

Índex

Pròleg	5
Introducció	9
PRIMERA PART. LA DESTRUCCIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES CATALANES. BOMBARDEIGS D'OBJECTIUS MILITARS I VOLADURA DE PONTS	15
La destrucció d'objectius militars des de l'aire durant la guerra civil a Catalunya	17
El concepte d'objectiu militar fins a l'inici de la Guerra Civil: Els objectius aeris	17
L'espionatge com a eina per localitzar i destruir objectius militars.....	19
Els bombardeigs i destrucció dels objectius militars.....	28
Els bombardeigs i destrucció dels ports catalans durant la guerra civil.....	39
El port de Barcelona.....	39
Els bombardeigs i destruccions sobre el port de Barcelona durant l'any 1938.....	46
Els bombardeigs i destruccions sobre el port de Barcelona durant l'any 1939.....	63
La destrucció del port de Tarragona durant la guerra civil (1937-1939).	75

Els bombardeigs i destruccions sobre el port de Tarragona durant l'any 1938.....	81
Els bombardeigs i destruccions sobre el port de Tarragona durant l'any 1939.....	89
La destrucció dels ports de l'Empordà durant la guerra civil. ...	95
Els bombardejos marítims de 1936	95
Els bombardejos de 1937	97
Els bombardejos de 1938	98
Els bombardejos de 1939	104
Els bombardeigs i destruccions de les centrals elèctriques durant la guerra civil.....	109
La creació i desenvolupament de la xarxa elèctrica catalana..	109
Els bombardeigs i destruccions de les centrals elèctriques durant la guerra civil	111
Estadístiques de danys a les instal·lacions elèctriques de Catalunya	130
Els bombardeigs i destruccions del sistema ferroviari català durant la guerra civil.....	139
La creació i desenvolupament de la xarxa ferroviària catalana	139
L'organització del ferrocarril durant la guerra civil	141
La destrucció del sistema ferroviari català	144
L'intent de destrucció de les estacions i ponts de la comarca de l'Alt Empordà i la Cerdanya: els casos de Portbou, Colera, Puigcerdà i Figueres	145
L'intent de destrucció de les estacions i ponts de la comarca del Tarragonès: el cas de Tarragona.....	155
L'intent de destrucció de les estacions de la comarca del Baix Penedès: el cas de Sant Vicenç de Calders.....	162
Valoració final dels bombardeigs sobre les estacions catalanes	164
Els ponts ferroviaris catalans: els altres objectius militars que calia destruir	166

La guerra dels enginyers militars. Les destruccions i reconstruccions de ponts durant la guerra civil a Catalunya.....	173
El pas dels rius Segre i Noguera Pallaresa i la destrucció dels seus ponts	173
El pas del riu Ebre i la destrucció dels seus ponts.....	182
L'ofensiva final franquista sobre Catalunya i la destrucció dels ponts per part de l'exèrcit republicà.....	185
Les xifres de la destrucció dels ponts catalans.....	240

SEGONA PART. LA RECONSTRUCCIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES CATALANES DURANT LA DICTADURA FRANQUISTA..... 253

La reconstrucció durant la guerra	255
Els batallons de treballadors	258
L'arribada de les tropes franquistes a Catalunya. Els primers batallons de treballadors en el territori català: abril de 1938 – febrer de 1939.....	262
La tasca rectora del Ministeri d'Obres Públiques i de Regiones Devastadas durant la guerra civil.....	271
La reconstrucció durant la postguerra (1939-1945)	275
La reconstrucció per part de l'Exèrcit: enginyers militars i treballs forçats	276
El Servicio Militar de Puentes y Caminos de Cataluña	277
Els presoners de guerra republicans al servei de la reconstrucció. Els batallons de treballadors a Catalunya entre febrer de 1939 i juliol de 1940.....	283
Les feines de reconstrucció realitzades pels batallons de treballadors.....	290
La dissolució dels batallons de treballadors però no el final dels treballs forçats de reconstrucció. Els Batallons Disciplinaris de Soldats Treballadors (BDST), 1940-1942.....	294

Altres modalitats de treballs forçats al servei de la reconstrucció. La redempció de pena per treball.....	300
La reconstrucció per part del Ministeri d'Obres Públiques (1939-1945)	305
Les darreres reconstruccions de la guerra. Obres públiques de les diputacions i Regiones Devastadas.....	344
Conclusions	359
Arxius, publicacions i bibliografia consultada	365
Bibliografia.....	367

Pròleg

Encara avui en dia es fàcil sentir frases com, “encara queda alguna cosa de la guerra civil per estudiar o investigar?” Doncs, sí, i la resposta és el llibre que teniu davant. Des de fa dècades la historiografia sobre la guerra civil a Catalunya ha avançat molt en quantitat, però sobretot en qualitat. Una part d’aquesta historiografia s’ha concentrat en l’estudi de les pèrdues humanes de la guerra, sigui per causa de la repressió, els bombardeigs o als fronts. I té la seva lògica ja que el més terrible de la guerra civil, de qualsevol guerra, és la pèrdua de vides humanes. Això, però, no ens ha de fer oblidar que també a la guerra de 1936-1939, hi va haver un altre tipus de pèrdues, foren els danys que Catalunya va patir en infraestructures: ports, ponts, estacions de ferrocarril, etc. Pobles pràcticament destruïts, com Corbera d’Ebre, Montgai, Garcia, el Perelló, Isona¹ o Tortosa. Terres de conreu arrasades, com les de la comarca de la Terra Alta.² Tot plegat, un conjunt de destrosses físiques amb un gran cost econòmic i que fins avui no han estat estudiades. S’havien fet alguns treballs puntuals, sobre algun poble o comarca, però no hi havia cap estudi que els englobés tots.

Aquest buit és el que ha omplert amb aquest llibre l’Oriol Dueñas. És la seva tesi doctoral, però realitzada per un jove historiador que quan la va afrontar ja tenia un sòlid bagatge amb estudis sobre

1. Duró Fort, Robert. *Isona: la reconstrucció d’un poble de la línia de front al Prepirineu català*. Tremp: Garsineu Edicions, 2002.

2. Una valoració d’aquestes destrosses en el llibre de Luis M. Mezquida i Gené. *La batalla del Ebro. Asedio y defensa de Villalba de los Arcos*. Tarragona: Diputació de Tarragona, 1967.

els batallons de treballadors³ i la història de la repressió a Olesa de Montserrat⁴ durant els anys de la guerra i la immediata postguerra. Poques localitats catalanes disposen d'un estudi tan sòlid i tan rigorós d'aquest període com el que ha realitzat l'Oriol. Però com he escrit fa un parell de línies més amunt, l'Oriol s'endinsà en l'estudi dels condemnats als batallons de treball, i que precisament eren destinats a treballs forçats, reconstruint les destrosses que la guerra civil havia ocasionat. Gràcies al seu treball⁵ coneixem el moment que moltes infraestructures de Catalunya es van refer i la incògnita que fins ara hi havia del moment en què foren destruïdes i per qui ara, en gran part, està resolta. Però per resoldre-la calia que durant uns quants anys un excel·lent historiador, com l'Oriol Dueñas comencés una nova investigació, iniciés un llarg pelegrinatge per arxius, alguns a Catalunya, altres a Espanya —Madrid, Avila, Salamanca, Alcalá de Henares— i alguns a Itàlia, com el de l'aviació italiana, a la ciutat de Roma. I un cop recollida tota la documentació, organitzar-la, definir un guió i redactar el text. El resultat de tota aquesta ingent tasca és el llibre que teniu davant. Llegint-lo sabrem que les infraestructures del nostre país estaven, quan va finalitzar la guerra, en un estat lamentable. Els ports, com els de Tarragona i Barcelona, havien estat greument colpits per les bombes feixistes. Aquestes també afectaren centrals elèctriques, el ferrocarril, estacions, trens..., però la majoria de ponts, tant els del ferrocarril com els de la xarxa viària, foren destruïts pels batallons de sapadors de l'Exèrcit Popular durant les retirades de la primavera de 1938 i l'hivern de 1939.

I aleshores es va acabar la guerra... És un dir i si no, que els ho preguntin als milers de treballadors forçosos, els esclaus de Franco, com el mateix Oriol ha escrit, que foren destinats a la reconstrucció de les

3. Dueñas, Oriol. *Els esclaus de Franco*. Badalona: Ara Llibres, 2008.

4. Dueñas, Oriol. *La violència d'uns i altres. La repressió de la guerra i la postguerra (1936-1949. El cas d'Olesa de Montserrat*. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2007.

5. També existeix sobre els batallons de treballadors el llibre de Josep Clara. *Esclaus, i peons de la Nueva España: els batallons de treballadors a Catalunya (1939-1942)*. Girona: Centre d'estudis Històrics de Girona, 2007.

infraestructures destruïdes, algunes tan prioritàries com la xarxa del ferrocarril. Però la reconstrucció fou lenta i més de vint anys després d'acabada la guerra encara quedaven obres per fer.

Bé, a part d'aquestes breus pinzellades sobre el contingut d'aquest excel·lent llibre, vull destacar, per damunt de tot, que no és un llibre més sobre la guerra civil, sinó que es un llibre que tracta d'un aspecte de la guerra civil no estudiat fins al dia d'avui i que gràcies al magnífic treball de l'Oriol teniu, tenim, a les nostres mans. Fa anys que conec l'Oriol, vaig codirigir la seva tesi doctoral i segueixo amb interès tot el que ha fet, fa i farà, i si penso que és un molt bon historiador —des de l'any passat, a més, som col·legues al mateix departament— el millor que té és que es una gran persona.

Joan VILLARROYA I FONT
Catedràtic d'Història Contemporània
de la Universitat de Barcelona

Introducció

La història de la humanitat ha estat marcada pels enfrontaments bèl·lics. Les guerres han servit per resoldre conflictes religiosos, territorials, econòmics, etc., i totes elles han provocat morts i destruccions. Però si hi ha una període històric en què les guerres han provocat més víctimes i més danys, aquest ha estat el del segle xx.

El segle xx se'l pot qualificar, entre molts altres adjectius, com el segle de les devastacions. Mai en tota la història una centúria havia capitalitzat tanta mort i tanta destrucció. Els enfrontaments bèl·lics que es van produir durant aquest segle van ser els més terribles de tota la història de la humanitat a causa, sobretot, de dos factors. D'una banda, la revolució tecnològica que es va produir durant aquest segle va influir, entre moltes altres coses, en l'armament. Els avenços tècnics i industrials, que s'havien començat a aplicar en el darrer terç del segle xix, es van posar al servei de la fabricació d'un armament modern i mortífer. Així, al material bèl·lic que ja s'utilitzava se li van afegir novetats com els carros de combat, gasos, submarins, l'ús de l'aviació i l'increment de l'artilleria. La capacitat destructora va créixer amb el transcurs dels anys, aspecte que va representar un increment tant de les pèrdues humanes com de les materials.

De l'altra, durant el transcurs del segle xx també es va produir una transformació a l'hora de fer la guerra. Els enfrontaments armats van passar de ser quasi exclusivament lluites als fronts de guerra, per també afectar les rereguardes. Aquest fet va significar que tant el nombre de víctimes, especialment les civils, com el de danys materials que es registraren al llarg dels conflictes s'incrementessin de manera

exponencial. El trasllat de la guerra a les rereguardes i l'augment de la capacitat destructora de l'armament donaren lloc a què les morts i les destruccions anessin en augment amb cadascuna de les guerres.

La Primera Guerra Mundial (1914-1918) va ser el primer conflicte armat a nivell global en què es va combinar la nova tipologia d'armament amb els atacs a les rereguardes dels països bel·ligerants. Les pèrdues humanes i les pèrdues materials van ser considerables. Però aquestes pèrdues es multiplicaren encara més durant el transcurs de la Segona Guerra Mundial (1939-1945). Les dues dècades de diferència que separaren un conflicte mundial de l'altre serviren perquè el poder destructor de les armes s'incrementés de manera desmesurada. Els danys personals i materials que es produïren com a conseqüència de l'artilleria i, sobretot, de l'aviació —una arma que s'havia desenvolupat molt en poc temps— i que va permetre combinar el seu poder destructiu, amb els bombardeigs constants, amb el factor de poder ser utilitzada tant per atacar els fronts de guerra com sobretot les rereguardes. L'aviació es va transformar en un factor clau per guanyar la guerra atès què permetia destruir objectius militars —comunicacions, indústries, etc.— però sobretot perquè les seves accions suposaren un efecte desmoralitzador sobre la població.

Pel que fa exclusivament a les destruccions, l'increment del poder devastador dels exèrcits i el trasllat de la guerra a les ciutats i pobles de les rereguardes dels territoris enfrontats va significar que els danys materials s'incrementessin cada vegada més. Si durant la Primera Guerra Mundial les destruccions es concentraren en les infraestructures, ciutats i teixit productiu de les zones on els enfrontaments armats havien tingut més pes, com van ser els casos de Bèlgica, el nord de França, Itàlia, Sèrbia, Polònia i Romania; amb la Segona Guerra Mundial (1939-1945) la devastació fou més gran i es va traslladar a molts punts del planeta, especialment a bona part del continent europeu, el nord d'Àfrica i a l'Àsia Oriental i sud-oriental. A Europa i a l'Extrem Orient les infraestructures resultaren greument afectades. Així, el sistema de transports va quedar pràcticament paralitzat en la seva totalitat. Per totes parts els ponts volats dificultaren enormement

el transport ferroviari i impediren el tràfic per rius i canals. Nombrós ports europeus es trobaren inutilitzats o estaven seriosament danyats i el mateix va succeir a l'Àsia oriental.

L'increment dels danys va significar que els estats afectats, un cop finalitzada la guerra, haguessin d'invertir grans esforços i molts recursos econòmics per reconstruir el danys que registraren els seus territoris i les seves infraestructures.

Enmig dels dos conflictes mundials cal situar la Guerra Civil Espanyola (1936-1939). Es podria considerar que la guerra civil va ser el conflicte armat que va servir de transició entre el que havia passat durant la Primera Guerra Mundial i el que s'esdevindria durant la segona. Un conflagració que va utilitzar tant armament i tàctiques militars que podríem considerar com a clàssiques, és a dir, que ja havien estat utilitzades en altres guerres, i al mateix temps, també va ser un banc de provés per a la Segona Guerra Mundial, ja que molt de l'armament i de les tàctiques militars que es van emprar durant el conflicte mundial s'utilitzaren a la Guerra Civil Espanyola. No endebades, dos dels aliats de l'exèrcit rebel —l'Alemanya nazi i la Itàlia feixista— que tingueren una incidència rellevant en el resultat final de la guerra, serien també dos dels principals actors de les hostilitats mundials que s'iniciaren mesos després de la fi de la guerra espanyola.

La utilització del nou armament, especialment de l'aviació, i els atacs constants que es realitzaren sobre les rereguardes dels territoris enfrontats, van comportar un nombre important de víctimes i de danys materials sobre el territori peninsular. Uns danys que van ser greus però que ni de bon tros arribaren als nivells que es registrarien durant la Segona Guerra Mundial.

Després d'analitzar totes les dades oficials relacionades amb les destruccions d'infraestructures durant la guerra civil, es pot afirmar que aquestes van ser especialment importants a Catalunya. Les ciutats i poblacions catalanes van ser objectius militars prioritaris per les tropes rebels. L'important teixit industrial català, els ports i el sistema ferroviari, que permetia l'arribada de mercaderies de tot tipus provi-

nents d'Europa, així com el transport interior de materials i tropes, i la presència de les autoritats republicanes a Barcelona, tant de la Generalitat de Catalunya com del govern central i del govern basc, van ser els factors principals que explicarien el perquè el Principat es va convertir en objectiu constant dels atacs aeris i marítims rebels. Unes agressions que van propiciar danys greus, però que no van assolir l'objectiu de paraitzar l'economia catalana.

A part de les destrosses provocades pels atacs aeris i marítims, relacionades, com s'ha exposat, amb les innovacions tecnològiques i amb la nova concepció de la guerra, Catalunya també va sofrir greus danys a causa de les accions militars que es van desenvolupar dins del seu territori. Les localitats que es trobaren a prop dels fronts de guerra i les infraestructures, sobretot ponts, que es volaren durant la retirada republicana cap a la frontera francesa al final de la guerra, van comportar molts danys. Unes destruccions, aquestes darreres, que es produïren dins d'una concepció d'estratègia militar clàssica.

La combinació de totes aquestes accions bèl·liques sobre el territori català explicarien els motius pels quals es defensa en aquest treball que Catalunya va ser la zona de l'Estat espanyol que va patir i registrar més danys de guerra. Unes xifres que tot i no ser comparables amb les que es comptabilitzaren en altres regions europees durant la Segona Guerra Mundial, van ser prou importants per dificultar la recuperació del país després de la fi de les hostilitats. Una recuperació que també es veuria afectada per les polítiques reconstructores que va aplicar la dictadura franquista, les quals van representar que la reparació de les ferides físiques del territori tardessin massa temps en ser esmenades.

Els danys van ser especialment importants en les comunicacions, amb afectacions a ports, ferrocarrils, carreteres i ponts. Pel que fa a la indústria, les destrosses van ser menors, i les problemàtiques que hi havia per produir es trobaven més relacionades amb les dificultats localitzades a les comunicacions que impedièn l'arribada de primeres matèries, materials, etc, per a les indústries. Aquesta situació era especialment terrible a Catalunya a causa del gran nombre de danys que es comptabilitzaren.

Les comunicacions no quedaren reparades, de manera oficial, fins l'any 1945, sis anys després de la fi de les hostilitats, mentre que els danys a ciutats i poblacions en alguns casos es mantindrien fins a la dècada dels anys seixanta. La dictadura franquista va ser incapaç de reparar tots aquests danys en poc temps, tal com es va produir tant al final de la Primera Guerra Mundial com la conclusió de la segona. La impossibilitat de reparar ràpidament i satisfactòriament totes aquestes destruccions es va convertir en una de les causes que van portar a què l'economia del país quedés molt debilitada.

Els arguments que explicarien aquest fet caldria cercar-los en les polítiques que va aplicar el règim en matèria econòmica. Tal com afirma Jordi Catalán,¹ la política repressiva que van imposar els vencedors de la guerra sobre tota la societat va ser una de les causes de l'endarreriment econòmic del país, ja que va privar la població d'una mà d'obra especialitzada imprescindible per tirar endavant la seva recuperació. La manca d'iniciativa privada, la total dependència de l'exèrcit per fer obres de reconstrucció i, especialment, la política autàrquica que va imposar la dictadura durant els anys de postguerra, la qual va provocar la manca de materials de primera necessitat per fer els treballs de reparació, van ser, a grans trets, els arguments que explicarien aquesta dilació en la reconstrucció i els motius de l'estancament econòmic que va haver de patir l'Espanya de Franco.

Aquest llibre és el resultat d'una tesi doctoral que sota el títol *La gran destrucció. Els danys de guerra i la reconstrucció de Catalunya després de la Guerra Civil (1937-1957)* fou jutjada amb la màxima nota pel tribunal format pels professors Antoni Segura, Josep Maria Solé i Sabaté i Josep Clara, i sota la codirecció d'en Joan Villarroya i Queralt Solé.

Finalment, vull donar les gràcies, en primer lloc, als companys i companyes del Memorial Democràtic, de la Generalitat de Catalunya i del Departament d'Història Contemporània de la Universitat de

1. Catalán, Jordi. *La economía española y la segunda guerra mundial*. Barcelona: Editorial Ariel, 1995.

Barcelona, per haver compartit amb mi a la feina les meves preocupacions. Agrair a tots els amics i amigues del Centre d'Estudis Històrics Internacionals (CEHI) i de la Biblioteca del Pavelló de la República tots els anys que hem compartit i els ànims constants que he rebut sempre de tots ells. Així mateix, vull donar les gràcies al CEHI de la Universitat de Barcelona i als seus responsables per l'ajuda que m'ha donat per tirar endavant el projecte.

Als meus amics José Pérez, Rosalia Rodrigo, Eloy Pereira i Noelia Sáez per haver patit amb mi tota aquesta recerca i haver-me fet costat sempre, i sobretot, per ser uns amics de veritat. També moltes gràcies a tots els amics i amigues de Sabadell a qui he tingut la fortuna de conèixer, i que no han deixat de donar-me suport en cap moment.

Una gratitud especial a la Gemma Caballer, pel seu suport continu i per haver-me ajudat des del primer dia que ens vam conèixer. Naturalment, no puc deixar d'esmentar al professor Joan Villarroya, codirector d'aquesta tesi, per haver-me animat a assumir aquest repte, pel seu ajut, consells i suport. A la Queralt Solé, codirectora, però sobretot amiga, per haver-me animat i secundat en tot moment, i sobretot, per ser-hi sempre present quan l'he necessitat.

També un reconeixement molt especial a l'Antonio, Vicenta, Míriam, Toni i Yasmina. No tinc paraules per mostrar tot el meu agraïment. Per mi ha estat una sort haver-los conegut i que em deixessin formar part del seu món. El seu interès i el seu suport han estat essencials per finalitzar aquesta recerca.

Òbviament, qui més ha patit la realització de la recerca ha estat la meva família. Als meus pares Àngel i Victòria, els meus referents, per haver-me ensenyat els seus valors, per haver-me donat la força suficient per no rendir-me mai i per haver cregut sempre en mi malgrat les opinions d'aquells que no ho feien. Sense ells no hauria arribat mai fins aquí. Al meu germà i millor amic David, qui mai m'ha deixat sol i qui amb la seva alegria m'ha apartat sempre del desànim. Als meus oncles Julio i Margarita, i al meu cosí Julio, perquè sempre han estat presents al meu costat. I, finalment, a la Sarai, per donar-me la força suficient, per escoltar-me, per estimar-me i per tot el que significa per a mi.

La destrucció d'objectius militars des de l'aire durant la guerra civil a Catalunya

EL CONCEPTE D'OBJECTIU MILITAR FINS A L'INICI DE LA GUERRA CIVIL: ELS OBJECTIUS AERIS

La Guerra Civil Espanyola fou un dels primers conflictes bèl·lics contemporanis. Al llarg dels enfrontaments, es combinà el que es podria anomenar la guerra clàssica —la lluita en els fronts de batalla entre dos exèrcits—, amb les accions militars a la rereguarda a través dels bombardeigs sistemàtics sobre la població civil.

Des del moment que l'avió fou utilitzat com una arma de destrucció en conflictes bèl·lics, el debat del que era considerat objectiu militar susceptible de ser bombardejat i, per tant, destruït, del que no ho havia de ser, fou molt intens durant les primeres dècades del segle xx. Però abans d'entrar de ple en l'evolució històrica d'aquesta controvèrsia s'hauria de definir que és un objectiu militar. Segons l'Institut de Dret Internacional, poden considerar-se com a objectiu militar tots aquells indrets que per la seva pròpia naturalesa, la seva finalitat o la seva utilització militar, contribueixen a l'acció militar o presenten un interès militar generalment reconegut, fet que provoca que la seva destrucció total o parcial proporciona en les circumstàncies que es produeix, una avantatge militar important, concreta i immediata per aquells que l'hagin destruït.¹ Per altra banda, l'article 52.2 del Primer Protocol Addicional als Convenis de Ginebra del 12 d'agost de 1949, complementà aquesta definició ja que consideren objectius militars

1. *Annuaire de l'Institut de Droit International*. 1969, pàg. 359.

els béns que, per la seva naturalesa, ubicació, finalitat o utilització contribueixin eficaçment a l'acció militar, o que la seva destrucció total o parcial, captura o neutralització ofereixi una avantatge militar definit.

Però per arribar fins aquí, és a dir, fins a definir clarament què és un objectiu militar i per tant què pot ser susceptible de ser bombardejat o no, els militars i juristes debateren durant molts anys sobre aquesta qüestió. Un debat que en tot moment va anar a remolc de l'evolució tecnològica i la capacitat destructiva de l'aviació militar durant la primera meitat del segle xx. Cada cop que s'intentava reglamentar el que es va conèixer com a guerra aèria, la nova legislació quedava obsoleta davant els avenços tecnològics que anava aconseguint l'aviació.

La importància i l'avantatge que dona en un conflicte bèl·lic la destrucció dels considerats objectius militars de l'enemic ja fou prevista l'any 1921, tres anys després de la fi de la Primera Guerra Mundial, pel general italià d'aviació Giulio Douhet en el seu llibre *El domini de l'aire*.² El militar italià afirmava que l'aviació era una nova arma que deixava obsoletes totes les anteriors perquè actuava en tres dimensions, i això li permetia destruir fàcilment els exèrcits, amb els seus tancs i els seus centres de comandament, però també les indústries, les infraestructures i les ciutats. Per Douhet aquests darrers punts eren els més importants ja que impedièren l'enemic de poder moure's amb la llibertat necessària dins del seu propi territori, li provocaven estralls en la seva economia amb la impossibilitat de realitzar intercanvis comercials, i, especialment, els considerava efectius pel fet que servien per acabar amb la resistència i la moral de la població civil.

Però la visió que tenia Douhet de l'aviació com a arma de gran valor estratègic i destructiu ja havia estat contemplada a finals del segle XIX i principis del xx en diferents convenis internacionals. La revolució tecnològica que patiren els exèrcits a inicis del segle xx va

2. Douhet, Giulio. *Il dominio dell'aire*. Milà: Mondadori, 1932 (nova edició Ufficio Storico dell'Aeronautica Militare: Roma, 2002).

donar lloc a que la concepció de la guerra canviés radicalment i que es passés de lluites cos a cos en indrets concrets a escometre les rereguardes dels enemics. Fins aquell moment les guerres eren una cosa masculina de primera línia de front. Allà on hi havia els exèrcits, allà es disputava la batalla i, per tant, les víctimes. A partir de la utilització dels bombardeigs la rereguarda ja no fou un lloc tan segur i per tant el front passava a estar a qualsevol indret del territori.³

Calia, doncs, protegir els civils i sobretot que es regulés la utilització de les noves armes a nivell internacional. Fou durant la Primera Conferència de Pau de la Haia de l'any 1899 on, entre altres coses, es va prohibir per primera vegada el llançament de projectils i explosius des de dalt del globus o per mitjans anàlegs nous. Es tractava d'una primera normativa que volia protegir les poblacions civils davant les possibles agressions indiscriminades des de l'aire. Aquesta primera regulació fou modificada i ampliada a favor de la protecció dels civils posteriorment pel Reglament relatiu a les Lleis i Costums de Guerra Terrestre firmat també a l'Haia el 18 d'octubre de 1907. A la Secció Segona, dedicada a les hostilitats, en els articles 25 i 26 del capítol primer, es feia referència a la prohibició d'atacar o bombardejar, qualsevol que fos el mitjà que s'utilitzés, ciutats, poblacions o edificis que no estiguessin defensats. Així mateix s'exigia que el Comandant de les tropes assaltants, que abans de procedir al bombardeig havia de fer tot el possible per prevenir a les autoritats enemigues.

La limitació tenia un caràcter temporal que duraria cinc anys, concretament des del 4 de setembre de 1900 fins al 4 de setembre de 1905, i cercava sobretot cobrir un buit detectat en aquest moment, però sense perdre la perspectiva que el fenomen aeronàutic es trobava en creixent desenvolupament amb un règim exponencial, el que posteriorment impediria la ratificació per part de la comunitat internacional d'una normativa que pogués ser vinculant de manera definitiva.⁴

3. Armengou, Montse; Belis, Ricard. *Ramon Perera. L'home dels refugis*. Barcelona: Rosa dels Vents, 2008, pàg. 40.

4. Guisández Gómez, Javier. «El derecho en la guerra aérea.» *Revista Internacional de la Cruz Roja*, núm.146, Madrid, juny de 1998, pàg. 378.

L'elaboració d'una doctrina específica per a la guerra aèria no tingué el seu primer fonament fins el 22 d'abril de 1911 a Madrid, quan l'Institut de Dret Internacional declarà com a lícita la guerra aèria, sempre i quan complís determinades condicions, entre les que destacava que no devia comportar major risc per a les persones i la propietat que per a les accions bèl·liques terrestres o marítimes. Clarament es posava una primera pedra per regular la guerra aèria, tot i que sense concretar gaire els aspectes més concrets com podien ser la definició dels objectius militars que podien ser bombardejats i destruïts. Aquesta reglamentació no arribaria fins que el Comitè Internacional de la Creu Roja expressà, l'11 de novembre de 1920, la necessitat de disposar d'una reglamentació específica, el que posteriorment seria encarregat, durant la Conferència de Washington de 1922, a la Comissió de Juristes de la Haia.

Però durant aquests anys no només es va intentar regular els bombardeigs aeris sinó que també s'intentà reglamentar els marítimes. Amb la finalitat de regular aquests darrers, el 21 de febrer de 1913 se celebrava a la Haia la Primera Conferència de Pau relativa al bombardeig, per forces navals, de ports, ciutats i poblacions indefenses. Un conveni que fou firmat per quaranta-quatre països, entre ells Espanya.⁵ En la conferència es considerava que calia sotmetre els bombardeigs de forces navals a disposicions generals que asseguressin els drets dels habitants i la conservació dels principals edificis. En el capítol primer del conveni es prohibia expressament el bombardeig per forces navals de ports, ciutats, poblacions, habitacions o edificis que no estiguessin defensats. Una localitat no podia ser bombardejada pel sol fet que davant del seu port s'hi trobessin col·locades mines submarines automàtiques de contacte. Malgrat això, el conveni advertia que no estaven compreses en aquesta prohibició les obres militars, establiments militars o navals, dipòsits d'armes o de material de guerra, tallers i instal·lacions aptes per ser utilitzats per les necessitats dels exèrcits, i els vaixells de guerra que es trobessin en el port. Amb aquesta clàusula

5. *Gaceta de Madrid*, núm. 117, de 26 de juny de 1913, pàg. 874-878.

els diferents estats s'asseguraven la possibilitat de poder atacar diferents instal·lacions i infraestructures ubicades a la rereguarda dels seus enemics. L'argument que una localitat o instal·lació portuària acollís un dipòsit o fàbrica d'armament, o que un port rebés material bèl·lic o acollís vaixells de guerra, fou utilitzat a partir d'aquest moment pels exèrcits agressors com l'excusa perfecta per bombardejar una instal·lació portuària sense infringir la legislació internacional.

Els diferents conflictes bèl·lics que es produïren a principis de segle xx ja mostraren signes de canvi en la utilització de noves armes de destrucció massiva, ja fos des del mar com des de l'aire. Malauradament, les normatives que s'adoptaren a la Haia, ja fossin d'atacs marítims com aeris, no s'aplicaren durant els primers conflictes bèl·lics del segle. La majoria d'especialistes coincideixen en afirmar que fou Itàlia el primer estat que va utilitzar l'aviació com arma de guerra durant la seva campanya colonial a Líbia l'any 1911. Però no fou fins la Primera Guerra Mundial (1914-1918) que no es van realitzar els primers bombardeigs des de l'aire sobre objectius enemics. Les primeres bombes es van llançar des de zepelins, per més endavant ser avions de combat els qui s'encarregaren de realitzar els bombardeigs. El 19 de gener de 1915, les bombes llançades des de l'aire causaren 4 morts i 15 ferits a Norfolk (Gran Bretanya) i, en el transcurs d'aquest any, els alemanys van aconseguir matar quasi 500 persones amb aquest sistema. Al llarg dels anys 1917 i 1918 van començar-se a realitzar bombardeigs des d'avions, però la insuficient tecnologia dels aparells, i la impossibilitat de localitzar els objectius amb èxit, no van fer d'aquest sistema el més recomanable.

Un cop va finalitzar el conflicte mundial els diferents països s'adonaren de les possibilitats que tenia l'aviació com a nova arma i decidiren elaborar un reglament que regulés la seva utilització. El 28 de febrer de 1923 un grup de juristes es reuniren a l'Haia per elaborar un projecte de reglament per a la guerra aèria, que mai arribà a adoptar-se com a instrument jurídic. Aquest projecte de conveni contenia tant disposicions per protegir els civils i les seves zones d'influència

com normes específiques per salvaguardar béns culturals. Entre els punts a destacar del nou reglament hi havia la prohibició del bombardeig aeri per atemorir la població civil o per destruir o fer malbé les propietats privades de caire no militar o per ferir els combatents. Només es considerava legítim quan anava dirigit contra un objectiu militar, és a dir, un espai que un cop destruït atorgués un net avantatge militar. Aquests objectius es classificaren de la següent manera: forces militars, obres militars, establiments o dipòsits militars, fàbriques que fossin centres importants de fabricació d'armament o municions i infraestructures de comunicació o de transports que poguessin ser utilitzades amb finalitats militars. Davant aquestes premisses, es prohibia expressament el bombardeig de ciutats, pobles, habitatges o edificis que no es trobessin a les proximitats immediates de les operacions de les forces terrestres.

Com es pot observar, per primera vegada en la història es definia i es diferenciava amb claredat què era un objectiu militar per ser bombardejat. Però aquesta diferenciació que cercava sobretot protegir la població civil va ser ràpidament mal interpretada pels estats que entraven en conflicte. Amb la nova reglamentació, els països que entraven en guerra tingueren els arguments per bombardejar nuclis de poblacions de manera impúdica amb l'excusa que aquests acollien objectius militars. Aquest fet fou especialment evident durant la guerra civil, on per primera vegada en la història es van bombardejar de manera sistemàtica diferents localitats amb el pretext de voler destruir infraestructures com carreteres, estacions i vies de ferrocarril, ponts, ports, aeròdroms, indústries bèl·liques, centrals hidroelèctriques, etc., accions que acabarien provocant tant danys materials com sobretot víctimes mortals. I és que si hi ha un aspecte militar que es va desenvolupar durant la guerra civil, aquest fou l'aviació. Els revoltats disposaven de dues forces aèries diferenciades en funció de la localització i els dispositius: una emplaçada a les Balears i formada bàsicament per avions de bombardeigs italians i hidroavions alemanys, i l'altra, amb base a la península, aplegava efectius italians, alemanys i de l'anomenada aviació hispànica. Els primers s'encarregaren de bom-

bardejar principalment infraestructures de la rereguarda republicana com ports, ferrocarrils, nusos de comunicacions, indústries, centrals elèctriques, etc.; mentre que els segons intervingueren com a forces auxiliars de les operacions militars, sense deixar de banda objectius situats a la rereguarda republicana com podien ser els aeròdroms.

Per aquesta raó el conflicte bèl·lic de 1936 a 1939 fou el banc de proves perfecte pels països que hi participaren de manera indirecta en la lluita. Les experiències adquirides serien aplicades intensament en la contesa mundial que s'iniciaria pocs mesos després de la fi de la guerra civil.

L'arribada d'aquesta nova tecnologia a mans de les autoritats rebels, gràcies en bona part a la col·laboració dels seus aliats italians i alemanys, va donar lloc a la preparació dels bombardejos, tant aeris com marítims, continuats sobre diferents nuclis de població. El pretext que es va donar per justificar aquestes agressions fou que en diferents localitats de la rereguarda republicana s'aplegaven importants objectius militars que calia destruir per evitar qualsevol avantatge de l'exèrcit republicà. D'aquesta manera, ben aviat, les autoritats franquistes iniciaren l'elaboració de detallats informes amb llistats de les localitats i els objectius per bombardejar. Uns llistats que un cop finalitzats eren enviats a les forces italianes i alemanyes perquè iniciessin els bombardejos oportuns.

L'ESPIONATGE COM A EINA PER LOCALITZAR I DESTRUIR OBJECTIUS MILITARS

Per elaborar totes aquestes llistes, les autoritats franquistes van tenir la inestimable ajuda dels serveis secrets d'informació i d'espionatge, la majoria dels quals actuaren des de dins de la pròpia rereguarda republicana. L'espionatge fou un element clau per la guerra aèria ja que s'encarregà d'assenyalar els objectius que calia bombardejar.

Els serveis secrets de Franco portaren a terme dos tipus diferents d'activitats encobertes a la rereguarda de la zona republicana com a formes addicionals d'obtenir informació sobre l'enemic. En primer lloc cal apuntar les seccions de l'exèrcit que es dedicaven a la informa-

ció: l'espionatge i el contraespionatge. Aquests serveis s'encarregaven de recollir dades mitjançant l'observació, les escoltes i l'interrogatori d'evadits i presoners. Tota la informació que s'obtenia per aquests mecanismes era estudiada i analitzada per ser posteriorment trasllada al Cuartel General del Generalíssim, on era inclosa en uns butlletins que s'enviaven a òrgans inferiors.

També cal destacar la tasca que realitzaren alguns serveis consulars, especialment l'italià i l'alemany, durant els primers mesos de guerra. Aprofitant la seva presència a la rereguarda republicana, alguns agents consulars es dedicaren a recollir informació sobre diversos objectius militars.

Per un altre costat hi havia les famoses cinquenes columnes, concentrades a les grans ciutats, i que es podrien definir com grups clandestins, més o menys organitzats, de resistència passiva. Tractaven, per un costat, de minar les condicions de vida i la moral de la rereguarda, i, per un altre, assenyalar, a través de la recollida de la màxima informació, els objectius militars que l'aviació franquista pretenia bombardejar.

Aquestes actuacions foren molt importants per reunir la màxima informació sobre les forces i objectius militars al territori republicà. Un territori que fou especialment vigilat per la seva importància fou el català a causa del gran nombre d'indústries de guerra que acollí, per ser una porta d'entrada de productes, ja fos per mar o per la frontera francesa i, també, a causa de la presència de les autoritats republicanes amb els seus comandaments a partir de 1938. Tots aquests fets provocaren que la recollida de dades al Principat, tant per elements militars com a civils, fos constant ja des del primer dia de guerra. Calia recollir la màxima informació per poder actuar en conseqüència, és a dir, per començar a bombardejar tot el que fos considerat objectiu militar.

Si parlem d'un servei d'informació no militar s'ha de fer referència a l'organitzat per l'advocat català, exministre del monarca Alfons XIII i membre de la Lliga Regionalista de Catalunya, Josep Bertran i Músitu, l'actuació del qual tingué una important incidència per a Catalu-

nya. Sota les sigles del SIFNE,⁶ el Servei d'Informació de la Frontera Nord-est d'Espanya es convertí en un servei d'espionatge modern i eficaç. El SIFNE, a part de caracteritzar-se per la facilitat organitzativa del seu creador, també va destacar per la influència que va rebre dels serveis d'informació alemanys i italians.

Bertran i Musitu, amb l'ajut del líder de la Lliga Catalana Francesc Cambó, del banquer Joan March i d'altres polítics destacats, va crear una xarxa d'espies des de mitjan agost de 1936, en què la seva missió principal fou la de recopilar tota la informació possible dels moviments, sobretot portuaris, republicans. Els seus agents, molts d'ells repartits per la rereguarda catalana, havien de recollir les màximes referències possibles i fer-les arribar a la seu central del SIFNE, situada a Biarritz primer i posteriorment a Irun, per ser estudiades.

Sense cap mena d'experiència prèvia Bertran i Musitu va muntar uns serveis secrets eficaços i va situar la seu central del SIFNE a Biarritz, que va ser ràpidament coneguda com la Grand Frégate. Després de reclutar seguidors convençuts es van començar a rebre informacions diverses. Arribaven barrejades, sense ordre, notícies de tot arreu on hi havia agents. Un cop arribaven, es dividien en seccions: cartografia i plànols, captació de ràdio enemiga, desxiframent de codis, premsa, fitxer general, radioemissores, fotografies, etc., que eren analitzats de manera minuciosa abans de ser considerades vàlides.

Sobre un aspecte tan aparentment innocent com la lectura de la premsa republicana, els serveis d'informació del SIFNE aconseguiren extreure valuosa informació militar i de la rereguarda. En virtut d'una censura mal enfocada, insuficient o mancada de centralització, la premsa s'erigí en un important i gratuït camp de dades secretes. L'enemic va poder, fins l'11 de maig de 1937, de la simple lectura, conèixer qüestions tan cabdals com detalls sobre les indústries de guerra, problemes interns que patia la zona republicana, activitats dels

6. Per una ampliació sobre l'origen i funcionament del SIFNE vegeu Bertran i Musitu, José. *Experiencias de los Servicios de Información del Nordeste de España (SIFNE) durante la guerra, una teoría, una técnica y una escuela sobre información general*. Madrid: Espasa Calpe, 1940.

agents d'ordre públic, activitats dels tribunals populars, indicació dels països que ajudaven a la República, arribada de vaixells de l'estranger amb armes i queviures, situació de les columnes al front, etc. Aquests punts, i d'altres, que havien d'haver estat informacions secretes, foren publicades a la premsa diàriament, el que suposà una gran font d'informació per a l'enemic.⁷ D'aquesta manera també s'explicaria el motiu dels detallats informes que s'elaboraren des de la zona franquista sobre objectius militars per bombardejar.

El SIFNE va mantenir molt bona sincronització amb Burgos i Sevilla, i la xarxa d'informadors s'amplià a Anglaterra, Holanda, Bèlgica, França i Suïssa. Els seus agents s'interessaven especialment pels moviments portuaris d'aquests països que, malgrat l'acord de no-intervenció, eren vistos com a susceptibles d'ajudar la República.

També s'estudiaven amb profunditat les informacions que aportaven els fugitius de la zona republicana que passaven per França a la zona rebel, o les dades recollides dels desertors de l'exèrcit republicà. De les informacions que donaven aquests, i dels telegrams que es podien captar i desxifrar, el SIFNE treia una informació valuosa que era enviada a Burgos perquè des del Quarter General es posés en coneixement de les forces aèries i marítimes.

El febrer de 1938 el SIFNE disposava de tres emissores de ràdio, una a Marsella, que informava directament a la Base Naval de Palma de Mallorca sobre el moviment de vaixells amb destinació als ports republicans; i dos a Irun que rebien informació des del Marroc.

La unificació dels Serveis d'Informació a la zona franquista afectà finalment el SIFNE. El 28 de febrer de 1938 acabà sent absorbit pel recentment creat Servei d'Informació i Policia Militar (SIMP), encara que la data definitiva de la seva incorporació oficial no seria fins l'1 de març de 1938.

7. Pel que fa a la zona franquista, la censura sobre la premsa fou des del primer dia molt rígida, fet que no va permetre la filtració d'una sola notícia que pogués ajudar a les autoritats republicanes. Pastor Petit, D. *La cinquena columna a Catalunya (1936-1939)*. Barcelona: Galba Edicions, 1978, pàg. 82.