
- D<sup>a</sup> Antonia Marcel Fons
- D. Pedro Geryu Ferré
- Herederos de D. Pablo Rosell Escobens
- D. Luis Sembrá Moragas
- D. Sessandina Bofarull Ferreras y D<sup>a</sup> Teresa Huidrich Martorell
- D. Pedro Papiol Vidal y D<sup>a</sup> Paula Brullas Nin
- D. Antonio Font Roig
- D. Pablo y D. Antonio Estruch Malapeira
- D. Jacinto Viciama Fons
- D<sup>a</sup> María Carbo Riera
- D. Estaban Rovira Ferreras
- D<sup>a</sup> Rosa Bartoli Roig
- D. José Jansa Solé
- D. José Roca Tibau y D<sup>a</sup> María Rosich Gidó
- D. Modesto Roig Civit y D<sup>a</sup> Dolores Rocasens y Fraica.
- D<sup>a</sup> Caela Berba Puig
- D. José Font Galarons
- D. Pablo Jansa Antirad



4.º REGIÓN AÉREA

JEFATURA DE  
PROPIEDADES

Imp. Matrazano—Mod. 8. 1. 2

Al contestar cñense  
los datos del recuadro

RE.º

N.º

YVV

Registro de ENTRADA

N.º 169

27 de 5 de 1953

Se contesta de escrito:

RE.º

N.º

Fecha

ASUNTO.

Adjunto tengo el gusto de remitir a Vd. edicto relativo a la expropiación de terrenos destinados a la construcción de la pista del Aeródromo de Reus, en el que se expresa la fecha, hora y lugar donde se realizará el pago de las fincas que se mencionan en el mismo, por si tiene a bien ordenar su fijación en el tablón de anuncios de esa Alcaldía.

Le ruego convoque a tal acto a los propietarios, que al respaldo se expresan, y ponga en conocimiento de los mismos la necesidad de efectuar su presentación con el título o títulos acreditativos de la propiedad y de certificación de cargas y última inscripción expedido por el Registro de la Propiedad.

Dios guarde a Vd. muchos años.  
Zaragoza, 22 de mayo de, 1953.

EL COMANDANTE JEFE

Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de CONSTANTÍ.

Ofici de la Jefatura de Propietats de la Regió Aèria Pirenaica relatiu a l'expropiació de terrenys destinats a la construcció de la pista de l'Aeròdrom de Reus (22 de maig de 1953).



RESPALDO QUE SE EXPRESA

=====

D. Pablo Gèlorons Ravell.  
D. Ramón Gabalda Aules.  
D. Pablo Bofarull Cerdá y D<sup>a</sup> Josefa Ca  
bré Solé.  
D. José Planas Folch.  
D<sup>a</sup> María Josefa Cerdá Illa.  
D. Agustín Solé Solé.  
D<sup>a</sup> Ana Tarrida Martorell.  
D. Francisco Roig Ferré.  
Heredores de D. Pablo Rosell Recasens.  
D. Luis Sendra Morages.  
D. Jacinto Veciana Pons.  
D<sup>a</sup> María Carbó Riera.  
D. Esteban Rovira Torrens.  
D. José Bosch Tibau y D<sup>a</sup> María Rosich Giné  
D. Dolores Recasens y Freixa.  
D<sup>a</sup> Tecla Barba Puig.



4.ª REGIÓN AÉREA

SECTOR AEREO DE TARRAGONA

J E F E

Imp. Planchas - Mod. E. 1-3

Al contestar citease los datos del recuadro

Rt. 28-3-6  
N.º 934

Registro de ENTRADA

N.º 197  
21 de Junio de 1953

Se contesta su escrito:

Rt.º

N.º

Fecha

ASUNTO:

INTERESANDO CERTIFICADOS.

Ruego a Vd. me sean facilitados 28 certificados de la relación que con el presente oficio le adjunto, con los líquidos imponibles y cuota de Contribución de las fincas expropiadas por este Ejército para la ampliación de esta Base.

Dios guarde a Vd. muchos años.

Base Aérea de Reus, 20 de Junio 1953

EL CORONEL JEFE SECTOR AEREO

-Juan Diaz Dominguez-



Sr. Alcalde de Constantí.-

Ofici del cap del Sector Aeri de Tarragona demanant a l'Alcalde de Constantí informació de les finques expropiades per a la Base Aèria de Reus (22 de maig de 1953).

  
EJERCITO DEL AIRE  
Región Aérea Pirenaica  
ESTADO MAYOR

*1273*  
**URGENTE**

Sección 2.ª Bis  
Negociado 2.ª  
Núm.

La copiatción deberá ser dirigida al Jefe de esta Sección, indicando número y fecha de este escrito.

Registro de ENTRADA  
N.º 429  
14 de Dic de 1953

Siendo necesaria en este Estado Mayor, una información lo más clara y amplia posible sobre la conducta moral e ideas políticas observadas por el individuo que al dorso se indica, así como de sus familiares, ruego tenga a bien remitirme, con la urgencia posible, informe detallado de cuantos antecedentes existan en esa Dependencia o puedan ser adquiridos por los métodos que estime más convenientes.

Dios guarde a V. muchos años.  
Zaragoza de 16 DIC 1953  
de 1953

**RESERVADO**  


De O. de S. F.  
El Tte. Coronel Jefe de la Sección.  
*Jos. Solé*

Sr. Alcalde Presidente del Ayuntamiento de CONSTANTÍ  
(Tarragona)

Ofici del tinent coronel cap de la secció 2n Bis de l'Estat Major de la Regió Aèria Pirenaica demanant a l'alcalde de Constantí un informe polític sobre Josep M. Solé Barrufet (16 de desembre de 1953).

DORSO QUE SE CITA

41781

D. JOSE MARIA SOLE BARNUFET

Fecha de nacimiento 9-10-34

Natural de Constanti Provincia de Tarragona

Hijo de Salvador y de Angela

Estado civil Solt.

DOMICILIOS QUE HA TENIDO

CONSTANTI.- c/. 15 de Enero n° 32

OBSERVACIONES

Como podrá observarse, esta información ha de ser reservada y secreta, y por ningún concepto deberá tener conocimiento de ello el interesado.

~~Para su ingreso como soldado voluntario~~

Registro de SALIDA  
N.º 012  
2-2 Dic. 1953. de 1953

Il. Sr.

De conformidad con su escrito de fecha 16 del actual, por la presente he de participarle que practicadas las averiguaciones necesarias resulte que el vecino de esta localidad JOSE M<sup>º</sup> SOLÉ BARRUFET, es persona de buena conducta y adicto al al Glorioso Movimiento Nacional, lo mismo puede decirse de los padres del interesado.

Dios guarde a V.S. muchos años  
Constantí 22 Diciembre 1953  
El Alcalde,

Il. Sr. Teniente Coronel Jefe del Ejército del Aire, Región Aérea Pirenaica. ZARAGOZA.

Informe polític de Josep M. Solé Barrufet, enviat per l'alcalde de Constantí al tinent coronel en cap de la Regió Aèria Pirinaica (22 de desembre de 1953).