

INFORME HISTÒRIC

AEROPORT DE SABADELL



FEDERACIÓ D'ASSOCIACIONS DE VEÏNS DE SANT QUIRZE DEL VALLÈS

INDEX

Els inicis	4
Terreny ocupat	7
La guerra civil	8
La postguerra	9
Servituds aèries	10
Actualitat	14
Accidents	15
Bibliografia	16
Fitxers adjunts	17

FITXERS ADJUNTS

- 1 - Acord de l'Ajuntament de Sabadell
- 2 - Al·legacions exèrcit de la República a l'acord
- 3 - Contestació a les al·legacions
- 4 - Decret del govern de la República
- 5 - Registre de les finques expropiades
- 6 - Escriptura de cessió de l'Aeroport a l'Estat
- 7 - Escriptura d'acta de presència a l'Aeroport
- 8 - Servituds aèries de l'any 1963
- 9 - Al·legacions Ajuntament de Sabadell a les servituds aèries
- 10 - Informe de la Cambra de Comerç a les servituds aèries
- 10bis - Sentència Tribunal Suprem sobre la cessió de les instal·lacions
- 11 - Canvi de les servituds aèries de 1963
- 12 - Situació dels termes municipals i l'Aeroport
- 13 - Situació de les pistes any 1963
- 14 - Afectació de les servituds a Sant Quirze del Vallès (any 1963)
- 15 - Afectació de les servituds a Santa Maria de Barberà (any 1963)
- 16 - Afectació de les servituds a Sabadell (any 1963)
- 17 - Situació actual de l'Aeroport i termes municipals
- 18 - Afectació de les servituds a Sant Quirze del Vallès (any 1970)
- 19 - Afectació de les servituds a Barberà-Badia (any 1970)
- 20 - Carta d'aproximació a l'Aeroport de Sabadell
- 21 - Carta d'aproximació d'helicòpters a l'Aeroport de Sabadell
- 22 - Plànol d'accidents fora de l'Aeroport

ELS INICIS

En els anys 30 davant el creixent interès per l'aviació civil, l'Ajuntament de Sabadell decideix fomentar aquest "esport" creant un Aeroport a la ciutat.

El 2 d'agost de 1931 es celebra a Ca n'Oriac, coincidint amb la festa major, un festival aeri amb gran assistència de gent i presidit per l'alcalde Sr. Salvador Ribé. Va acabar amb dos pilots morts.

Posteriorment, en un acord de data 4 de desembre de 1931 l'Ajuntament de Sabadell declara: [annex 1](#)

- “L’Ambient propici a la creació en nostra ciutat d’una base aèria, però, cada dia ha esdevingut més dens”
- “Demés els estudis de conjunt verificats per elements directius de l’Aviació Militar i pels tècnics municipals, permeten augurar que el nostre Aeroport d’avui pot esdevenir el futur Aeri-port de Catalunya.”

Tanmateix s’acorda: [annex 1](#)

1. Oferir al Ram de la Guerra¹ -Aviació Militar - amb destí a una base aèria uns terrenys.
2. Crear el “Patronat pro Aeroport de Sabadell”, compostat per 6 membres de l’Ajuntament, 1 representant del “Club Aviació Sabadell”, 1 de la Cambra Oficial del Comerç i indústria, 1 de la Cambra de la Propietat Urbana, 1 del Gremi de Fabricants, 1 del Banc de Sabadell i 1 de la Caixa d’Estalvis.

L’oferiment al Ram de la Guerra, es condiona a que el cost de la compra de terrenys i treballs, no depassi el milió de pessetes.

Tanmateix s’acorda establir un pacte amb el Ram de la Guerra, que consta de 11 punts: [annex 1](#)

¹ Actual Ministerio de la Defensa

1. L'Ajuntament cedirà els terrenys una vegada siguin declarat aptes per instal·lar-hi una base aèria militar.
2. La cessió es condiona a destinar en permanència els terrenys a l'aviació militar, mantenint-hi un destacament o esquadra.
3. L'incompliment de l'apartat anterior anul·larà immediatament la cessió i donarà dret a l'Ajuntament a confiscar-se els terrenys i edificacions existents.
4. L'Ajuntament subvencionarà amb 431.000 pessetes els treballs d'explanació dels terrenys.
5. L'Ajuntament renunciarà a la imposició de tota mena d'arbitris, taxes i impostos durant la vigència del conveni, sobre instal·lacions i construccions que s'aixequin a l'Aeroport.
6. L'Ajuntament s'obliga a desviar la línia elèctrica d'alta tensió que creua els terrenys de l'Aeroport i a subvencionar els costos de la mateixa.
7. L'Ajuntament no permetrà l'edificació urbana a major altura de 15 metres, en la zona limítrofa amb l'Aeroport.
8. El Ram de la Guerra, permetrà la utilització de l'Aeroport al "Club Aviació Sabadell", llevat dels casos de maniobres aèries o mobilitzacions militars.
9. L'Ajuntament s'obligarà a construir un camí, que comuniqui l'Aeroport amb Sabadell.
10. Malgrat el caràcter de cessió condicionada, el Ram de la Guerra podrà aixecar-hi les construccions que li siguin necessàries, limitant els drets de l'Ajuntament a l'eixample de la ciutat i al sanejament de la mateixa.
11. L'Ajuntament o el "Patronat pro Aeroport" es reserven els drets de facilitar el personal que s'ocuparà de les obres de l'Aeroport.

L'any següent (1932) es produeix la visita de alts càrrecs del Ram de la Guerra, als terrenys destinats a l'Aeroport.

El mateix any, l'Ajuntament de Sabadell intenta sense èxit, que no es construeixi el baixador de ferrocarril de Santa Maria de Barberà.

El 19 de setembre de 1932, el Ram de la Guerra, demana el canvi del punt tercer de l'acord, per tal de que quedi redactat de la següent manera: [annex 2](#)

“Dado caso de abandono del Aeródromo por parte del Servicio de Aviación Militar, el Ayuntamiento de Sabadell podrá tomar posesión del campo y de los edificios allí construidos abonando al Estado el valor de los mismos en ese momento.

Caso de convenir al Estado dedicar el campo a distintos servicios podrá hacerlo abonando a el Ayuntamiento el valor en ese momento del campo.”

El 20 de setembre de 1932 (un dia després), l'Ajuntament excepte el canvi de redactat i demana l'urgent resolució, per tal de que aprovi la cessió dels terrenys. [annex 3](#)

Posteriorment el govern de Manuel Azaña, mitjançant l'ordre 20.02.1933 del “Ministerio de la Guerra” aprova la utilitat pública dels terrenys i accepta el 24.09.1932 la cessió dels terrenys. [annex 4](#)

L'1 d'agost de 1934 s'inaugura l'Aeroport.

ELS TERRENYS

El 7 de gener de 1934, l'Ajuntament de Sabadell enllesteix les finques que quedaven per comprar a: [annex 5](#)

- Tomás Gorina Oriach (Can Diviu)
- Josep Fatjó Torres (Can Torres)
- Jaume Sanllehí Serra (Can Miró)

El total de la compra de terrenys es de 400.000 pessetes i l'aplanament dels terrenys costa 450.000 pessetes. Per fer front als pagaments, es constitueix un préstec amb Caixa Sabadell, per import d'un milió de pessetes a un termini de 20 anys i un interès del 5,5%.

Les finques expropiades son 20, ocupen un 76 hectàrees 70 àrees 99 centiàrees i 89 decímetres quadrats de les que 9 hectàrees 89 centiàrees i 50 decímetres quadrats, pertanyen al terme municipal de San Quirico de Tarrasa² [annex 12](#)

Els 19 propietaris eren:

1. Josep Fatjó Torras
2. Francisco Marsal
3. Francesc Torras
4. Rosa Fontanet
5. Vicens Pere Girbau
6. Quirze Ruiz
7. Jaume Sanllehí
8. María Mestres
9. Josep Estrada
10. Isidre Girbau Guitart
11. Josep Girbau
12. Ignasi Pascual
13. Miquel de Can Font
14. Mironet de Bella Terra
15. María Soler viuda de Pedro Costa
16. Hijos herederos de J.Milà
17. Raimunda Pourjerolac
18. Jaime Sanllehí
19. Tomás Gorina

² Antic nom de Sant Quirze del Vallès

LA GUERRA CIVIL

Hi ha molt poca documentació de l'història de l'Aeroport durant la guerra civil.

En aquest període es van traslladar a Sabadell els tallers de l'Aeronàutica Naval, que van construir un total de 230 avions Polikarpov I-15, d'un total de 300 previstos.

També es van construir 5 refugis antiaeris i que l'Aeroport tenia 3 pistes d'aterratge sense asfaltar: [annex 13](#)

1. Pista principal de 1.150 m. paral·lela al ferrocarril (Barcelona-Saragossa).
2. 2 pistes secundàries d'escassa longitud.

LA POSTGUERRA

El 7 de maig de 1945, arrel d'una carta tramesa per l'Exèrcit de l'Aire a l'Ajuntament de Sabadell interessant-se per l'Aeroport, la seva situació legal i el futur del mateix, l'Ajuntament informa que, no hi ha escriptura pública de cessió, del pacte arribat amb el Ram de la Guerra i intenta que l'Estat exerceixi l'opció de compra dels terrenys, que valora en aquell moment en 835.496,46 pessetes (381.582,46 d'expropiacions + 453.914,00 d'aplanament dels terrenys) i citant textualment:

“Actualmente el aeródromo se halla en servicio exclusivo del Estado, sin que su explotación y utilización reporte beneficio alguno al Municipio de Sabadell.”

Finalment el 31 de desembre de 1948, el notari local Jesús Led de la Justicia, eleva a pública l'escriptura de cessió dels terrenys. [annex 6](#)

Posteriorment l'u de març de 1951, l'Ajuntament de Sabadell, representat per l'alcalde Sr. Marcet i el comandant de l'exèrcit Florentino López Palacios, signen l'escriptura n° 356.

El 2 de juliol de 1954, el “Boletín Oficial del Ministerio del Aire” publica la cessió gratuïta de l'Ajuntament a l'exèrcit.

L'any 1960, tenint constància de la marxa del destacament de l'exèrcit de l'Aeroport de Sabadell, el primer Tinent d'Alcalde, Antoni Llonch i Gambús, junt al notari local Jesús Led de la Justicia, es personen a les instal·lacions, on se'ls hi comunica que el destacament de 4 soldats i un caporal han marxat destinats a Barcelona. Hi consta un ofici (n° 3654) de la Región Aérea on, segons el telegrama (n° 8013) de l'exèrcit de l'aire diu textualment: [annex 7](#)

“La reducción de plantilla actual de Tropa, obliga a la supresión de algunos destacamentos, entre los que se encuentra el de Sabadell”

S'aixeca acta pública de presència, que queda registrada amb el n° 70

LES SERVITUDS AÈRIES

El 6 de desembre de 1963, una Ordre Ministerial publica d'acord amb la llei d'aeroports de 1940, els decrets 02.04.1954 i 21.12.1956 i la llei de navegació aèria de 21.07.1960, les servituds aèries de l'Aeroport de Sabadell [annex 8](#), en elles s'establia:

- Existen 2 pistas la 15/33 de 1.150 metros y la 12/30 de 990 metros.”
- El sector de despegue se considera una longitud de 6.000 metros, con planta trapecial de 150 metros en origen o umbral de pista y termina con 1.300 metros, en el cual la pendiente es del 3,33%”

Anteriorment a aquesta data i més concretament el 5 de maig de 1962, l'Ajuntament de Sabadell havia aprovat un pla de desenvolupament urbanístic de la ciutat, per la qual cosa, encarrega un informe al lletrat Sr. Forrellad (març de 1964) i presenta les al)legacions a les servituds aèries. Entre d'altres s'exposa: [annex 9](#)

- ¿Acaso la cesión se habría efectuado de conocer que por ella se truncaría el desarrollo industrial, urbanístico, económico y social de la ciudad?
- Si el Ministerio del Aire incumple el pacto 7º, será nulo el convenio de cesión.
- En materia de servidumbre el Ayuntamiento se comprometió exclusivamente “a no permitir la edificación urbana en la zona limítrofe al aeródromo a mayor altura de 15 metros”.
- Si ante el hecho de la inadecuada ubicación del aeródromo, dadas las consecuencias nocivas para la ciudad de la rigurosa aplicación de una servidumbre que, aparte de ilegales resultan insuficientes para alcanzar los objetivos que con su establecimiento se pretenden, cabe preguntarse, si no sería más aconsejable abordar la sustitución de este aeródromo por otro de emplazamiento más adecuado...
- Por todo lo expuesto a V.E. solicita:

1. La admisión del presente escrito, con los documentos que le acompañan.
2. La anulación del convenio de cesión del Ayuntamiento de Sabadell al Ramo de la Guerra, de los terrenos necesarios para la construcción del Campo de Aviación.
3. Subsidiariamente, la anulación de la O.M. de 6 de diciembre de 1963.

L'any 1962 l'Ajuntament de Sabadell va demandar l'Estat, al no reconèixer la propietat dels terrenys cedits a l'exèrcit de l'Aire.

La sentència [annex 10bis](#) dona la raó a l'Estat considerant el següent:

, y que caso de no destinarse la finca a la Aviación Militar se produciría el evento determinante de la reversión, según previene el artículo 2º; de todo lo cual se infiere que la condición primaria y fundamental a que quedó sujeta la cesión gratuita de los terrenos fue la afección permanente de éstos al fin público perseguido, esto es, a las necesidades y servicios de la Aviación Militar cuyas variaciones circunstanciales no pueden originar por sí solas el supuesto reversional, ni aun ateniéndose a la letra del condicionado del Ayuntamiento, ya que la subsistencia de un destacamento, escuadra y otros elementos afines se formula con tal amplitud que permite incluir entre estos últimos el mantenimiento de una red de comunicaciones a cargo del Ejército del Aire, un hangar, una ambulancia, varios extintores de incendios y depósitos de combustible, que, como es lógico, supone la existencia de personal que provea a su custodia y eventual utilización.

Finalment i després de diverses gestions, el Ministeri d'Indústria, [annex 11](#) comunica a la Cambra de Comerç i Indústria, que el Consell de Ministres, amb data 10 de setembre de 1964, ha aprovat el canvi de les servituds aèries, per el qual es suprimeix la pista principal i es deixa en servei la 12-30 (Sant Quirze-Barberà).

La Cambra de Comerç i Indústria de Sabadell, malgrat la supressió de la pista principal, va més enllà i en un informe dirigit a l'alcalde de Sabadell, [annex 10](#) afirma:

- La realidad es que el único uso es el deportivo, que realiza con brillantez el aeroclub Barcelona-Sabadell, cuyos miembros usufructúan las instalaciones. Sin embargo, no es difícil convenir que, en dicho uso por parte de un reducido grupo de personas, no justifica los enormes perjuicios que la existencia del aeródromo causa a la ciudad...
- ... la colisión de intereses que se causa, entre el reducido y selecto grupo de deportistas amantes de la aviación y los 130.000 habitantes de Sabadell, con toda su problemática actual y futura, creemos que no ofrece duda de que debería de resolverse en favor de estos últimos...
- En este último caso, los intereses de la ciudad y de la Comarca, por ser superiores a los del Aeroclub, deben de prevalecer, y de no llegarse a una solución negociada, favorable a Sabadell, debe irse decididamente al estudio de las posibilidades que existen en cuanto a solicitar la nulidad de la cesión efectuada el año 1932.

El març de 1970, apareixen unes noves servituds aèries, que canvien substancialment les de l'any 1963, així doncs:

- A partir de la zona de grans magatzems de Sant Quirze fins al centre del poble, no es pot edificar sense sobrepassar els 186 ms. sobre el nivell del mar³.
- El mateix succeeix amb Santa Maria de Barberà i Ciutat Badia.⁴
- La circumferència o radi d'acció de l'Aeroport, acaba a l'alçada de la zona industrial nord de Sant Quirze i a 240 m. sobre el nivell del mar.

El 14 de juny de 1970 s'inaugurava la nova pista de 900 m x 20 m, sense asfaltar i aplanada.

L'actual carta de navegació aèria de l'Aeroport de Sabadell, segueix abraçant en el seu cercle de 5 km. els termes municipals de Sabadell, Sant Quirze del Vallès, Barberà del Vallès, Badia del Vallès, Rubí, Terrassa, Ripollet, Cerdanyola, Sant Cugat del Vallès, Polinyà i Santa Perpètua de la Mogoda.

³ L'església de Sant Quirze es troba a 188 m. sobre el nivell del mar.

⁴ Santa Maria de Barberà es troba a 146 m. sobre el nivell del mar i Ciutat Badia a 120 m.

ACTUALITAT

Posteriorment als anys 1970 i arribada la democràcia, el primer alcalde democràtic de Sabadell, Sr. Antoni Farrés, va encarregar un informe sobre l'Aeroport (1984), del que se'n despreguà la sol·licitud a AENA, per retornar els terrenys de l'Aeroport a la ciutat. Davant la negativa de l'Estat a retornar l'Aeroport el tema va quedar abandonat, donat que la ciutat tenia altres prioritats.

El RD. 2858/1981 de 27 de novembre declarà l'Aeroport de Sabadell d'interès general de l'Estat.

El BOE 189 de 08.08.2001 aprova el Pla Director de l'Aeroport de Sabadell.

El 15 de desembre 2005 després dels tràgics accidents de Badia i Sant Quirze, es crea la Comissió de Seguiment de l'aeroport, que va estar vigent fins el 2009 que la Generalitat la va suprimir unilateralment.

El desembre de 2016 es reünia de nou la Comissió, després de la pressió veïnal.

ACCIDENTS

Des de l'any 1997 hi han enregistrats, relacionats amb l'Aeroport de Sabadell, un total de 88 accidents, amb 52 morts, 8 ferits greus i 94 il·lesos: [annex 22](#)

ANYS	ACCIDENTS	MORTS	FERITS
1997-1999	10	6	1
2000-2005	32	24	2
2006-2010	15	9	3
2011-2015	9	0	2
2016-2020	14	8	0
2021	1	0	1

Tancat el 9 e maig de 2021

El més greu dels accidents es va produir el 14 de juny de 2002, al estavellar-se un helicòpter de l'empresa Helieuropa Services al Pirineu lleidatà.⁵

⁵ Veure informe oficial a www.favsq.org/aeroport/accidents/20020614accident.pdf

BIBLIOGRAFÍA

Arxiu Històric de Sabadell (c/Indústria, 32-34)

- Capses C82-463 a C82-467 (actes i expropiacions)
- Capses D3-1447 a D3-1449 (urbanisme)

Cartoteca de la Universitat Autònoma (Biblioteca d'Humanitats)

Comissió de Delimitació Territorial de Catalunya (Conselleria de Governació de la Generalitat de Catalunya)

RD 906/1970 DE 21 de març de 1970

RD. 584/1972 de 24 de febrer

RD. 2589/1998 de 27 de novembre

RD. 2591/1998 de 4 de desembre

BOE 189/2001 de 8 d'agost.

Historia del Aeropuerto de Sabadell, AENA 2005

FITXERS ADJUNTS

Annex	Títol
01	Acord de l'Ajuntament de Sabadell
02	Al·legacions de l'exèrcit a l'acord de l'Ajuntament
03	Contestació a les al·legacions
04	Decret del Ministeri de la Guerra de la República
05	Registre de finques expropiades
06	Escriptura de cessió a l'Estat Espanyol
07	Escriptura d'acta de presència
08	Servituds aèries any 1963
09	Al·legacions a les servituds de l'Ajuntament de Sabadell
10	Informe de la Cambra de Comerç de Sabadell
10bis	Sentència Tribunal Suprem sobre la cessió de les instal·lacions
11	Canvi de les servituds aèries de l'any 1963
12	Situació dels termes municipals
13	Situació de les pistes a l'any 1963
14	Afectació de les servituds a Sant Quirze 1963
15	Afectació de les servituds a Barberà del Vallès 1963
16	Afectació de les servituds a Sabadell 1963
17	Situació actual i termes municipals
18	Afectació de les servituds a Sant Quirze 1970
19	Afectació de les servituds a Barberà i Badia del Vallès 1970
20	Carta d'aproximació a l'aeroport
21	Carta d'aproximació d'helicòpters
22	Mapa d'accidents fora de l'aeroport