

Al primer terç del segle xx dos mataronins, Ramon de Gaztañondo i Fonrodona i Jaume Fonrodona i Massuet, tingueren una part molt activa en l'inici de l'aviació civil catalana i foren protagonistes de la situació del camp d'aviació del Prat, ara aeroport internacional de Barcelona.

## DOS MATARONINS ENTRE ELS PIONERS DE L'AVIACIÓ CIVIL CATALANA

Barcelona fou la primera ciutat d'Espanya on s'iniciaren les activitats aeronàutiques. Ja l'any 1908, per iniciativa de Josep Comas i Solà, fou creada la primera societat aeronàutica coneguda.

El primer vol d'un avió tingué lloc a la pista de l'hipòdrom de Can Tunis, l'11 de febrer de 1910.

Entre els entusiastes que treballaren per al desenvolupament de l'aviació trobem el pilot Josep Canudas, nascut a Barcelona l'any 1898. Durant la guerra de 1936-39, Canudas fou pilot d'enllaç al front d'Aragó. L'any 1939 s'exilià primerament a França, després a Amèrica i finalment a Suïssa, on morí l'any 1975. Va escriure una documentada *Història de l'aviació catalana (1908-1936)*, que els seus hereus editaren a Barcelona l'any 1983.

D'aquesta obra i de l'arxiu familiar traiem les dades sobre els dos mataronins que foren Ramon de Gaztañondo i Fonrodona, nascut el 13 de febrer de 1890, i Jaume Fonrodona i Massuet, nascut el dia 24 d'abril de l'any 1893, ambdós néts de Jaume Fonrodona i Vila, del qual publicarem unes notes biogràfiques als *Fulls/70*, d'abril de 2001 i als *Fulls/78*, de gener de 2004.

El gran interès que despertaren entre els catalans els primers vols a Europa està plenament demostrat amb la creació de grups i associacions aeronàutiques a Barcelona.

A més de l'associació esmentada, es fundaren l'Associació Catalana d'Estudiants i la Joventut Aviadora, que es convertí més tard en la Societat Aeronàutica Espanyola.

Entre les persones que sempre varen tenir contacte amb les associacions esmentades trobem Ramon de Gaztañondo, que fou considerat l'ànima de la Societat Aeronàutica Espanyola i que ocupà el càrrec de secretari.

El general La Llave del cos d'enginyers, encarregat del servei de transmissions, tenia un local a la rambla de Santa Mònica, gairebé al davant de l'estàtua de Pitarra, on tenia els coloms missatgers, únic mitjà de transmetre en aquella època. Els cedí una habitació amb una taula i cadires, que fou l'estatge de l'associació fins que es traslladà al passatge de Madoz.

En la primera exposició sobre l'aviació, que fou inaugurada a Barcelona el 15 de març de l'any 1910, es presentà un gran nombre d'aparells reduïts entre els quals hi havia el de Ramon de Gaztañondo. Aquesta fou la primera exposició sobre el tema feta a Espanya i una de les primeres d'Europa.

Les activitats que es portaren a terme a l'hipòdrom de Can Tunis demostraren que el terreny era insuficient i es decidí buscar un terreny més adient.



Ramon de Gaztañondo i Fonrodona.

Construí una avioneta amb la qual aconseguí aixecar el vol uns pocs metres. Sortosament, en caure l'aparell, va patir únicament unes contusions lleus. Aquesta aventura juvenil no li va treure la seva afecció pel món de l'aeronàutica.

L'any 1913 efectuà el primer vol; per millorar els seus coneixements, l'any 1919 es traslladà a França a l'escola de Cuadron de Le Crotoy, on obtingué el títol de pilot.

L'any 1921 fou membre d'un jurat per seleccionar els aviadors que havien d'anar a l'Escola Militar de Getafe, a Madrid.

L'any 1922 fou membre de la comissió encarregada de preparar l'aeròdrom al camp de «La Volateria».

La companyia francesa Latécoère, antecessora d'Air France, adoptà aquest camp com a escala per als seus vols regulars. Aquesta companyia volia tenir un camp propi i Jaume Fonrodona, enginyer i pilot, fou designat per acompanyar el seu representant a buscar uns nous terrenys.

Varen recórrer diverses finques i arribaren a un acord amb August Casanoves per arrendar-li uns terrenys de la seva propietat, que s'hagueren de sanejar, i s'arranjà el camí d'accés al poble del Prat de Llobregat. La llei prohibia que les empreses estrangeres adquirissin terres en propietat.

L'aeròdrom fou inaugurat els primers dies de març de l'any 1920. A poc a poc, les instal·lacions

El Prat de Llobregat oferia les condicions que buscaven, i la zona escollida fou la finca anomenada «La Volateria», per la gran quantitat d'aus que s'hi podien trobar. El seu nom era un presagi dels vols que s'efectuaren en aquest lloc.

En aquest camp s'instal·là l'Escola d'Aviació Catalana, de la qual era propietari i director l'aviador Canudas. Aquesta escola fou adquirida l'any 1931 per la família Gaztañondo. L'any 1936 l'escola i els seus aparells foren confiscats i militaritzats.

En moltes de les seves activitats, a Ramon de Gaztañondo l'acompanyava el seu germà Antoni, que tenia aleshores dotze anys i s'interessava molt pel món de l'aviació. Essent encara menor d'edat, volà com a passatger en un avió que feia servei postal entre Toulouse i Barcelona. Va declarar un nom fals, però en arribar a la capital de Llenguadoc fou descobert, detingut i retornat als seus pares. El noi quedà molt satisfet perquè el pilot li lliurà un certificat per haver efectuat aquest primer vol.

Més endavant, l'any 1931, en la visita que féu a Barcelona l'aviador De la Cierva amb el seu autogir, Antoni el va rebre i li féu els honors de l'Escola Catalana d'Aviació. De la Cierva se l'emportà en el seu aparell per fer-li sobrevolar la ciutat.

L'altre mataroní, Jaume Fonrodona i Massuet, des de molt jove tingué un gran interès per l'aeronàutica i col·laborà en les activitats del seu cosí Ramon.

Jaume Fonrodona i Massuet.





Juan de la Cierva, inventor de l'autogir, sentia una gran estima per Antoni Gaztañondo. Aquí els veiem somrients, abans d'envolar-se.

anaren millorant, i l'any 1924 s'instal·là il·luminació elèctrica i es construï un hangar. L'any 1933 foren construïdes les pistes de formigó i l'edifici com a terminal de passatgers. Aquest camp fou l'embrió de l'actual aeroport internacional de Barcelona.

Com a enginyer industrial, Jaume col·laborà en la construcció de la fàbrica de ciments a Sant Just, amb la xemeneia de ciment armat, la primera d'Espanya. El famós arquitecte Bofill respectà aquesta xemeneia quan la fàbrica fou enderrocada per situar-hi una urbanització.

A finals de l'any 1935 es traslladà a Màlaga per dirigir les obres d'una nova fàbrica de ciment. No tingué cap actuació política, però pel sol fet de ser el director fou brutalment assassinat el dia 27 de juliol de 1936 en aquella ciutat.

Hem hagut de veure com els desgraciats fets de la guerra de 1936-39 ocasionaren la mort de Jaume Fonrodona, quan tot feia preveure que li quedaven molts anys per continuar el seu brillant currículum.

També fou la fi de l'Escola Catalana d'Aviació Civil, acabant amb els treballs i les il·lusions dels germans Gaztañondo.

Antoni conegué les presons des dels dos bàndols i fou condemnat a mort. Tot i que va ser indultat d'aquesta pena, passà cinc anys a la presó, per servir els seus companys de captiveri, es dedicà a l'ensenyament. Quan sortí de la presó, a causa dels seus antecedents penals, no pogué tornar a volar ni a obtenir el passaport per sortir a l'estranger.

Tenia la carrera d'advocat i repregué les seves activitats en Dret, fins que una greu malaltia l'obligà a retirar-se i morí l'any 1967.

Els qui ens va tocar viure aquells anys d'odis i venjances, no oblidarem mai el que ens quedà gravat a la memòria, però preferim mirar endavant amb el desig que mai més unes confrontacions polítiques ens puguin portar a una guerra.

Rafel Soler i Fonrodona