

L'APAGAFOCS



nº 4
ANY I

octubre
2009

REVISTA ESPECIALITZADA EN LA HISTÒRIA I MEMÒRIA DELS COSSOS DE BOMBERS



SUMARI

Editorial....	2
Sentiments i reflexions....	3
El nostre compromís a un mes de l'accident....	4
Bombers morts en servei....	5
Breu història dels Bombers de Reus....	8
El gegantó "Narcís bomber"....	12
La motorització dels Cossos de Bombers....	14
Incendi d'un tren a Sabadell 1988....	17
Ha estat notícia....	20
Imatges: Sabadell principis del segle XX i Tarragona 1966....	25
Imatges: Manresa 1910 i Barcelona 1922....	26



L'APAGAFOCS - Número 4, octubre de 2009

Director: Marc Ferrer i Murillo

Consell Assessor: Carles Savalls i Ortiz, Joan Rovira i Morató, Jesús Mestre i Campi, Pius Dóniga i Fraile.

Col·laboradors en aquest número: Olga Lanau i Rami, Antoni Rifà i Ros, Marc Ferrer i Murillo, Ramon Pallicé i Torrell, Pep Farré i Sanfeliu, M^a Carme Ribas i Mora, Joan Marc Silvestre Acedo, Francisco Diaz Torrijos.

Fotografia de portada: Bombers de Terrassa amb l'autobomba Ford 8cilindres. Any 1954. Arxiu Bombers de Terrassa

Fotografia de contraportada: Catàleg d'escales per a bombers de la Société Metz-Leiter de l'any 1912.

Per col·laborar i/o rebre **L'APAGAFOCS** només cal enviar un correu electrònic a la nostra adreça e-mail: historiesdebombers@gmail.com

L'APAGAFOCS és una revista que té com a principal finalitat estudiar i divulgar la història dels bombers catalans en qualsevol de les seves èpoques.

L'APAGAFOCS és una revista virtual i electrònica en format .pdf, gratuïta i sense ànim de lucre. No s'edita en format paper. No fem pagar per llegir-la ni comprar-la ni tampoc paguem als nostres col·laboradors/res. La seva periodicitat és trimestral.

L'APAGAFOCS sí que es fa responsable dels articles publicats, ja que confiem en els nostres col·laboradors/res, i en el nostre propi saber fer, per publicar una cosa o una altra.

L'APAGAFOCS és una publicació que una vegada descarregada des de l'ordinador es pot fer amb ella el que es vulgui. Et convidem a reenviar-la i a difondre-la. Es permet reproduir i distribuir en qualsevol suport els articles publicats a la revista, sempre citant el seu origen i autor/a. No es permet la transformació de les obres sense l'autorització prèvia del seu autor/a.

Per col·laborar i/o rebre **L'APAGAFOCS** només cal enviar un correu electrònic a la nostra adreça e-mail: historiesdebombers@gmail.com

EDITORIAL

És important la història? I encara més, és important la història dels bombers? Just quan tancàvem el número 3, dues notícies eren portada en els mitjans de comunicació. La primera, el centenari dels esdeveniments coneguts com la Setmana Tràgica. Al nostre país, la revolta popular contra la mobilització de reservistes per al seu enviament a la Guerra de Melilla va provocar a finals de juliol de 1909, l'incendi i saqueig de més d'una cinquantena d'esglésies, convents i edificis religiosos. I els bombers? En la majoria d'articles on es recordava aquesta revolta, ningú parlava del paper dels bombers, que a més de fer front a aquests incendis van haver de treballar de valent per evitar que el foc s'estengués per les cases veïnes i en més d'una vegada van haver de fer front als incendiaris i també fer sortides relacionades amb petits incendis a vehicles particulars. Així doncs, els bombers oblidats en un capítol important de la història del nostre país.

El segon esdeveniment del qual se'n va parlar fa tres mesos va ser el 40è aniversari de l'arribada de l'home a la Lluna. Entre les notícies de l'allunatge, n'hi havia una que deia: "La NASA dona per perdut el vídeo original del primer passeig lunar". A més, també es feia ressò que 13.000 cintes de les missions Apol·lo es van esborrar per ser reutilitzades. Potser a la NASA, haver tingut un historiador a sou, o alguna persona sensible i preocupada per la conservació d'allò present, com a patrimoni pel futur, no els hauria anat malament.

Així doncs la dues preguntes ja estan contestades. La Història esdevé una memòria col·lectiva que, amb les seves experiències prèvies, ens ajuda a avaluar i a guiar-nos en les noves situacions amb què topem. Com a bombers, ens hem de preocupar de reclamar el nostre paper en la història del nostre país. Per una banda, durant la Setmana Tràgica, els incendis no es van apagar sols i per altra banda, us imagineu què ens passi el mateix que a la NASA? Doncs això ja està passant. S'està perdent molta documentació i material actual que potser en un futur, serà cabdal per a poder estudiar la nostra història. Només ens cal una mica de voluntat per a preservar la nostra memòria. Almenys això ho intentem des de **L'APAGAFOCS**.

En motiu del tràgic accident del foc forestal d'Horta de Sant Joan, acompanyen aquest número dos escrits dels màxims responsables del Cos de Bombers de la Generalitat en memòria dels 5 bombers morts. També per honorar tots els nostres morts, publiquem el llistat de tots els bombers morts en servei, des de que tenim constància del primer caigut, l'any 1877.



SENTIMENTS I REFLEXIONS

Carta de la Directora General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvament, Olga Lanau, adreçada el passat 27 de juliol a tot el col·lectiu del Cos de Bombers de la Generalitat de Catalunya.

Avui comença una nova setmana. Avui anirem a l'enterrament del Pau, el cinquè bomber que ens ha deixat després de l'atrapament a l'incendi d'Horta de Sant Joan.

La setmana passada vam viure una situació tràgica, tant tràgica que mai ningú de nosaltres la podrà oblidar, marcarà les nostres vides per sempre.

Tots estem destrossats, els que estaven a l'incendi en aquells moments, els que estaven al Centre de comandament avançat, a la Sala de Control de Tarragona, al punt de trànsit, a la Sala Central de Bombers, els que hem acompanyat a les famílies durant aquests dies, tots els companys bombers i no bombers, els amics i sobretot les seves famílies, dones, fills, pares, tiets, cosins.

El dolor és tant intens que es fa difícil expressar en paraules el què sentim. Només llàgrimes, abraçades, petons i poques paraules és allò que podem expressar.

Durant aquests últims dies hi ha hagut moltes notícies als mitjans de comunicació. Alguns simplement descrivien allò que sabien; altres han fet valoracions o han donat opinions que ens fan mal. No les tingueu en compte, segurament ha estat el fruit del nerviosisme, del desconeixement o, pitjor encara, de l'interès en fer-nos mal. I si aquest és el cas, més raó encara per no tenir-les en compte.

També els últims dies hem rebut moltes trucades, mails i cartes de condol i acompanyament, de persones i institucions catalanes, espanyoles i d'altres estats. La llista és llarga, molt llarga i us ho faré arribar d'alguna manera però el missatge és sempre el mateix i està al voltant del reconeixement, el carinyo, el companyerisme i la solidaritat.

Els bombers sou uns professionals que moltes vegades arrisqueu la vostra vida per salvar persones, béns i la pròpia natura. I desgraciadament aquest risc s'ha convertit en una realitat. Què ha passat? Per què han mort? Com és possible que persones amb tants coneixements i experiència hagin tingut aquest accident? Per què mor gent tant bona com aquests companys?

Aquestes són segur algunes de les preguntes que ens estem fent.

Temps hi haurà per analitzar què i perquè ha passat; hi haurà investigacions policials, de treball i també la nostra pròpia anàlisi. Malgrat que sembla difícil, estic segura que farem una anàlisi objectiva que ens ajudarà a respondre totes les preguntes.

Fa uns dies escrivia una carta al director adreçada a tots els mitjans de comunicació que pretenia i pretén ser un homenatge a tots els que han deixat, Ramon Espinet, Jaume Arpa, Jordi Moré, David Duaigües i Pau Costa, i també als que seguïu treballant inclús en aquestes circumstàncies tant dures.

Com deia abans és difícil expressar-se però hi ha un missatge que us vull traslladar a tots: els cos de bombers de la Generalitat de Catalunya està format per grans professionals, per persones que passant moltes vegades desapercebudes, s'entreguen amb cos i ànima en les emergències en què interveuen. Vosaltres sou, més que ningú, conscients del risc i, tot i així, heu decidit treballar en aquest món.

Els ciutadans en general valoren molt i molt el què feu, i jo com a directora vull que sapigueu que estic orgullosa de vosaltres, que sé les dificultats amb què us trobeu, que intento, des del meu àmbit de responsabilitat, participar en millorar les condicions del vostre treball. La meva feina és molt fàcil al costat de la vostra, sóc plenament conscient; jo no seria capaç de fer el que vosaltres feu.

En nom de tot l'equip us agraeixo el que heu fet i fareu, comparteixo amb vosaltres aquest dolor tant intens i us animo a què tots plegats, ens ajudem a sortir d'aquest moment tant difícil i trist.

I vull acabar amb una record especial pel Pepe, ell és el que ens està fent mantenir una petita esperança, en Pepe està envoltat de la seva família, dels seus companys, dels amics, molts amics i també de persones d'aquesta casa que han passat hores i hores donant el màxim suport. En Pepe està lluitant per la seva vida i tots, cadascú a la seva manera, li estem transmetent el nostre carinyo i recolzament. Pepe, segueix lluitant, tots t'esperem.

Olga Lanau i Rami

EL NOSTRE COMPROMÍS A UN MES DE L'ACCIDENT

Carta d'Antoni Rifà, Subdirector General Operatiu de la Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvament, adreçada el passat 21 de d'agost a tot el col·lectiu del Cos de Bombers de la Generalitat de Catalunya.

Avui fa un mes de l'accident ocorregut en l'incendi d' Horta de Sant Joan. Com a conseqüència d'aquell accident hi varem perdre cinc companys i a data d'avui en Pepe segueix ingressat, lluitant per la seva vida a l'Hospital de la Vall d'Hebron.

L'atrapament patit pels companys GRAF de Lleida no va ser, però, l'única situació de risc greu en aquell accident. Altres companys que es trobaven en les línies de defensa van haver de protegir-se de l'avanç del foc, tot plegat dins una situació d'inestabilització explosiva d'incendi.

En aquest mes intens hem hagut de viure unes experiències que m'atreveixo a dir que com a cos de bombers mai no havíem viscut.

Hem anant enterrant, un a un, als nostres companys. Acompanyant les famílies, però també als seus companys més propers.

Tot els cos de bombers sense excepció, ha donat suport als companys que van patir tant els atrapaments, com les difícils maniobres de rescat posterior als accidents.

També hem hagut de suportar algunes informacions periodístiques, afortunadament no totes, que ens han fet mal a nosaltres i segurament, a les famílies. Informacions irresponsables a les que per responsabilitat i per la situació en la que es troben les diligències judicials, no hem respost tal com el cos ens demanava. Resposta que a més, molts bombers heu trobat a faltar.

Per últim també hem hagut de suportar un dur estiu que s'ha entestat a recordar-nos quin és el nostre ofici i la seva duresa.

Però aquest mes a mi m'ha permès evidenciar, un cop més, la grandesa del Cos de Bombers de la Generalitat. La resposta donada a l'incendi per tots els que amb posterioritat a l'accident hi van participar i la resposta a la mobilització de la gran majoria dels bombers, la serenitat i el compromís demostrat pels membres de les unitats del GRAF i de la seva Unitat Tècnica, el suport i la complicitat dels representants dels treballadors i moltes altres experiències viscudes m'ho han permès evidenciar i no vull deixar de manifestar-ho en aquest moment.

Aquesta grandesa s'ha expressat tot i que soc conscient que des del primer moment de l'accident, del primer a l'últim us esteu preguntant perquè ha succeït un accident tan greu i la resposta a la pregunta encara no us ha arribat. Aquesta darrera circumstància encara li dóna més valor al que deia més amunt.

Encara no estem en condicions de donar-vos aquestes respostes, però si que us puc explicar algun detall del que s'està fent i del que volem fer. Com molts coneixeu s'ha encarregat un informe intern. Aquest té per objecte donar resposta a totes les preguntes que ens fem respecte a aquest incendi i no tan sols a les de l'accident dels nostres companys.

Les persones a les que s'ha encarregat aquest informe estan treballant durament, mol més del que és imaginable, en la recollida i en el processament de la informació.

En aquest procés de recollida d'informació hi ha participat gran part de les persones que van participar en l'incendi. S'han recollit fotografies, gravacions, informacions meteorològiques i totes les informacions que s'han considerat rellevants.

L'informe avança a bon ritme i pot estar acabat en pocs dies, però la seva divulgació com a tal a la totalitat de l'organització haurà d'esperar a que legalment sigui possible.

Aquest fet no farà fàcil a curt termini donar les respostes que esteu esperant, però en cap cas no evitarà que tard o d'hora es faci un procés de reflexió sobre l'accident com mai no s'havia produït a casa nostra. En aquest procés hi haurà de participar tothom. Tothom hi té dret, però a més, tothom hi està obligat.

Avui per avui desconeixem els terminis d'aquest procés, però aquest és el nostre compromís amb les víctimes, amb els companys que van patir atrapaments i amb tots els bombers que han demostrat aquests dies la grandesa del cos de bombers de la Generalitat. No dubteu que el complirem.

Antoni Rifà i Ros

BOMBERS MORTS EN SERVEI

Des de l'any 1877, tenim constància que almenys 69 bombers catalans han mort en servei. Serveixin aquestes pàgines per recordar-los. Que l'exemple dels qui amb esperit generós s'esforçaren i lluitaren pels altres, impregni els nostres cors.

- **Aguilera i Soler, Salvador.** Bomber Voluntari d'Igualada. Mort en accident de trànsit a Castelladral (Bages). 17/03/1986.
- **Almazán i Pérez, Valentín.** Bomber de Barcelona. Mort l'endemà d'un accident de trànsit a Barcelona (Barcelonès). 13/08/1930.
- **Arpa i Puig, Jaume.** Bomber del GRAF. Mort en un incendi forestal a Horta de Sant Joan (Terra Alta). 21/07/2009. Tenia 44 anys.
- **Arroyo i Revilla, Ciriaco.** Bomber de la Generalitat de Catalunya. Mort en un accident d'helicòpter a Olot (Osona). 6/04/1989. Tenia 31 anys.
- **Aspa i Badia, Bonaventura.** Bomber de Barcelona. Mort després d'estar sis mesos ferit per un accident de trànsit a Barcelona (Barcelonès). 27/12/1929.
- **Balboa i Martínez, Eduard.** Pilot d'helicòpter. Mort en accident d'helicòpter a Montellà i Martinet (Cerdanya). 19/12/1993. Tenia 39 anys.
- **Ballús, Francesc.** Bomber de Manresa. Mort en l'incendi d'una casa a Manresa (Bages). Juliol 1877.
- **Calderón i Conesas, Joan.** Sergent dels Bombers de Barcelona. Mort després d'estar setze dies ferit en un incendi d'indústria a Barcelona (Barcelonès). 19/10/1963. Tenia 38 anys.
- **Carreras i Martín, Salvador.** Caporal conductor dels Bombers de Barcelona. Mort en un esgotament d'aigua a Barcelona (Barcelonès). 24/02/1956. Tenia 35 anys.
- **Clariana i Julià, Francesc.** Bomber de Mataró. Mort en accident de trànsit a Tordera (Maresme). 8/11/1958. Tenia 32 anys.
- **Costa i Alcubierre, Pau.** Bomber del GRAF. Mort després d'estar tres dies ferit en un incendi forestal a Horta de Sant Joan (Terra Alta). 24/07/2009. Tenia 31 anys.
- **Dacal i Da Bouza, José Luis.** Pilot d'helicòpter. Mort en accident d'helicòpter a Mollet del Vallès (Vallès Oriental). 22/06/2009. Tenia 36 anys.
- **Del Valle i Tudela, Máximo.** Bomber de Barcelona. Mort en l'incendi de l'edifici d'Iberia Radio de Barcelona (Barcelonès). 27/11/1971. Tenia 37 anys.
- **Duaigües i Florensa, David.** Bomber del GRAF. Mort en un incendi forestal a Horta de Sant Joan (Terra Alta). 21/07/2009. Tenia 29 anys.
- **Edo i Rives, Antonio.** Bomber de Barcelona. Mort després d'estar dos dies ferit per un accident de trànsit a Barcelona (Barcelonès). 03/12/1935
- **Escobar i Mora, Sergi.** Operador de vol. Mort en accident d'helicòpter a Mollet del Vallès (Vallès Oriental). 22/06/2009. Tenia 30 anys.
- **Espinet i Gilabert, Ramon.** Bomber del GRAF. Mort en un incendi forestal a Horta de Sant Joan (Terra Alta). 21/07/2009. Tenia 47 anys.
- **Espluga i Graell, Joan.** Cap de Parc dels Bombers d'Organyà. Mort en un incendi de paller a Adrall (Alt Urgell). 13/07/1988. Tenia 36 anys.
- **Esteve i Diéguez, Antoni.** Sergent dels Bombers de Girona. Mort en un accident mentre realitzava unes pràctiques a Torroella de Montgrí (Baix Empordà). 17/08/1981.
- **Expósito i Belchín, David.** Bomber Voluntari de Castellar del Vallès. Mort en accident de trànsit a Sabadell (Vallès Occidental). 13/07/2008. Tenia 34 anys.
- **Filella i Biosca, Lluís.** Bomber de Barcelona. Mort en un esgotament d'aigua a Barcelona (Barcelonès). 24/02/1956. Tenia 32 anys.
- **Flamerich i Rovira, Josep.** Bomber preferent de Barcelona. Mort en accident de trànsit a Barcelona (Barcelonès). 28/08/1929.
- **Font i Jaén, Salvador.** Bomber de Barcelona. Mort atropellat al circuit de Montjuïc de Barcelona (Barcelonès). 22/09/1974.
- **Frustaci i Martínez, Adrián L.** Operador de vol. Mort en accident d'avioneta a Navàs (Bages). 26/06/2003. Tenia 29 anys.
- **Gadea i Castells, Joaquim.** Bomber conductor de Barcelona. Mort en un salvament a Barcelona (Barcelonès). 8/11/1959. Tenia 38 anys.
- **García i Blanch, Isaac.** Auxiliari forestal del Parc de Bombers Voluntaris de Ponts. Mort en accident

de trànsit a la Granja d'Escarp (Segrià). 12/08/2003. Tenia 22 anys.

- **Garcia i Pardo, Claudio.** Bomber preferent de Barcelona. Mort en accident de trànsit a Barcelona (Barcelonès). 12/08/1930. Tenia 36 anys.

- **García i Montero, Joan Josep.** Cap de guàrdia de la Brigada de Girona dels Bombers de la Generalitat. Mort en accident d'helicòpter a Sant Pau de Segúries (Ripollès). 19/07/1998. Tenia 31 anys.

- **Gimeno i Miquel, Rafael.** Caporal dels Bombers de Barcelona. Mort en un incendi d'indústria a Barcelona (Barcelonès). 3/10/1963. Tenia 31 anys.

- **Guisado i Vilapriñó, Manuel.** Bomber Voluntari d'Igualada. Mort en accident de trànsit a Castelladral (Bages). 17/03/1986.

- **Jutglar i Baena, Jordi.** Bomber de la Brigada Especial de Rescat dels Bombers de Barcelona. Mort en pràctiques d'escalada a la muntanya del Pedraforca (Berguedà). 08/01/1982. Tenia 23 anys.

- **Klein i Noriega, Joan.** Subaltern dels Bombers de Barcelona. Mort en un incendi d'habitatge a Barcelona (Barcelonès). 27/03/1877. Tenia 28 anys.

- **Llauradó i Roig, Enric.** Bomber de Reus. Mort durant l'inspecció d'un soterrani a Reus (Baix Camp). 22/12/1936. Tenia 27 anys.

- **Madern i Vidal, Manuel.** Bomber de Mataró. Mort en accident de trànsit a Tordera (Maresme). 8/11/1958. Tenia 37 anys.

- **Martín i Serra, Àngel.** Capatàs dels Bombers de Barcelona. Mort l'endemà d'un accident de trànsit a Barcelona (Barcelonès). 16/02/1952. Tenia 47 anys.

- **Medialdea i Rodríguez, Francesc.** Bomber del Parc de Vielha e Mijaran. Mort en accident de trànsit a Les Borges Blanques (Les Garrigues). 27/08/2003. Tenia 42 anys.

- **Mendoza i Pérez, Pedro Vicente.** Auxiliar forestal del Parc de Bombers de Móra d'Ebre. Mort en un incendi forestal a Nonasp (Aragó). 14/09/1994. Tenia 23 anys.

- **Miró i Farnós, Eusebi Fidel.** Bomber de Móra d'Ebre. Mort en un incendi forestal a Nonasp (Aragó). 14/09/1994. Tenia 29 anys.

- **Monfill i Domingo, Emilio.** Bomber de Barcelona. Mort en l'incendi de l'edifici d'Iberia Radio de Barcelona (Barcelonès). 27/11/1971. Tenia 47 anys.

- **Montoliu i Sánchez, Esteve.** Operador d'avioneta. Mort en accident d'avioneta a

Avinyonet del Penedès (Alt Penedès). 18/05/1997. Tenia 21 anys.

- **Moré i Bardina, Jordi.** Bomber del GRAF. Mort en un incendi forestal a Horta de Sant Joan (Terra Alta). 21/07/2009. Tenia 41 anys.

- **Morera i Benaiges, Joaquim.** Bomber de Barcelona. Mort atropellat al circuit de Montjuïc de Barcelona (Barcelonès). 27/04/1975. Tenia 52 anys.

- **Munté i Aragonés, Jaume.** Auxiliar forestal del Parc de Bombers de Móra d'Ebre. Mort en un incendi forestal a Nonasp (Aragó). 14/09/1994. Tenia 22 anys.

- **Mur i Muntanya, Jordi.** Pilot agroforestal i Sergent dels Bombers de Barcelona. Mort en accident d'avioneta a Navàs (Bages). 26/06/2003. Tenia 53 anys.

- **Ortega i Yeste, Manuel.** Bomber de Barcelona. Mort en un incendi d'edifici a Barcelona (Barcelonès). 11/05/1987. Tenia 33 anys.

- **Parra i Parra, Miquel.** Bomber de Barcelona. Mort després d'estar sis mesos ferit per un accident de trànsit a Barcelona (Barcelonès). 23/04/1969.

- **Parra i Torrente, Diego.** Bomber de Tarragona. Mort en un rescat en un pou a Bellmunt del Priorat (Priorat). 31/09/1958.

- **Pérez i Martínez, Manuel.** Pilot d'avioneta. Mort en accident d'avioneta a Avinyonet del Penedès (Alt Penedès). 18/05/1997. Tenia 44 anys.

- **Pons i Fontdevila, Lluís.** Bomber de Barcelona. Mort després d'estar deu dies ferit per un accident de trànsit a Barcelona (Barcelonès). 23/08/1930.

- **Prado i Martínez, Fructuoso.** Pilot d'helicòpter. Mort en accident d'helicòpter a Sant Pau de Segúries (Ripollès). 19/07/1998. Tenia 40 anys.

- **Ramos i Ocaña, Antonio José.** Auxiliar forestal del Parc de Bombers de Terrassa. Mort en un incendi forestal a Castellbisbal (Vallès Occidental). 12/08/1974.

- **Redondo i Andújar, Antonio.** Bomber de Barcelona. Mort en un incendi d'indústria a Barcelona (Barcelonès). 23/03/1995. Tenia 59 anys.

- **Renom i Vallribera, Bernat.** Bomber del grup de rescat de muntanya del Parc de la Seu d'Urgell. Mort en accident d'helicòpter a Montellà i Martinet (Cerdanya). 19/12/1993. Tenia 28 anys.

- **Revilla i Domingo, David.** Bomber del Parc d'Igualada. Mort en accident durant les tasques d'extinció d'un foc forestal a La Llacuna (Anoia). 8/04/2001. Tenia 28 anys.

- **Rey i Huguet, Carles.** Auxiliar forestal del Parc de Bombers d'Estèrri d'Àneu, mort en accident en un incendi forestal a Gerri de la Sal (Pallars Sobirà). 19/08/1983.
- **Riocabo i Vázquez, Francesc.** Cap de la Brigada de Tarragona dels Bombers de la Generalitat. Mort després d'estar 36 dies molt greu per un accident d'helicòpter a Vandellòs (Baix Camp). 18/09/1994. Tenia 49 anys.
- **Rodríguez i Rodríguez, José.** Bomber de Barcelona. Mort electrocutat en un incendi a Barcelona (Barcelonès). 30/07/1976. Tenia 26 anys.
- **Roig i Oliveras, Santiago.** Bomber de la Generalitat de Catalunya. Mort en servei al Parc de Bombers de la Vall d'Aro (Baix Empordà). 5/04/2002.
- **Roigé i Prunera, Camilo.** Caporal dels Bombers de Barcelona. Mort en l'incendi de l'edifici d'Iberia Radio. 27/11/1971. Tenia 49 anys.
- **Ruiz i Aguilera, Manuel Maria.** Auxiliar forestal del Parc de Bombers de Móra d'Ebre. Mort en un incendi forestal a Nonasp (Aragó). 14/09/1994. Tenia 21 anys.
- **Saéz i Picazo, Albert.** Bomber de Barcelona. Mort en un accident de trànsit a Barcelona (Barcelonès). 12/5/1939. Tenia 41 anys.
- **Santo-Domingo i Puig, Francisco Javier.** Pilot d'helicòpter i bomber voluntari de la brigada de Barcelona de la Generalitat de Catalunya. Mort en accident d'helicòpter a Olot (Garrotxa). 6/04/1989.
- **Sisó i Orus, Andreu.** Bomber de Sabadell. Mort en un incendi d'indústria a Sabadell (Vallès Occidental) . 28/10/1945. Tenia 27 anys.
- **Smith i Montañés, Carles.** Bomber conductor de Barcelona. Mort en accident de trànsit a Barcelona (Barcelonès). 28/08/1929.
- **Soria i Martínez, Ramon.** Bomber de Mollerussa. Mort en accident en unes pràctiques d'immersió a Palamós (Baix Empordà). 24/05/1987. Tenia 26 anys.
- **Torredeflor i Petit, Salvador.** Bomber de Barcelona. Mort en un salvament a Barcelona (Barcelonès). 30/08/1930. Tenia 25 anys.
- **Torrens i Bosch, Llorenç.** Capatàs dels Bombers de Manresa. Mort en un incendi d'indústria a Manresa (Bages). 19/11/1927.
- **Torró i Cabratosa, Joan.** Metge del Servei de Bombers de la Generalitat a la demarcació de Girona. Mort en un accident d'helicòpter a Olot (Garrotxa). 6/04/1989. Tenia 30 anys.
- **Ventura, Antonio.** Bomber de Badalona. Mort en un incendi d'una refinèria de petroli a Badalona (Barcelonès). 24/12/1912. Tenia 37 anys.

**A TOTS ELLS, GRÀCIES!
SALUT, HONOR I GLÒRIA!
No oblidarem la vostra memòria**



BREU HISTÒRIA DELS BOMBERS DE REUS

La ciutat de Reus disposa d'un cos de bombers mínimament organitzat des de l'any 1930, tot i que és a partir de 1861 quan tenim les primeres notícies d'una primitiva companyia de bombers.

❖ Ramon Pallicé i Torrell - Pep Farré i Sanfeliu



El que avui coneixem com a Parc de Bombers de Reus, integrat des de 1982 en la xarxa autonòmica de parcs de Bombers de la Generalitat de Catalunya, és hereu del Cos de Bombers Municipal, organitzat l'any 1930 i presentat oficialment en un acte multitudinari el 5 d'abril de

1931. Tanmateix, aquesta no fou la primera de les organitzacions destinades a l'extinció d'incendis en aquesta ciutat.

L'estiu de 1860 es produí un terrible incendi al raval de Santa Anna que, despertant l'esperit cívic de la ciutadania, suscità l'obertura d'una subscripció pública impulsada pel polític i activista cultural Bernat Torroja, la qual hauria de destinar-se a l'adquisició de material per a l'organització d'un cos de bombers. Aquest esdevindria el punt de partida per a què la primavera de l'any 1861 el consistori reusenc aprovés un reglament, adquirís una primera bomba contra incendi de titularitat municipal i disposés l'organització d'una primitiva companyia de bombers.

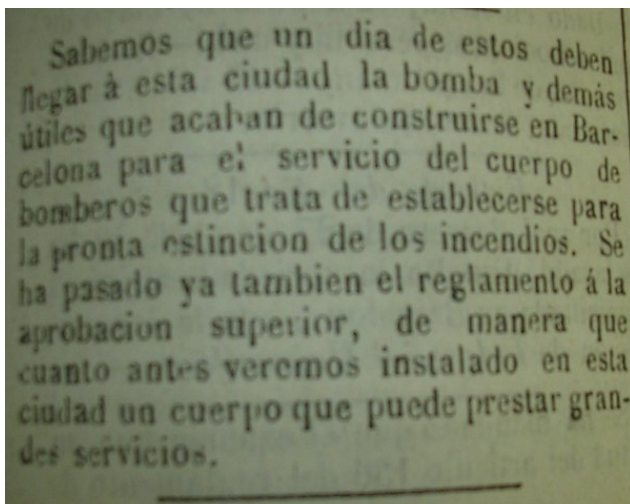
Aquesta primera formació, que començà a prestar servei a les primeries de 1862, estava constituïda per un cap –el mestre d'obres Francesc Llauredó–,

tres caps subalterns –un mestre paleta, un mestre Fuster i un professor de gimnàstica– i, per sota, quaranta individus d'ofici fuster, manyà i paleta. Tots ells disposaven d'uniforme i, si més no en una primera instància, rebien instrucció i efectuaven pràctiques.

Malgrat que la companyia prestà servei en diverses ocasions, el cert és que la pobresa endèmica de les arques municipals, junt amb les dificultats dels bombers per conjuminar el propi ofici amb la prestació voluntària –i normalment deficitària– de serveis dins el cos, marcaren el caràcter efímer d'aquesta formació, la qual es considerà extingida a partir de 1865.

A partir d'aquí, i durant la resta del segle XIX es repetiren els intents de reorganització de la tan enyorada companyia de bombers. Així, durant el Sexenni Liberal es proposava sense èxit la formació d'una companyia de bombers en el si de la milícia nacional. També, l'any 1892 es proposava infructuosament un nou "Proyecto de Reglamento para el Cuerpo de Bomberos de la Ciudad de Reus" i més tard, el 1899, es plantejava partir del material ja existent per a la constitució d'un cos de bombers vertebrat per personal de la Brigada Municipal. Novament, un fracàs.

Caldria esperar fins l'any 1907 per a què la recentment creada "Comisión de Partido de La Cruz Roja" de Reus establís un cos de bombers amb la cooperació de l'Ajuntament, el qual subvencionà el servei amb 250 pessetes anuals, a més de prestar l'antiga bomba i el material d'extinció que tenia la municipalitat. El Parc de Bombers s'instal·là al carrer Sant Joan, pròxim a l'hospital, constant el cos de 24 individus regits per un reglament que els assignava una modesta retribució setmanal i uns premis per estimular-los a ser els primers en acudir al lloc del sinistre. Així mateix, el personal gaudia de complets uniformes i, a partir de 1912, d'una "Caja de Socorros Mutuos" destinada a l'auxili d'individus del cos i familiars en cas de malaltia, accident o defunció.



Malgrat els bons serveis prestats, les dificultats pel sosteniment econòmic del cos, així com el progressiu distanciament sofert respecte de l'entitat mare, propiciaren la seva dissolució a través d'un conveni que restablí el material d'extinció d'incendis a l'ajuntament.

D'aquesta manera, l'estiu de 1916 el

Cos de Bombers de la Creu Roja era substituït per una "Junta Autónoma de Extinción de Incendios", òrgan liderat per l'Ajuntament i les cambres de comerç i de la propietat urbana, que l'any següent veuria aprovat el "Reglamento para el Cuerpo de Bomberos de la Ciudad de Reus". Tanmateix, no seria aquest l'organisme que aconseguiria l'establiment a Reus d'un servei contra incendis consolidat. La desaparició de la Junta Autònoma suposà que durant els anys vint la ciutadania tornés a sentir-se desamparada davant l'amenaça del foc i s'exclamés davant l'etern retorn als rudimentaris sistemes d'extinció tradicional.

Seria el final de la dictadura primoriverista i els aires renovats que aportaren nous mandataris com l'alcalde Josep Caixés el que afavorí que a finals de 1930 s'endegués l'enèrgica organització del que, l'any següent, esdevindria un nou Cos de bombers municipal en clares i fermes vies de consolidació.

Un dels seus impulsors fou el nou arquitecte municipal Antoni Sardà Moltó qui, vistes les necessitats de la ciutat, redactà un dictamen proposant la constitució i desenvolupament del cos de bombers de forma permanent. El 26 de



Antic Cos de Bombers de la Creu Roja. Any 1907

setembre de 1930 s'aprovà la constitució del cos, la compra d'un autobomba i, el 15 d'octubre, l'aprovació del reglament. Annex a les dependències de l'hospital de Sant Joan es construï el parc de bombers i s'adquirí un vehicle autobomba de la casa Hispano Suiza, a més de dues

dotze metres que es transportarien arrossegades per un tractor.

El cos estava compost per tres tècnics: un cap director -l'arquitecte municipal- i dos sotscaps. Com a subalterns, un secretari llister, un professor de gimnàstica, dos bombers distingits, i vint bombers.

Amb l'esclat de la guerra civil, i en previsió dels funestos esdeveniments, el Cos de bombers constituí una plantilla de personal fix

El caporal dels bombers de Barcelona, Josep Castellví va entrenar els nous bombers d'una manera perfecta, demostrada en l'acte de la seva presentació, que la premsa qualificà de magnífic. L'actuació es va realitzar a la plaça dels Quarters amb les autoritats i un nombrós públic entusiasmats

davant l'arribada del vehicle i la demostració del personal.

Amb l'esclat de la guerra civil, el 19 de juliol de 1936, i en previsió dels funestos esdeveniments, el Cos de bombers constituí una plantilla de personal fix i, més tard, en arribar els primers ferits del front d'Aragó, el Comitè Antifeixista ordenà la implicació dels bombers en el servei sanitari de l'Hospital Intercomarcal. A més, en col·laboració amb la Federació de Bombers de Catalunya, alguns bombers reusencs participaren en l'expedició catalana de bombers que aniria a recolzar els bombers de Madrid.

Com a part activa de la Junta de Defensa Passiva local, els bombers de Reus veurien l'ampliació del parc amb la construcció d'una nau annexa, així com la compra de dos camions-cisterna, un nou Hispano Suiza destinat al transport de personal i dues ambulàncies.

El gener de 1938 suposà el principi dels grans bombardejos sobre Reus, esdevenint gairebé diaris. Els bombers, amb gran abnegació, lluitaren contra el foc i ajudaren en tot el possible a la



La plantilla del Cos de Bombers l'any 1931

població civil. Paral·lelament, formaren part de la Comissió d'Ordre i Enllaços, encarregant-se de donar l'alarma amb les sirenes davant el pas dels avions facciosos. El 15 de gener del 1939 Reus seria ocupat per l'exèrcit franquista. Instaurat el nou ordre, es comprovà el trasbals sofert al parc de bombers: molts bombers exiliats i el material evacuat cap a França, part del qual (com ara els dos Hispano Suiza) seria recuperat a Figueres, Vic i Girona.

Per tal de reorganitzar el servei d'extinció d'incendis s'aprovà un nou reglament i es convocà un concurs públic per a la provisió d'una nova plantilla de personal, per al qual calia justificar "adhesión al glorioso movimiento nacional", mitjançant avals de F.E.T y de las J.O.N.S i de la Guardia civil. Més tard, un xassís Ford, transformat en autobomba, reforçaria el parc mòbil del servei.

Superats els anys de postguerra, el 1953 s'encetà la progressiva professionalització del servei municipal d'extinció d'incendis, amb la creació de reguardes fixes dutes a terme per dos caporals, dos xofers mecànics i sis bombers, entre els quals prestarien servei les 24 hores del dia.

Els anys seixanta foren anys de transformació, impulsada per l'increment demogràfic que suposà l'allau immigratori. Augmentava l'activitat del cos i, en conseqüència es féu necessari un impuls de les pràctiques, simulacres i protocols preventius, així com la dotació de nous efectius materials i de personal. Per tal de demostrar l'òptima preparació del servei, serien freqüents les demostracions i exercicis públics, com el dut a terme el juny de 1961 amb motiu dels trenta anys de la creació del cos.



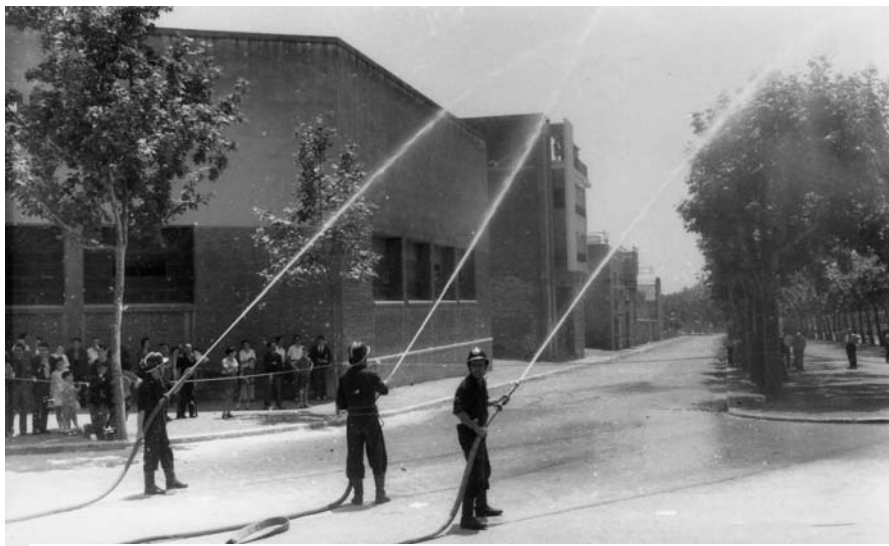
Demostracions i revista del cos 1951

L'any 1974 una comissió presidida pel conseller delegat de protecció civil, Fernando Guiu endegà, amb l'assessorament de Josep Maria Jordán, cap-director del Cos de bombers de Barcelona, un procés de reforç i reestructuració del servei de bombers reusenc. En aplicació de les mesures previstes s'adquiriren diversos vehicles, entre ells una autoescala Magirus i equips de radiocomunicació, entre d'altres equipaments. Així mateix, també s'establiren programes d'estudi per a la formació dels bombers.

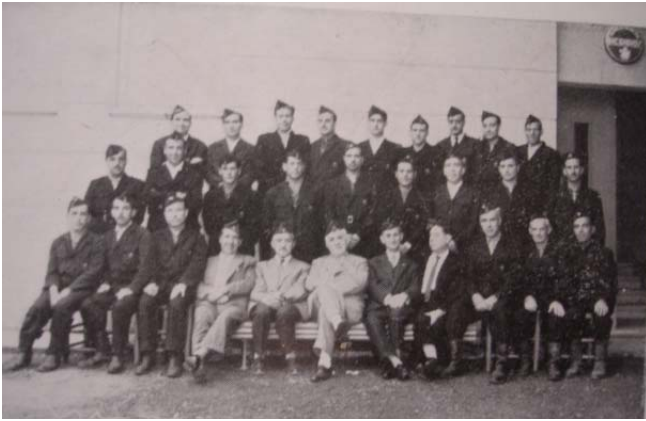
El final de la Dictadura havia significat la reactivació dels mecanismes polítics i institucionals propis de Catalunya, entre els quals, l'aprovació de l'Estatut d'Autonomia donaria peu a un replantejament global de l'organització contra incendis al nostre país. Dins la Direcció General de Prevenció i Extinció d'Incendis i de Salvaments, creada l'any 1980, s'hi anirien integrant els diversos serveis de bombers procedents de diputacions, així com la majoria de municipals.

El gener de 1997 s'aprovava el definitiu traspàs de serveis, mitjans i recursos dels Bombers de Reus a la Generalitat de Catalunya

El traspàs de competències de serveis com Reus –de procedència municipal– suposà algunes dificultats afegides superades a través de convenis de col·laboració que, de 1982 a 1997, establiren unes bases de col·laboració per tal de resguardar l'autonomia municipal del servei, a la vegada que l'integraven progressivament en el nou marc supramunicipal. Aquesta etapa de transició culminaria el gener de 1997 en què s'aprovava el definitiu traspàs de serveis, mitjans i recursos a la Generalitat de Catalunya.



Demostracions de l'any 1961



La plantilla del Cos l'any 1961

En aquests anys, el Cos de bombers reusenc veuria l'ampliació del parc mòbil, efectius i equipaments, rubricada el 1987 amb el trasllat a les noves instal·lacions de Mas Tallapedra, molt més àmplies i millor situades als afores de la ciutat. Així mateix, la millora de les condicions laborals es feu palesa després de les mobilitzacions de bombers de 1987 i 1998. D'aquesta manera fou possible el desenvolupament d'un nou marc necessari per fer front a l'ampliació i diversificació de la sinistralitat a què els bombers havien de fer front.

Paral·lelament, i amb l'objectiu de fomentar el bon ambient entre els membres del servei, a més de la celebració de la tradicional festa patronal, en aquest període s'organitzaren diverses activitats lúdiques i esportives, creant fins i tot una associació per tal d'impulsar-les.

Les instal·lacions del nou Parc de bombers de Reus feren possible que des de bon principi s'hi acollissin múltiples iniciatives com la constitució de grups de rescat o l'establiment de la seu de l'Escola de la regió de Tarragona, destinada a la formació contínua dels bombers del sud de Catalunya. Més recentment, la incorporació de les

En l'actualitat el servei de bombers de Reus disposa de set vehicles pesants, dos de lleugers i d'una plantilla de cinquanta-sis bombers



Cinc membres del Cos a principis dels anys '80

primeres bomberes, així com la instal·lació d'una unitat del Grup de Recolzament d'Activitats Forestals (GRAF) i d'un Centre ERA (destinat a la gestió i manteniment dels Equips de Respiració Autònoma) han estat alguns dels trets destacables dels darrers anys del Parc de Reus.

En l'actualitat el servei de bombers de Reus disposa de set vehicles pesants, dos de lleugers i d'una plantilla de cinquanta-sis bombers, amb Alfonso Sánchez Duran com a cap de parc, a més de personal en segona activitat i voluntari. Amb aquests efectius, el Parc de Reus manté el compromís de servei a la ciutadania que l'han conduït a què ara s'aproximi a la doble efemèride que suposen els 150 anys de la creació del primigeni servei contra incendis i els 80 anys de la refundació d'un Cos de bombers municipal plenament consolidat.

*Ramon Pallicé i Torrell és advocat, escriptor i Tècnic Superior de la Generalitat.

Pep Farré i Sanfeliu és historiador, bomber de primera, i autor del llibre "El Cos de Bombers de Tarragona, 1858-2008"

Procedència de les fotografies: Arxiu Bombers de Reus i Francisco Diaz Torrijos



Set membres del Cos a principis dels anys '80



Els Bombers al Parc a principis dels anys '90

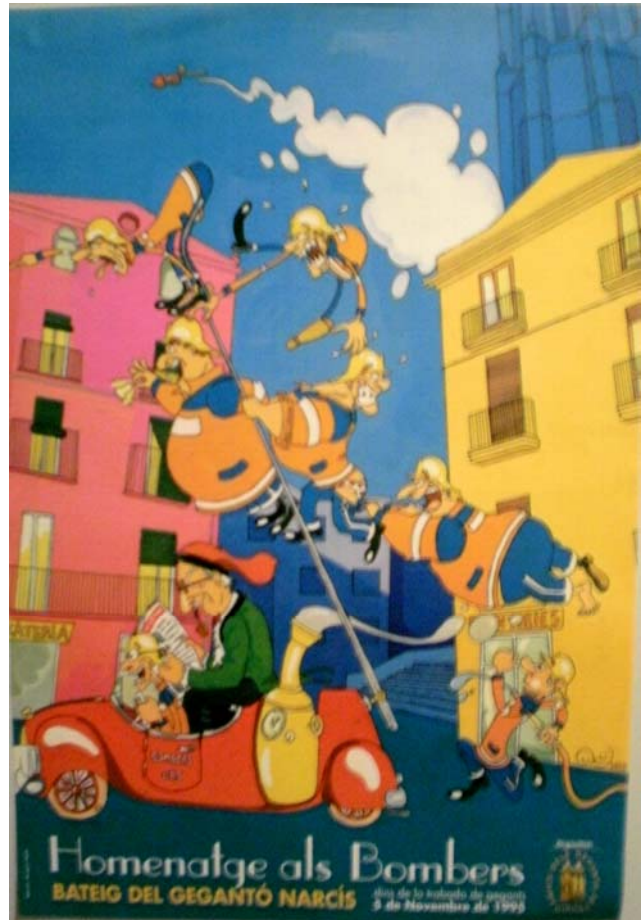
EL GEGANTÓ "NARCÍS BOMBER"

Els Amics dels Gegants de Girona van voler homenatjar l'any 1995 els bombers, tot creant un gegantó que representés un bomber. Aquesta és la seva història.

❖ M^a Carme Ribas i Mora

Els gegants al nostre país, tenen una gran tradició. L'origen és incert, tot i que en el segle XV, trobem el primer document que cita la presència d'un gegant a la festa del Corpus de la ciutat de Barcelona. A partir d'aquella època són freqüents les cites que parlen d'aquestes figures colossals en diferents punts del territori català. A partir del segle XVI trobem el primer gegant de cartró pedra. Actualment a Catalunya hi ha uns 3.500 gegants, més de 500 colles i al llarg de l'any se celebren al voltant de 300 trobades de gegants en les poblacions catalanes, com una part més de la cultura popular del nostre país.

L'Associació Amics dels Gegants de Girona, després dels focs de l'any 1994 va decidir de fer un homenatge als bombers i d'aquí va néixer en "Narcís bomber". Com que el món dels gegants és també el món dels nens es va pensar que seria bonic que la nostra geganta quedés embarassada. És companya del gegant dedicat a Xavier Cugat music i caricaturista català universal nascut al barri vell de Girona. En una cercavila es va simular un desmai i amb combinació amb els responsables d'activitats de l'Hospital Josep Trueta de Girona la varem traslladar quedant-se en el vestíbul del mateix, en espera que se li practiqués una ecografia. Allà va romandre més d'un mes perquè la gent que anava a l'hospital pogués percebre que se li notava la gestació ja que portava roba pre-mamà, passats uns dies la premsa amb una bonica fotografia de la geganta junt a la ginecòloga Dra. Bachs informava que tot i les mides extraordinàries de la gestant constatava que els Amics dels Gegants de Girona tindrien el que volien i desitjaven "un bomber" "dons ja se li podia apreciar la mànega, la notícia va ser rebuda amb molta satisfacció tant per la família gegantera com pels gironins i molta gent ens va felicitar per la idea, que en uns temps on només passen desgràcies llegir el diari i trobar-te aquesta fantasia et dona la



sensació d'un conte de fades. Evidentment va arribar el naixement d'en Narcís. Va aixecar una expectació mai vista, el dia del pregó de Fires al final del ball de gegants pels serveis de megafonia i des del mateix balcó de l'Ajuntament es va avisar que la geganta havia trencat aigües en un moment la varem portar al Trueta, donat que en aquells moments els serveis d'urgències eren de calma absoluta i amb el permís corresponen la varem tapar de mig cos en avall amb un llençol per ser més autèntic i portada pels geganters es va simular

La geganta la Mussa d'en Cugat trenca aigües al pregó

La geganta la Mussa, dona del gegant Xavier Cugat, va trencar aigües ahir mentre Maria Mercè Roca pronunciava el pregó de Fires. Immediatament la van traslladar a l'hospital Josep Trueta, on va infantar un gegantó, en Narcís, que estarà dedicat als bombers. Aquest gegantó serà batejat el proper dia 5 de novembre en el decurs de la tradicional trobada de geganters de Catalunya que tindrà lloc a la plaça del Vi de Girona. L'Associació d'Amics dels Gegants han organitzat, durant tot un any, una campanya per finançar la realització d'aquest gegantó que s'afegirà als que ja té la ciutat.



Un moment de l'ingrés de la geganta, ahir després del pregó al Josep Trueta.



El gegant Narcís "Bomber"

entrar-la a urgències. El diumenge festivat de Sant Narcís el diari portava la noticia del seu naixement.

Es va posar el nom de Narcís en homenatge al patró de la ciutat " Sant Narcís " i el bateig es va celebrar el diumenge 5 de Novembre del 1995 dins la Trobada de Gegants de les Fires i Festes de Sant Narcís de Girona. No cal que digui com va ser el bateig, tot el recorregut estava ple a vessar dons molta gent esperava veure en "Narcís" però s'havia decidit guardar el secret de com era fins al final per això el varem posar tapat damunt la tarima on es faria l'acte de bateig. Per l'ocasió teníem com a convidats d'honor, el Cos de Bombers de Barcelona que és un dels mes antics i els Bombers de Girona com a padrins, els quals feren entrada amb el cotxe tocant la sirena i un del bombers mes grans amb una escala va



El gegant Narcís "Bomber" desfilant per Girona amb els seus pares

ser l'encarregat de destapar en "Narcís". Just en el mateix moment d'esser descobert el bomber va començar a tirar una gran pluja de caramels en la que també varen intervenir la resta de bombers. Pel que fa als parlaments, el Delegat de Govern de la Generalitat a Girona Sr. Xavier Soy ens va dedicar unes boniques paraules, després de diverses intervencions politques, i jo com a presidenta també vaig fer un discurs. El nen Josep Girbal va recitar un poema dedicat als bombers, ja que havia quedat guanyador d'un concurs de redacció els bombers. També va haver-hi intercanvi d'obsequis entre els Amics dels Gegants de Girona i els bombers de Barcelona.



Moment en que els Bombers de Barcelona entreguen un casc dedicat a la presidenta dels Amics dels Gegants de Girona

Per fer aquest gegantó el constructor ens havia demanat una foto d'algun noi de la colla gegantera, per agafar de model, ja que deia que si els gegants es fan de persones reals tenen vida. Però com que ningú es va atrevir, finalment va ser el meu germà que va deixar-li una foto de quan ell era un nen i el cert es que va quedar perfecte. El vestuari va ser dibuixat pel senyor Joaquim Pla i Dalmau, actualment ja mort, i que havia estat regidor dels bombers. El "Narcís" anava amb vestit de gala dels anys 1920 i en els seus botons i porta gravat l'escut de la ciutat de Girona. També porta una manega i un casc de llautó fets per un artesà del barri vell de Girona l'amic Ramon Boix. Passats tres anys i davant l'expectació de la mainada per en Narcís varem decidir d'encarregar 7 vestits de bombers petits replica igual que el gran per poder acompanyar en "Narcís" a les seves sortides. La diferència és que no porten manega, sinó una galleda, que depèn de l'ocasió va plena de confeti o de caramels. Ja per acabar dir-vos que en Narcís va presidir una missa al Santuari dels Àngels per tots els bombers que han perdut la vida en acte de servei i també va estar present a l'entrega de medalles per commemorar l'aniversari dels Bombers d'Olot.

* M^a Carme Ribas i Mora és Presidenta dels Amics dels Gegants de Girona

LA MOTORITZACIÓ DELS COSSOS DE BOMBERS

Amb l'aparició de l'automòbil a principis del segle XX, les bombes contra incendis, fins aleshores arrossegades manualment o amb animals, es van incorporar al xassís del vehicle, donant lloc a les anomenades autobombes.

❖ Marc Ferrer i Murillo

Les primeres bombes contra incendis eren manuals. Les més utilitzades van ser les del model "Coll de cigne", anomenades així per la forma que adoptaven les palanques que s'accionaven per bombar l'aigua. Aquestes bombes eren arrossegades pels propis bombers o instal·lades en carros tirats per cavalls. És a dir, a tracció a sang o animal. En els primers anys de molts cossos de bombers, hi ha constància de queixes dels bombers pel fet d'haver d'arrossegar ells mateixos les bombes, des de la caserna fins el lloc de sinistre, fet que produïa cansament i esgotament i també les riotes de molts veïns.

A finals del segle XIX arriben al nostre país les primeres bombes de vapor. Aquestes són la majoria d'origen anglès, de la casa Merryweather, si bé, posteriorment, moltes són fabricades copiant els models anglesos. Les bombes de vapor, significaran un avenç molt considerable en el servei de l'extinció d'incendis en quan a rapidesa i efectivitat. A cavall entre el segle XIX i el XX, es van anar inventant i

perfeccionant bombes accionades a través del motor d'explosió. I amb l'aparició de l'automòbil, aquestes bombes es van incorporar al xassís del vehicle, donant lloc a les anomenades "autobombes", és a dir, els primers vehicles de bombers. I no cal dir que lògicament hi ha un abans i un després en la història dels bombers catalans, lògicament gràcies a l'aparició d'aquestes autobombes. En pocs anys augmentarà el parc d'automòbils dels bombers catalans i tots els parcs disposaran d'un vehicle. És a les principals ciutats europees on es començar a disposar de bombes a motor instal·lades sobre xassís d'automòbils. Neixen els primers vehicles de bombers, coneguts inicialment com a "auto-bombes". Lògicament el primer Cos de Bombers del nostre país que va

El primer cos de bombers del nostre país que va tenir un vehicle motoritzat va ser el Barcelona, un furgó per a transport de personal de la casa Dürkopp & Cia. de Bielefeld, que van comprar l'any 1907

tenir un vehicle motoritzat va ser el Barcelona, un furgó per a transport de personal de la casa Dürkopp & Cia. de Bielefeld, que van comprar l'any 1907 de 28cv de força. Al cap d'un any es va comprar un altre d'igual i l'any 1910 van adquirir el primer Hispano-Suiza de 18cv, com a cotxe de



Delahaye de 1922 dels Bombers de Barcelona.
Conegut com la Genoveva



Ford T de 1924 dels Bombers de Manresa



Ford T de 1929 dels Bombers de Terrassa



Ford TT de 1924 dels Bombers de Rubí

comandament. El mateix els apagafocs barcelonins van comprar cinc vehicles Ford de 18 CV. També a Barcelona, els primers vehicles Delahaye, que estaven dotats d'una bomba amb rendiment de 60.000 litres/hora i amb dipòsit addicional amb capacitat per quatre-cents litres d'aigua i que van comportar una gran modernització del servei van arribar l'any 1922, coincidint amb la compra d'una escala Magirus. Posteriorment un nou pas endavant dels bombers barcelonins pel que fa a les darreres innovacions en vehicles contra incendis va coincidir amb l'Exposició Universal de 1929 i que va consistir en adquirir 22 automòbils, entre ells dues ambulàncies, un camió de transport de material, vuit auto-bombes Magirus i sis auto-escapes també Magirus. Una compra curiosa dels bombers de la ciutat comtal va ser a principis de 1918 quan es van adquirir set bicicletes destinades al Cos de Bombers.

Els bombers de Terrassa van disposar del seu primer vehicle l'any 1923 i aquest va ser un Renault MZ amb un tanc amb una capacitat de 3.200 litres. Comprat a França i construït durant la Primera Guerra Mundial, en realitat era un auto-bomba regadora que assolía una velocitat d'uns 20 quilòmetres per hora i disposava d'una bomba capaç de llençar 80.000 litres d'aigua en una hora. El 1925 van adquirir el segon vehicle, una autobomba Renault de 18 cavalls amb un tanc de 3.200 litres i l'any 1929, van incorporar dos cotxes porta escales model Ford T.

Els bombers de Manresa van adquirir el seu primer vehicle l'any 1924 i aquest va ser un Ford T modificat per a poder transportar el personal, l'autobomba, escales i altre material d'extinció i salvament. El motor era d'explosió amb 15 cavalls de potència i 2'9 litres de cilindrada. El segon vehicle va ser un Delahaye 47MP comprat a França l'any 1926, que ja

incorporava una motobomba amb un rendiment de trenta mil litres per hora. L'any 1930 van disposar del tercer vehicle una autobomba regadora, un Renault MZ de les mateixes característiques que el dels bombers de Terrassa. I el quart vehicle va ser comprat el 1936, poc abans de l'inici de la guerra, i aquest va ser un Chevrolet de sis cilindres amb un dipòsit amb capacitat per a 6.000 litres.

Els bombers de Rubí van adquirir l'any 1924 un Ford TT amb un petit dipòsit de 600 litres d'aigua i equipat també per poder portar una escala.

Els bombers d'Igualada van tenir el seu primer l'any 1926, equipat amb un motor de vaixell de pistó de la marca Somwar i tenia una capacitat per a 5.000 litres d'aigua en una cisterna de ferro reblonat. Aquell mateix any, els bombers de Vic van poder comptar amb un Dion Bouton, amb un tanc amb capacitat de 3.600 litres, amb rodes d'acer i amb una bomba que permetia impulsar l'aigua per extingir incendis i també per un sistema de reg. Posteriorment van disposar d'un altre vehicle, ideat per un membre del cos, que amb una plataforma i el motor d'un vehicle de la marca Ford, va incorporar-hi una escala plegable.

Els bombers de Figueres van disposar l'any 1927 el seu primer vehicle, una autobomba amb tanc per a capacitat de 4000 litres, marca Hispano-Suïssa amb pneumàtics massissos. Un any més tard, els de Tortosa van comprar un xassís d'una camioneta i el van adaptar per funcions de reg i de bomba d'incendis i els Badalona una autobomba amb tanc Hispano-Suïssa amb capacitat per a 4.000 litres d'aigua. Els bombers d'Arenys de Mar van disposar l'any 1929 del seu primer vehicle, una Autobomba Chevrolet comprada a la casa Biosca de Barcelona. El mateix model també el van

adquirir els bombers de Sant Celoni i els de Calella. Els bombers d'Olot no van tenir el seu primer vehicle fins l'any 1930, un Chevrolet amb motor d'explosió de sis cilindres i amb una autobomba de 3.000 litres. L'any 1934, els apagafocs de Granollers van tenir el seu primer vehicle, una auto-bomba Ford de 2000 litres. Els de Sabadell van comprar a principis de 1936 un xassís de camió Chevrolet amb un motor de la mateixa marca de 6 cilindres i 21 HP de potència i després d'adaptar la carrosseria el van destinar per transport de material i personal. Aquell mateix anys els bombers de Reus van disposar del seu primer vehicle, un cotxe Hispano Suiza amb motor de 6 cilindres i 32HP de potència on van adaptar la carrosseria a les seves necessitats.

Amb l'arribada dels primers vehicles, dins els cossos catalans va sorgir una nova figura: els xofers-mecànics i la seva feina consistia en conduir els vehicles als sinistres i cuidar del seu bon estat. També va comportar una sèrie de mesures per tal de facilitar la seva circulació. Així per exemple, l'any 1920, l'Ajuntament de Barcelona, va publicar un ban, donant publicitat a la premsa on s'informava que tots els vehicles, tramvies i peatons havien d'aturar la seva marxa a l'escoltar una sirena o clàxon dels bombers amb l'objecte de que no es trobessin cap obstacle mentre anaven a un servei. I els primers vehicles lògicament també van comportar els primers accidents de trànsit en que es van veure implicats bombers, alguns d'ells molt tràgics. En poc menys d'un any van morir sis bombers de Barcelona, Buenaventura Aspa, Josep Flamerich, Carlos Smith, Claudio Garcia, Valentin Almazán, Lluís Pons i Antonio Edo, conseqüència de quatre accidents de trànsit, dos el 1929 i els altres dos el 1930 i el 1935.

Els bombers catalans, per tal de demanar prioritat en el pas, van anar substituint les rudimentàries campanes per sirenes. Així doncs, també va arribar de manera progressiva a les ciutats, un dels sons més característiques de la nostra societat: el de la sirena del camió de bombers. Per fer-se escoltar els vehicles de bombers van començar a utilitzar campanes i el so de les botzines. A Barcelona, un so típic dels bombers era fer sonar doblament les botzines, però com que aquest so va ser imitat pels automobilistes particulars, el 15 de maig de 1918 van ser substituïdes les botzines, per sirenes, sent prohibides pels particulars.

* Marc Ferrer i Murillo és historiador, bomber voluntari, co-autor del llibre "Història dels Bombers de Terrassa" i del llibre "Bombers de Catalunya: història i present".



Hispano Suiza de 1936 dels Bombers de Reus



Chevrolet de 1936 dels Bombers de Manresa



Renault MZ de 1930 dels Bombers de Manresa

INCENDI D'UN TREN A SABADELL

A principis de setembre de l'any 1988 un incendi en un tren a Sabadell va causar 52 ferits i un important ressò mediàtic.

❖ Joan Marc Silvestre i Acedo

Faltava un minut per les quatre de la tarda del 2 de setembre de 1988 quan el Parc de Bombers de Terrassa rep una trucada del 091 on s'indica que hi ha un tren cremant a l'estació de la Renfe de Sabadell-Centre. Immediatament es va passar la informació als Parcs de Sabadell, de Cerdanyola, de Badalona, de Castellar del Vallès i de Caldes de Montbui. A l'arribada dels efectius, la primera informació sobre la situació fou que a l'estació de Sabadell-Centre, hi havia un tren cremant just a l'extrem sud (via direcció Terrassa), i un altre tren no afectat a l'extrem nord, dins de la mateixa estació (via direcció Barcelona). El primer es dirigia a Terrassa i venia de l'Hospitalet i el segon, es trobava aturat a l'estació i venia de Terrassa cap a Molins de Rei. En cap dels trens hi havia persones, ja que havien sortit pel seu propi peu. Les primeres dotacions van procedir a efectuar una penetració a l'andana de Sabadell-Centre instal·lant una línia de 70mm bifurcació i una línia de 45mm. L'elevada temperatura i el fum van fer molt difícil l'operació que no es va interrompre, i que es va fer més efectiva quan van arribar més dotacions.

Poc després un treballador de RENFE de l'estació de Sabadell informava de la possible existència d'un altre tren, procedent de Terrassa i que anava cap a Vilafranca del Penedès, dins del túnel, sense poder precisar la situació exacta, però que evidentment estava més endarrerit del que es trobava a Sabadell-Centre. La seva situació podia estar entre quatre-cents metres o un quilòmetre. Aquest tren "s'havia colat", perquè feia temps que l'estació de Sabadell-Nord no disposava

de personal de RENFE i tenia les guixetes tancades a causa d'una onada de robatoris i per tant ningú li havia comunicat que no podia continuar la marxa.

Ràpidament es va traslladar una dotació al baixador de Sabadell-Nord a fi de comprovar la possibilitat de la localització i l'accés del tercer tren, ja que des de l'estació de Sabadell-Centre no semblava viable.

Un equip de quatre homes va baixar a l'andana de Sabadell-Nord, que no estava envaïda pel fum, i va penetrar al túnel en direcció Sabadell-Centre. Allà es van trobar una vintena de

passatgers que anaven cap a la sortida Nord i que els van increpar durament per la tardança a prestar-los auxili. Tancant aquest grup de passatgers venien el conductor i l'interventor de la unitat de RENFE U/T 600-25166 procedent de Terrassa. L'interventor va dir als bombers que en el tren ja no

hi quedava cap persona més.

L'equip en punta va continuar avançant el túnel fins que es van trobar fum, i van començar a fer ús dels equips respiratoris a partir d'aquell moment. A l'arribar al marge de seguretat adient de pressió a les ampolles, es començà la retirada sense haver trobat res i havent assolit

Al carrer es va establir un comandament amb el Director General, l'Alcalde de Sabadell, el sots-Director General, el Cap de Brigada, així com diferents caps de zona, caps de Parc i altres oficials



Un grup de bombers es prepara per les tasques d'extinció i salvament

un punt distant entre 2200 i 2400 m. de la boca d'entrada de Sabadell-Nord.

En aquest interval, el fum havia envaït la totalitat del túnel i l'andana de Sabadell-Nord, i sortia a grans glopades per l'entrada. Es va creure aconsellable demanar als veïns de les cases del davant que tanquessin balcons i finestres i que també evacuessin.

Aquest fet no s'havia previst en el plantejament inicial de l'operació, ja que s'havia suposat una geometria del túnel més regular i no es coneixien les reduccions de secció superior que varen originar una dinàmica diferent dels fums.

Als components de l'equip en punta se'ls acabà l'aire dels equips respiratoris i van haver de prosseguir la tornada a pulmó lliure. Com a conseqüència d'aquest fet, van arribar a la sortida amb dificultats, resultant amb forta intoxicació i sent traslladats a l'Hospital de Sabadell.

Paral·lelament van arribar més dotacions de bombers que van tornar a baixar a l'andana i van arribar fins a uns 10 metres de la unitat de RENFE U/T 600-25051 la qual estava cremant i es va procedir a la instal·lació d'extinció amb reducció i línies de 25mm. L'accés a l'andana es va realitzar de forma molt precària ja que la quantitat de calor i el fum havien augmentat de manera brutal. Una vegada acabada la instal·lació van sortir a l'exterior per tal de recuperar-se.

Al carrer es va establir un comandament amb el Director General de Protecció i Extinció d'Incendis, l'Alcalde de Sabadell, el sots-Director General d'Extinció d'Incendis, el Cap de Brigada, així com diferents caps de zona, caps de Parc i altres oficials.

Es va adoptar la decisió de no continuar penetrant a l'andana fins poder practicar forats de ventilació a la volta del túnel

que donessin via d'escapament al fum i la calor acumulats. I una vegada aconseguit això es procediria a l'extinció del tren 600-25051.

Per tal de dur a terme el pla, es va demanar a RENFE plànols fiables del túnel per tal de foradar els llocs adequats, també es va organitzar disposar del material adequat per foradar la volta, compressor i martells pneumàtics, i equips autònoms de respiració adequats i suficients. També es va inspeccionar el túnel des de Sabadell-Sud, comprovant que no hi hagués cap senyal de l'incendi, ja que tenia un pendent del 12% i feia que s'establís



Un bomber ferit rep es assistència mèdica

una corrent d'aire que entrava en el túnel per Sabadell-Sud i sortia per Sabadell-Nord.

A les sis i cinc de la tarda, ja s'havia aconseguit la dotació d'equips d'aire i de martells pneumàtics amb compressor i s'esperava que RENFE proporcionés els plànols demanats. De sobte va arribar el drama. Van aparèixer dues noies i un noi per la sortida de l'estació de Sabadell-Centre amb símptomes d'asfíxia dient que venien del tren procedent de Terrassa, la U/T 600-25166 i que en el túnel encara restaven gran quantitat de persones que no podien sortir a causa de la temperatura i el fum acumulat.

Aquestes persones havien quedat atrapades i van salvar la vida, gràcies a quedar-se a l'interior dels vagons. Finalment tres d'elles van decidir arriscar-se i sortir i anar a demanar ajuda.

Fins gairebé les vuit de la tarda es va estar rescatant gent de l'interior del túnel, mentre també s'extingia el fum i les flames. En total es van evacuar un total de 52 persones amb símptomes d'asfíxia

En aquell moment el pànic es va apoderar de tothom, ja que l'interventor havia assegurat que no quedava ningú dins aquell tren. Es va organitzar ràpidament les tasques de salvament.

Equips de rescat en primera fase, formats per bombers equipats amb equips d'aire, van descendir pel túnel per

localitzar i transportar amb lliteres els ferits fins als primers replans de l'escala de sortida. Paral·lelament es va fer una instal·lació de 25mm per refrescar salvats i salvadors. Uns equips de rescat de segona fase, van recollir els ferits i els van transportar a l'exterior. A l'entrada de l'estació, i una vegada al carrer, es va fer la primera avaluació de l'estat dels ferits per part dels equips sanitaris, en funció del qual es decidia la forma de trasllat, el lloc, cures especials, també se'ls va aplicar oxigen, etc. A més, es va descobrir que en els passos peatonals perpendiculars a la via fèrria, la volta

SUCESOS

Un incendio en un tren provoca el pánico en Sabadell

Sabadell. (De nuestro corresponsal) - Un incendio que se originó en la tarde de ayer en un vagón de un tren de pasajeros, en las proximidades de la estación Sabadell-Centro, provocó a punto de causar una gran tragedia en el túnel de la Rambla de más de seis kilómetros de longitud. Un total de 52 personas con síntomas de asfixia, una de ellas de gravedad, es el balance del accidente. Las personas afectadas, que quedaron atrapadas en el vagón, fueron atendidas de inmediato a su salida del túnel por los médicos desplazados al efecto y después fueron ingresadas en diversos centros sanitarios. Las tareas de rescate resultaron muy difíciles debido a la intensa humareda que se originó a causa del fuego. Hacia las nueve de la noche el incendio quedó prácticamente extinguido.



Efectivos de los bomberos que participaron en las labores de extinción

Fueron atendidas 52 personas a causa de intoxicación por la humareda

El fuego empezó en un vagón dentro del túnel que va a la estación Centro

Anoche se desconocían las causas del siniestro

El accidente, por causas todavía indeterminadas, se produjo poco antes de las cuatro de la tarde, en el cony que se dirige hacia Terrasa procedente de l'Hospitalet. Uno de los vagones empezó a arder en las proximidades de la estación Sabadell-Centro. Otro tren, en marcha en el andén de esta estación, procedente de Terrasa, pudo ser alertado a tiempo y sus ocupantes desalojados por su propio pu. Mientras entraba a la sala de señal de alerta, otro tren que había salido de Terrasa, quedó parado a mitad de camino de la estación Sabadell-Norte y la del Centro. Segun declaraciones de un ocupante, ante esta situación salieron de los vagones en dirección hacia Sabadell. Norte por el tramo de túnel de poco más de dos kilómetros.

En esa estación, el interventor del tren indicó que no había quedado nadie en el interior. Más tarde, se supo que quedaban al menos pasajeros atrapados en esta unidad. Los supervivientes fueron rescatados por la falta de efectivos de bomberos en aquella estación.

La virulencia de la humareda concentró a gran número de bomberos, policía, ambulancias, Protección Civil y un helicóptero, en pedular a la entrada del túnel de Sabadell-Centro situado en la plaza Antoni Lluich. La falta de ventilación a la larga del tránsito del túnel impidió el acceso a los bomberos por otros lugares. A medida que avanzaba la tarde se decidió abrir dos boquetes por los pasos inferiores de la Gran Via, que recorren todo el túnel, para sofocar las llamas.

Confusión
Hacia las seis de la tarde aparecieron por la boca de acceso de la estación Sabadell-Centro dos machachos con síntomas de asfixia, que aseguraron que en el interior del túnel todavía se encontraban atrapadas una veintena

de personas. Los dos jóvenes habían subido al tren en la estación de Terrasa y quedaron atrapados en medio del túnel. En ese momento cuando el pánico entre los equipos de salvamento, al haber asegurado uno de los interventores que no había quedado nadie en el interior y que se trataba tan sólo de sofocar al tren siniestrado. Rápidamente empezaron a descender por la boca de entrada a la estación Sabadell-Centro gran número de bomberos con camillas para transportar los heridos.

A la llegada de los primeros rescatados se produjeron entre los presentes las escenas de mayor emoción. El alcalde, Antoni Ferris, declaró que no se explicaba cómo las personas atrapadas podían estar todavía con vida, al comprender la intensa humareda que descendía la boca del túnel

del siniestro. Hasta casi las ocho de la tarde, los servicios encargados de las tareas de rescate fueron sacando intoxicados del túnel. Los médicos desplazados al lugar los administraron oxígeno de inmediato.

Sólo un herido grave

Los intoxicados por la intensa humareda fueron trasladados a diversos centros hospitalarios de Sabadell, Terrasa y a la residencia de la Vall d'Hebron de Barcelona. Segun las primeras impresiones, sólo uno de ellos presenta síntomas de gravedad, un hombre de 39 años que padecía diabetes y quedó ingresado en la Matua de Terrasa. Al lugar del siniestro acudió Alfons Trió, director general de Protección y Estación de Incendios de la Generalitat. Por su parte, el conse-

jer de Sanitat, Xavier Trias, visitó a algunos de los ingresados en los centros hospitalarios.

El incendio de ayer es el primero de estas características que se produce en el túnel de la Renfe, inaugurado el 18 de julio de 1973. El 7 de abril de 1980 ocurrió otro siniestro en la estación de la Rambla de Sabadell de los Ferrocarriles de la Generalitat, con el triste balance de dos muertos y más de diez heridos. Por aquellas fechas, se insistió en que las condiciones de seguridad del túnel de la Renfe, de una longitud casi respectiva al de la Generalitat, no eran las adecuadas. Sin embargo, hasta la fecha no se han adoptado medidas espectaculares, salvo la construcción de una boca de un metro cuadrado, que ayer no tuvo ninguna utilidad.

JOSEP MERCADÉ

L'accident recollit al diari "La Vanguardia" del 3 de setembre de 1988

era accessible per la seva part interior. Ràpidament equips d'obriers municipals i treballadors de la RENFE van efectuar forats en forma de segment circular, aproximadament de 80cm d'alçada per 1'80m de base, a ambdós murs laterals dels passos peatonals. Aquests forats van resultar ser decisius en quant a la ventilació del túnel i facilitar les tasques de salvament.

Fins gairebé les vuit de la tarda es va estar rescatant gent de l'interior del túnel, mentre també s'extingia el fum i les flames. En total es van evacuar un total de 52 persones amb símptomes d'asfíxia en diferents graus, un d'ells greu per la seva condició de diabètica, que van ser ingressats en centres hospitalaris. També

vuit bombers van ingressar en hospitals afectats de símptomes d'asfíxia.

Posteriorment dos equips de bombers van repassar exhaustivament tot el túnel des de Sabadell-Centre fins a Sabadell-Nord per assegurar que no existia cap més persona atrapada.

A les nou de la nit es donava l'incendi per extingit i a les tres de la matinada del 3 de setembre es retirava el retén i les dotacions marxaven cap als parcs. S'havien mobilitzat 14 autobombes i 27 vehicles de salvament i comandament, de 16 parcs de bombers, amb un total d'un centenar de bombers, alguns d'ells, es van afegir lliures de servei en les tasques rescat, sent molts d'aquests fonamentals en la cobertura de parcs.

Al cap d'uns dies va dimitir el cap de Transports de Renfe a Catalunya ja que durant l'incendi va existir una mala comunicació que va complicar la situació i va dificultar les tasques de salvament i extinció. A més, es va crear un nou Pla d'Emergències en les estacions de RENFE a Sabadell i es va invertir en noves sortides d'emergències, seguretat i prevenció.

L'incendi es va produir a causa de l'escalfament d'un fusible del motor de vagó de cua del tren procedent d'Hospitalet. Els seus passatgers van ser evacuats, així com l'altre tren que es trobava a l'estació. En canvi, un tercer tren que venia de Terrasa i anava cap a Vilafranca va entrar en el túnel per una errada en les comunicacions. Els seus passatgers es van veure intoxicats pel fum de l'incendi..

* Joan Marc Silvestre i Acedo és historiador.

Procedència de les fotografies: Arxiu Bombers Generalitat de Catalunya i diari "La Vanguardia".



Un grup de bombers treu a un ferit per l'accés de l'estació

HA ESTAT NOTÍCIA...

➤ **Cinc bombers moren en un incendi forestal a Horta de Sant Joan**

A les nou del vespre del dilluns 20 de juliol es va alertar d'un foc forestal a Barranc dels Covars, al terme municipal d'Horta de Sant Joan (Terra Alta). 14 dotacions es van traslladar al lloc de molt difícil accés per via terrestre. A la difícil orografia, es van sumar les condicions meteorològiques: temperatures molt altes i humitat baixa, vent de ponent molt sec. Durant la nit es van seguir incorporant dotacions fins arribar a prop del mig centenar i es va activar el Pla Infocat en fase d'alerta. L'endemà amb la sortida del sol van començar a enlairar-se els mitjans aeris. També es van incorporar dues unitats de les Brigadas de Refuerzo en Incendios Forestales (BRIF i un hidroavió d'Aragó activades pel Ministeri de Medio Ambiente. Al llarg del dia també es van incorporar diverses dotacions provinents de l'Aragó i del País Valencià, així com la Unitat Militar d'Emergències (UME) del Ministeri de Defensa. A les 10h es va constituir el Centre de Comandament Avançat. També aquell matí es van situar les unitats de GRAF de Tarragona, Barcelona i Lleida així com les BRIF condicionades per la orografia de la zona i l'estat de la vegetació. Durant aquell matí el flanc esquerre, va ser el que va presentar més dificultats, i on es van concentrar la major part dels efectius, tot i que també es va treballar en el flanc dret, al paratge de La Moleta. Nou persones que estaven en una casa de turisme rural al Mas Sotorres van ser desallotjades aquella nit. A les dues del migdia, es va girar un fort vent amb ratxes de 70 km/h, motiu per retirar els mitjans aeris. Cap a les 14:30h. es va produir una tempesta que va generar un comportament erràtic del vent, provocant molts focs secundaris simultanis, la reactivació i reproducció del foc en diverses zones i l'apertura dels dos flancs, fent que el foc pugés molt ràpidament cap al flanc esquerra on estaven treballant dues unitats GRAF i la BRIF. Sis membres de la unitat GRAF de Lleida van quedar encerclats. Davant de la gravetat de la situació, es va demanar als mitjans aeris que sortissin a donar suport a les unitats atrapades, que tot i les condicions adverses existents van sortir tres mitjans aeris que intenten arribar a la zona de GRAF Lleida. Però els membres de GRAF Barcelona van informar que les condicions són molt complicades i que no es pot fer res des de l'aire atès que el perill d'accident de l'helicòpter és massa elevat. En canvi sí es va veure més factible el rescat de la BRIF. Pels membres de GRAF Lleida es tem el pitjor. A les 16:16h va sortir l'helicòpter de rescat i en arribar al

lloc va determinar la mort de tres bombers i l'estat molt greu de dos més. El vent i fum va fer impossible l'evacuació aèria dels ferits i impediran dur a terme la recuperació dels cossos fins el dia següent. A les 18:46 hores es va trobar a un altre bomber, que es donava per desaparegut, al qual va ser evacuat en vehicle arribant a Horta de Sant Joan mort. Els bombers del GRAF morts van ser Ramon Espinet, David Duaigües, Jordi Moré i Jaume Arpa. I els ferits greus Pau Costa i Josep Maria Pallàs. Durant tota la tarda, malgrat els fets i les condicions, es va continuar treballant, en alguns moments puntuals, treballen també alguns mitjans aeris. Sobre les 21 hores, el la superfície afectada per l'incendi està al voltant de 800 hectàrees. Més tard, el flanc esquerre de l'incendi es va obrir i les flames van travessar la carretera T-330 en direcció a la zona de Les Capçades. L'endemà, dimecres, es van incorporar 15 mitjans aeris a les tasques d'extinció, que en algunes ocasions no van poder volar a causa del vent. Durant tot el dia es va treballar des de terra i aire per tal d'estabilitzar el perímetre però sobre les 18 hores torna a bufar molt de vent de forma que el foc torna a saltar el perímetre. Durant la nit, es van portar mitjans terrestres de suport per tal de reequipar i reubicar les unitats que hi treballaven. El dijous 23, un dels dies més calorosos de l'any, els bombers de la Generalitat afronten la simultaneïtat d'incendis a diferents punts de Catalunya. A l'incendi del terme municipal d'Horta de Sant Joan no hi havia cap front actiu i ja es tenia estabilitzat el perímetre (1140 hectàrees, uns 50km lineals), però a dins del perímetre quedaven columnes de fum i punts que encara cremaven. Divendres, a les 07:34h es declara el foc forestal en fase de control i a les 11h es va donar per controlat, continuant treballant 60 dotacions terrestres i 7 mitjans aeris. Durant diversos dies es continuava treballant fins a poder donar-lo per totalment extingit. Durant les tasques d'extinció van haver-hi una vintena de bombers ferits lleus. A les dues de la tarda, del 24 de juliol va morir un dels dos bombers ferits, en Pau Costa. Fins el 4 d'agost no es va donar per extingit el foc. A principis d'octubre, el sisè bomber ferit, Josep Maria Pallàs va superar el període crític del procés de recuperació i va sortir fora de perill

➤ **Joan Saura afirma que era impossible de preveure les conseqüències de l'incendi d'Horta de Sant Joan**

El conseller d'Interior, Relacions Institucionals i Participació Joan Saura va comparèixer el 28 de al Parlament a petició pròpia "per donar explicacions de la situació i conjuntura extraordinàries, en les que es van produir l'incendi i la mort de 5 bombers" i amb l'objectiu de reforçar

encara més el consens i la complicitat de tots i totes amb la difícil tasca que desenvolupa el cos de Bombers de la Generalitat.

Ho va fer acompanyat del secretari general d'Interior, Joan Boada, i la directora general de Prevenció i Extinció d'Incendis, Olga Lanau. També hi han assistit tots els màxims responsables de bombers encapçalats pel subdirector general Operatiu dels Bombers de la Generalitat, Antoni Rifà. Saura va fer una relació cronològica de l'incendi i va confirmar el diagnòstic dels agents forestals que el foc va tenir el seu origen en un llamp caigut el 14 de juliol en una tempesta seca. La jornada tràgica del dimarts 21 de juliol va estar precedida per un empitjorament de les condicions meteorològiques que va obligar a retirar els mitjans aeris que combatien el foc i va escampar les flames en diversos fronts mentre s'advertia les unitats que estaven actuant sobre el terreny de la conveniència de prendre mesures de prevenció, fins que es va desencadenar la tragèdia i l'extensió del foc fora del perímetre que fins aleshores s'havia aconseguit mantenir. El conseller va negar rotundament les acusacions de falta de coordinació dels bombers i va recordar que el dia 21 "no van descansar en cap moment" i "mai no van declarar el foc en fase de control". Saura també va dir que "la revifada inesperada, brutal, abassegadora, del foc, produïda pel fort vent" "va acabar per encerclar els 5 bombers que van perdre la vida". El conseller també es va comprometre a analitzar tècnicament tot el que va passar "no per buscar culpables, perquè l'únic culpable és el foc, sinó per continuar millorant en extinció i protecció i per evitar una desgràcia semblant". Saura va insistir que "mai s'havia fet un esforç tan gran i extraordinari en el reforçament dels bombers i en la prevenció d'incendis" i recorda a la ciutadania que compta amb "més recursos que mai, la millor tecnologia, una bona i àmplia infraestructura, i uns excel·lents professionals". Per part dels diputats de l'oposició el de CiU va qüestionar l'informe tècnic i el tracte donat als alcaldes i el del PP va recordar que s'havia anunciat un canvi de temps. Després de la compareixença del conseller, dos caporals de Bombers de la Generalitat, Víctor Fernández i Jaume Martí i membres del Comitè de Salut Laboral, van criticar que els partits polítics de l'oposició no donin total credibilitat a l'informe elaborat pel Cos. També van dir no entendre per què algun polític, defensa els seus arguments basant-se en notícies periodístiques.

➤ **Incendis forestals a Pujalt i Veciana**

A mitja tarda del 24 de juliol es va declarar un incendi a Pujalt i es va propagar cap al terme de Veciana (tots dos a l'Anoia). Van treballar una

trentena d'efectius del Cos de Bombers, entre terrestres i aeris i es va donar per extingit al cap de 48 hores. L'incendi va afectar una superfície de 85 hectàrees.

➤ **incendi en un hostel de Barcelona**

Un incendi als baixos de l'Hostal Fontanella de la Via Laietana va provocar la tarda del 3 d'agost una gran fumera que va obligar a tallar el carrer i a desplaçar-hi sis dotacions dels Bombers de Barcelona. L'ampli operatiu posat en marxa pels bombers, que hi van desplegar les escales per poder accedir als pisos alts, i la densa i pudent columna de fum van despertar una gran expectació al centre de Barcelona. El foc va començar cap a dos quarts de dues de la tarda al quarto dels comptadors de l'edifici i es va donar per controlat vint minuts més tard. En aquest habitacle, que és al subterrani, hi havia molt material plàstic i això va provocar una fumarada que es va escampar ràpidament per l'escala principal de l'edifici, que va actuar com una xemeneia.



Un bomber atenant una veïna de la finca de la Via Laietana on es va declarar l'incendi

➤ **Un foc a Cruïlles crema 5 hectàrees**

Els Bombers van extingir la nit del 4 d'agost, un incendi que es va declarar unes hores abans a Cruïlles, Monells i Sant Sadurní de l'Heura (Baix Empordà). El foc va obligar a evacuar unes vint persones de diverses masies i va afectar un perímetre de 5 hectàrees. El foc, que no va provocar danys personals, va mobilitzar fins a catorze dotacions terrestres i vuit mitjans aeris.

➤ **El Pla Transcat s'activa quatre vegades en quatre dies**

El 13 de juliol es va activar el Pla Transcat en fase d'alerta, per una fuga de gasoil al municipi de Juneda (Garrigues). La fuga va ser provocada per l'accident d'un camió carregat amb 30.000 litres de

gasoil que va bolcar a la N-240. A conseqüència de l'accident van fuitar 1.000 litres de gasoil. Fins a cinc dotacions de Bombers de la Generalitat van treballar al lloc del sinistre. El 14 de juliol es va activar per segona vegada, en fase d'alerta, per un accident de dos camions, a la Ronda Litoral a Hospitalet de Llobregat (Baix Llobregat). Un dels camions va bolcar i l'altre vehicle, un camió cisterna que transportava benzina, va rebre un cop a la cisterna sense que hi hagués cap fuga. A causa de l'accident un dels conductors va resultar ferit de caràcter lleu. Fins al lloc es van desplaçar vuit dotacions dels Bombers de la Generalitat, dues dels Bombers de Barcelona i efectius del cos dels Mossos d'Esquadra. El 15 de juliol es va tornar a activar, en fase d'emergència, per la fuga d'àcid clorhídric d'un camió que es trobava aturat al carril d'acceleració de l'autopista AP-7, al seu pas pel municipi de Garrigàs (Alt Empordà). Com a mesura preventiva, es va marcar un perímetre de seguretat i es va desallotjar l'àrea de servei Empordà Nord i la benzinera situada a l'altra banda de l'autopista AP-7, a uns 300 metres del camió aturat. Al lloc es van desplaçar set dotacions dels Bombers de la Generalitat, així com també sis patrulles dels Mossos d'Esquadra.. El 16 de juliol, es va activar per quarta vegada, en fase d'alerta, a causa d'un accident entre un turisme i un camió que transportava bombones de butà a Nalec (Urgell). A causa de l'accident, que va tenir lloc a la carretera L-201, van caure dues ampolles de butà i van fuitar. Les ampolles van ser retirades a un camp fora de la carretera. Un cop buides, el mateix camió les va recollir i se les va emportar. Una persona, ocupant del turisme, va resultarada ferida de caràcter lleu. Fins al lloc de l'accident es van desplaçar tres dotacions dels Bombers de la Generalitat, tres patrulles dels Mossos d'Esquadra i efectius sanitaris.

➤ **Un foc a Agramunt calcina cinc mil hectàrees i causa un mort**

El 17 de juliol es va rebre declarar un incendi agrícola i forestal a Donzell d'Urgell, al terme municipal d'Agramunt (Urgell). El foc va avançar en sentit nord-est, en direcció Oliola, empès pel vent de ponent que bufava a la zona. Fins a la zona es van mobilitzar una seixantena de dotacions terrestres i 11 mitjans aeris dels Bombers de la Generalitat. A causa de les flames es va tallar la carretera L-313. També es va haver de confinar la població de Sanaüja, la qual es trobava propera al foc. Alguns mitjans aeris no es van poder reincorporar a les tasques d'extinció a causa del fort vent que bufava. Les poblacions de Cabanabona, Biosca i Oliola també es van veure afectades. Un veí de Guissona va morir l'endemà a causa d'un accident de trànsit, quan fugia del fum i les flames. L'endemà es va donar per

controlat l'incendi, el qual va ser extingit el 19 de juliol després de cremar més de cinc mil hectàrees.

➤ **Tres bombers ferits en un foc forestal a Gavà**

Tres bombers van resultar ferits a Gavà (Baix Llobregat) per un foc que es va declarar el matí del 24 de juliol a la zona del Calamot. Durant els treballs per apagar el foc, un bomber va resultar ferit per un traumatisme, i dos per un cop de calor. Les fortes temperatures van dificultar les feines d'extinció, i en total es van cremar tres hectàrees de bosc i matolls. Fins al lloc del foc es van desplaçar onze dotacions terrestres dels bombers i tres mitjans aeris.

➤ **Un incendi en un pàrquing de Tarragona obliga a desallotjar 25 persones**

L'incendi en un pàrquing de quatre plantes de l'Avinguda Roma de Tarragona, va obligar als bombers a evacuar 25 persones de l'edifici, al voltant de tres quarts de quatre de la matinada del 2 d'agost. L'incendi, que no va causar ferits, només va cremar totalment un cotxe i va afectar un segon vehicle per la radiació del foc.

➤ **Medalla d'or pel Cos de Bombers de la Generalitat de Catalunya**

El primer dia 1 de setembre, el Govern de la Generalitat de Catalunya va acordar concedir als seus Bombers, la Medalla d'Or de la Generalitat, màxima distinció que atorga el Govern i que expressa el seu reconeixement i agraïment per la seva tasca. El president José Montilla va lliurar la medalla l'11 de setembre al subdirector general operatiu de la Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments, Antoni Rifà. En el seu discurs d'agraïment, Rifà va destacar que "si hi ha un aspecte del Cos de Bombers que avui justifica el lliurament d'aquesta Medalla no són ni els seus mitjans ni la seva organització. Són les persones que el formen, les que s'han fet mereixedores d'aquest guardó". També va afegir que "el Cos de Bombers de la Generalitat és una obra col·lectiva de tot el país, de tots els seus governants però sobretot de les seves bomberes i els seus bombers". Per això, Rifà també va dedicar unes paraules de reconeixement "a totes les famílies dels bombers i a tota la gent propera que no forma part del Cos però que sí forma part del seu dia a dia, fent possible el seu funcionament, com ara el personal administratiu, el personal laboral i el de suport". En el lliurament de la Medalla de la Generalitat, Antoni Rifà hi va interpretar "un acte de justícia cap a tot el país, amb els bombers però també amb els metges, els

professors o els policies, que formen part d'un extens col·lectiu de professionals que presten uns serveis públics d'altíssima qualitat". En acabar, Rifà va dir que, per al Cos, el guardó atorgat serà "un estímul per estar compromès amb el poble de Catalunya".

➤ **Els Bombers de la Generalitat intercanvien experiències amb bombers d'altres països sobre tècniques d'extinció de foc forestal**

Durant l'estiu, membres del cos de Bombers de la Generalitat van viatjar al Llenguadoc-Rosselló, on van compartir guàrdies amb els bombers francesos i van poder realitzar alguna crema controlada, així com diversos anàlisis d'escenaris d'incendis històrics. També es va anar a Sardenya, on hi ha la base d'estiu del Corpo Forestale e di Vigilanza Ambientale. Aquestes jornades s'han dut a terme gràcies a la participació dels bombers catalans en el projecte europeu Fire Paradox, per tal adquirir nous coneixements a nivell forestal. A més, Bombers d'Anglaterra, de la regió de Northumberland, i de França, de la regió de l'Aude, també van visitar Catalunya i van fer guàrdies amb els efectius del GRAF. L'objectiu dels intercanvis és poder observar i participar en l'organització i funcionament dels models dels diversos cossos de bombers en l'extinció d'incendis forestals, així com donar-los suport en l'execució de maniobres amb foc tècnic.

➤ **Un incendi forestal i agrícola a Montferri crema 85 hectàrees**

El foc va començar la tarda del 15 d'agost al peu de la Tossa Grossa de Montferri (Alt Camp), a la carretera T-204. Les flames van anar pujant la carena i van fer algun focus secundari que va afectar terrenys i cultius a l'altra banda de la via. Posteriorment, el foc va baixar la carena, va saltar la carretera, on va entrar en una zona principalment de cultiu, bàsicament vinya. Com a mesura preventiva, els Bombers van demanar el confinament dels veïns ja que la fumera que va generar el foc era molt intensa i es trobava molt a la vora de la població. Els Mossos d'Esquadra també van evacuar 3 masos de la zona. En l'incendi, donat per extingit la matinada del 17 d'agost, van treballar una quarantena de mitjans terrestres i uns vint mitjans aeris i va afectar una superfície de 85 hectàrees. També es va activar el pla Infocat en fase d'alerta.

➤ **L'accident d'un camió causa un incendi, dos ferits greus i talla l'AP-7 durant gairebé vuit hores**

Pocs minuts després del migdia del 8 de setembre, va tenir lloc un accident de trànsit

l'autopista AP-7 en sentit nord, al terme de Vilademuls (Pla de l'Estany), en el qual es van veure implicats tres vehicles, entre ells un camió que transportava gasoil, que es va incendiar i va causar dos ferits greus, un petit foc forestal i va obligar a tallar l'AP-7 en els dos sentits durant gairebé vuit hores. Fins al lloc de l'accident es van desplaçat tres mitjans aeris, i una dotzena de dotacions terrestres dels Bombers de la Generalitat. A causa de l'accident, el CECAT va



Els bombers en les tasques d'extinció del camió de gasoil

activar el Pla Transcat en fase d'alerta.

➤ **Els Bombers homenatgen els companys que van perdre la vida en l'incendi d'Horta de Sant Joan**

El Cos de Bombers de la Generalitat va homenatjar el 9 d'octubre a Lleida els bombers morts en acte de servei aquest passat estiu. En l'acte es va plantar una alzina i es va descobrir una placa commemorativa, amb la llegenda 'En record dels bombers que no han tornat. Els vostres companys no us oblidem'. Posteriorment s'hi va projectar un vídeo amb imatges dels bombers homenatjats. Després, el subdirector general operatiu, Antoni Rifà, va fer un discurs i es va fer l'ofrena florar a l'alzina plantada amb terra que diferents membres del Cos de Bombers han portat de les set Regions d'Emergències. L'homenatge va finalitzar amb el descobriment de la placa commemorativa i acte seguit es va fet sonar les sirenes del parc de Bombers durant 30 segons, en record dels homenatjats.

➤ **El conseller Saura inaugura la nova seu de la Regió d'Emergències de Lleida i la reforma del parc de Bombers**

El conseller d'Interior, Relacions Institucionals i Participació, Joan Saura, acompanyat per l'alcalde de Lleida, Àngel Ros, va inaugurar el 9 d'octubre les noves instal·lacions de la Regió d'Emergències de Lleida i les obres de reforma i ampliació del parc de Bombers. La nova seu de la Regió

d'Emergències de Lleida permet centralitzar tots els àmbits d'emergències com són el control central i les oficines que abans estaven ubicats en edificis diferents. La construcció de les noves dependències, situades en paral·lel al parc de Bombers, al costat sud del solar. Amb la construcció del nou edifici que acull les dependències de la Regió, s'ha fet una redistribució del parc de Bombers. A la planta baixa, la cotxera s'ha mantingut igual i s'han redistribuït les zones. D'altra banda, s'ha renovat el vestuari per a homes i s'ha construït un vestuari per a dones i un altre per a personal forestal. A més, s'ha reconstruït la zona del menjador i de la cuina i s'ha habilitat una zona de descans i un porxo. Pel que fa a la planta pis, també s'ha redistribuït totalment. Així, s'han traslladat a aquesta planta els dormitoris. A més, s'ha construït una sala polivalent i, on hi havia la sala d'actes, s'ha fet un vestuari amb 75 guixetes. D'altra banda, la torre de pràctiques té soterrani, planta baixa, cinc plantes i un terrat. L'heliport s'ha deixat igual, s'han creat aparcaments a l'exterior del recinte i s'ha posat una antena de comunicacions a la regió. Actualment el parc de Bombers de Lleida compta amb una dotació permanent de 56 bombers funcionari i 20 de voluntaris.

➤ **Actes d'homenatge als Bombers de la ciutat de Tremp**

El 10 d'octubre es va fer un homenatge a tots els Bombers que ha tingut, al llarg dels anys, la ciutat de Tremp. Al Museu Comarcal de Ciències Naturals, amb l'assistència del conseller Saura es va projectar un audiovisual sobre la història dels Bombers de la ciutat. Acte seguit, va tenir lloc l'obertura de l'exposició itinerant que ha visitat diverses comarques de Lleida "Bombers: abnegació i servei demarcació de Lleida 1885-2008". Després de l'obertura de l'exposició, totes les autoritats es van desplaçar al parc de Bombers per inaugurar les obres de reforma i ampliació de l'edifici. Amb les obres es va preveure la construcció d'un nou edifici per les dependències format per dues plantes, amb una superfície total útil de 598,96 m². Actualment el parc de Bombers de Tremp té una dotació de 25 bombers funcionaris i 16 de voluntaris i acull la unitat del Grup d'Actuacions Forestals (GRAF) a Lleida. Per tancar els actes va tenir lloc un dinar de germanor.

➤ **Balanç de la campanya forestal**

L'estiu 2009 s'ha caracteritzat per la climatologia adversa i la simultaneïtat d'incendis, especialment

a Lleida a començaments de juliol. Enguany s'han cremat 8.829 hectàrees i s'ha treballat en 2.827 incendis de vegetació. Més del 80% de les hectàrees afectades han cremat en incendis agrícoles. Els Bombers de la Generalitat van atendre més de 24.000 serveis durant aquesta passada campanya forestal. D'aquests, destaquen els 2.827 serveis per incendis de vegetació diversa (tant urbana, agrícola com forestal). Per la campanya es va elaborar un protocol d'actuació per determinar quina seria la primera sortida de vehicles en cas de l'inici d'un incendi que, per les seves característiques, requereix d'una sortida més contundent del que és habitual. Així, i amb l'objectiu d'anticipar-se a l'evolució de l'incendi, a més de la intervenció del grup d'especialistes en incendis forestals, es va determinar activar simultàniament tres vehicles terrestres, un helicòpter bombarder i un helicòpter de comandament. D'altra banda, enguany s'han consolidat i ampliat les Columnes d'Atac Mòbil. L'estiu de 2009 ha estat molt difícil pel Cos de Bombers de la Generalitat, tant pel que fa al personal que ha perdut la vida mentre treballava en les tasques d'extinció de diversos incendis (2 víctimes mortals a Mollet del Vallès, el juny, i 5 bombers morts a Horta de Sant Joan, al juliol). El Cos de Bombers de Barcelona va tancar la campanya forestal amb tan sols 2,2 hectàrees de matolls cremades, 0,5 que corresponen al parc natural de la ciutat i 1,7 a la zona forestal de l'àrea de Vallbona. En total, es va actuar en disset incendis forestals a Barcelona. Pel que fa a l'actuació preventiva dels bombers, s'han fet 306 sortides de reconeixement de camins i accessos, i proves d'hidrants dels itineraris fets a Collserola.

➤ **Interior convoca 160 noves places per accedir al cos de Bombers de la Generalitat i noves places de promoció interna**

La Direcció General de Prevenció, Extinció d'Incendis i Salvaments del departament d'Interior, Relacions Institucionals i Participació, va obrir a finals de setembre la convocatòria de 160 noves places per a l'accés a la categoria de bomber/a de l'escala bàsica del cos de Bombers de la Generalitat. Paral·lelament es va obrir convocatòria de procés selectiu, mitjançant promoció interna, per cobrir 35 places de la categoria de caporal/a i 41 places de la categoria de sergent/a de l'escala tècnica del cos de bombers.

IMATGES

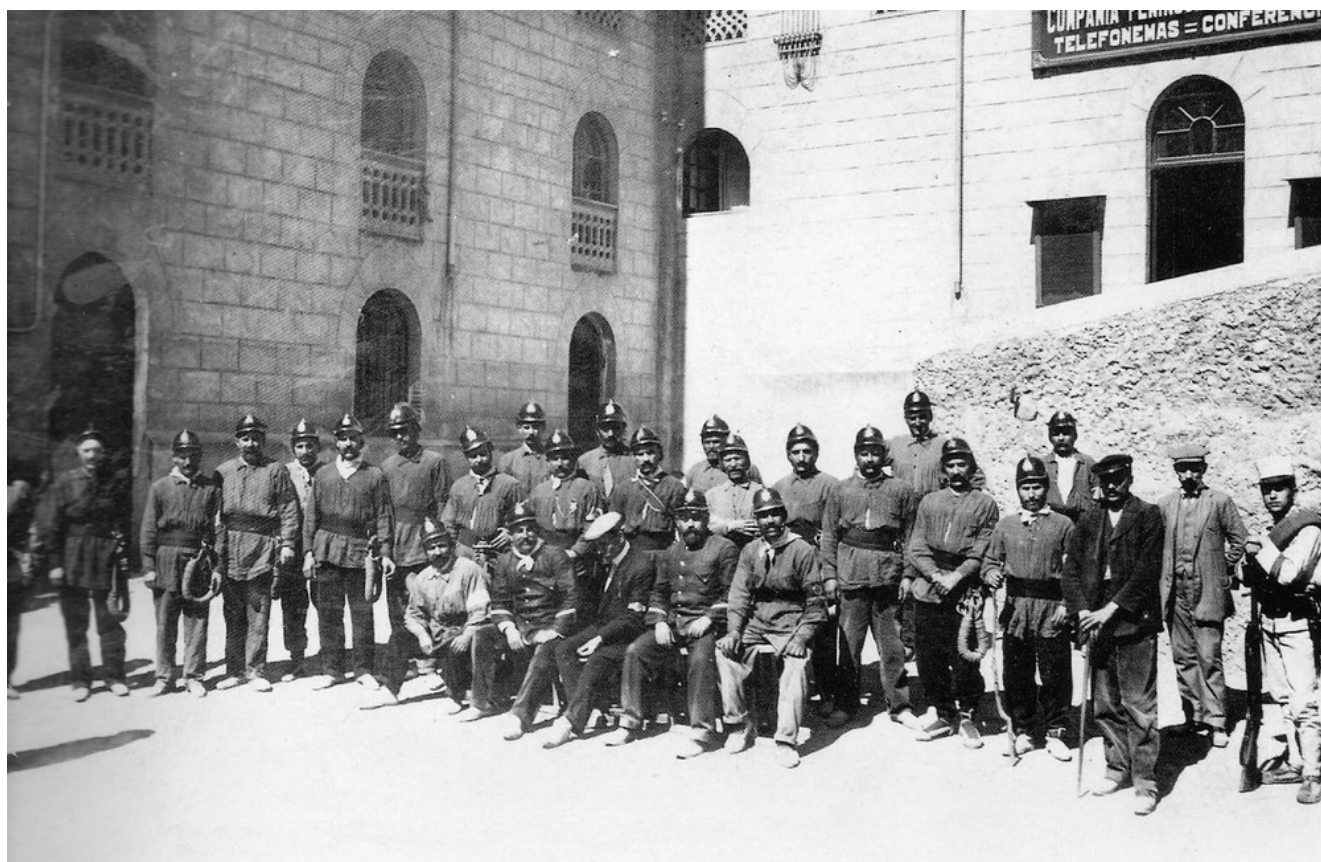


Bombers de Sabadell a principis del segle XX. Procedència de la fotografia: Arxiu Bombers Sabadell

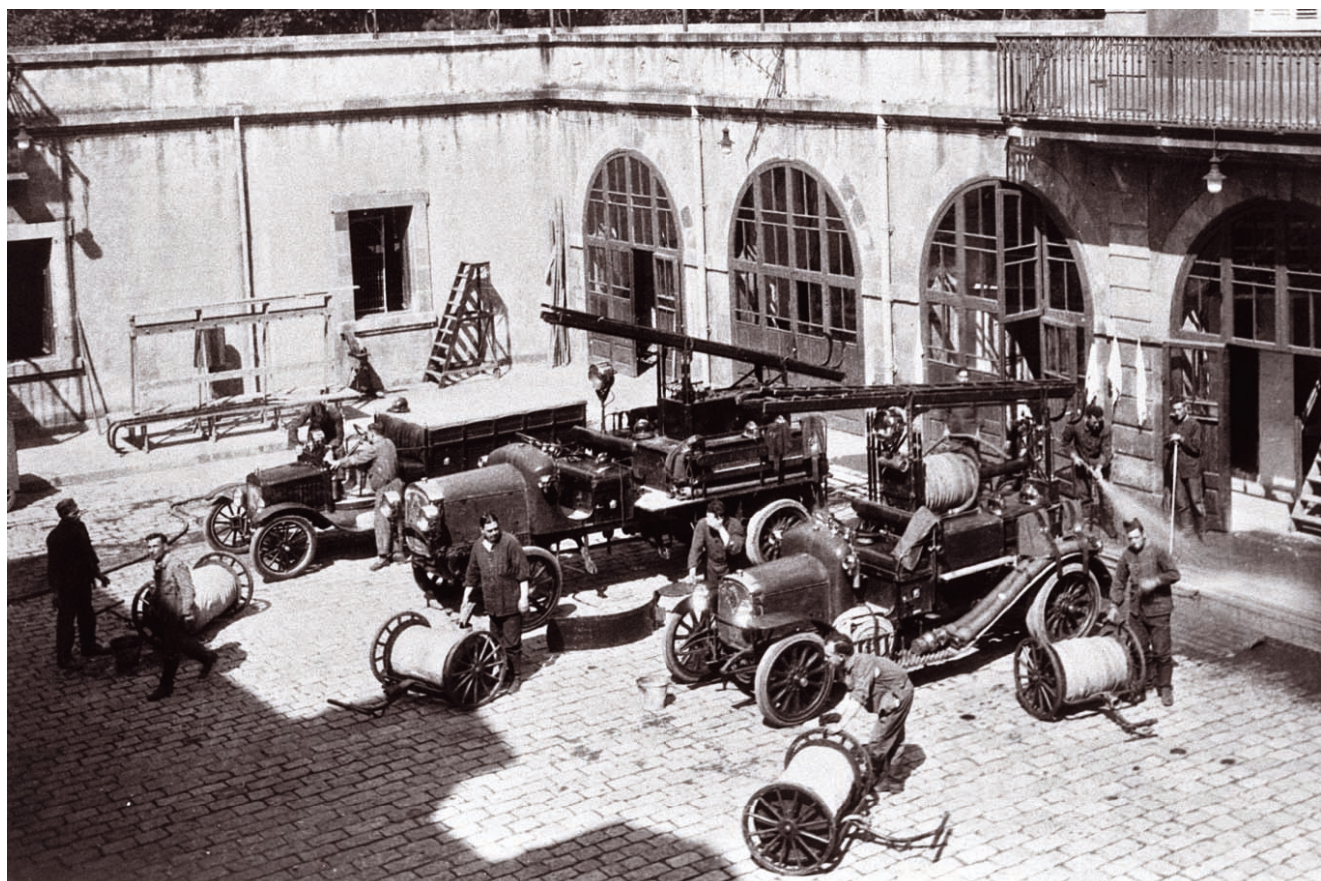


Bombers de Tarragona l'any 1966. Procedència de la fotografia: Publicades a "Cos de bombers de Tarragona (1858-2008)". Quaderns de l'Arxiu, 4. Ajuntament de Tarragona.

IMATGES



Bombers de Manresa l'any 1910. Procedència de la fotografia: Arxiu Bombers Manresa

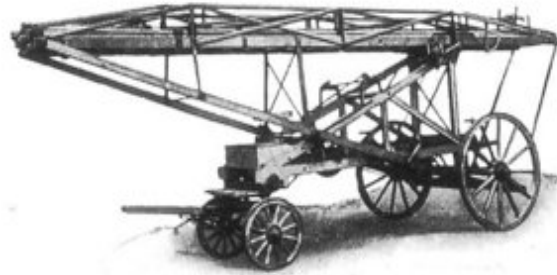


Bombers de Barcelona al Parc de la Ciutadella l'any 1922. Procedència de la fotografia: Arxiu Bombers Barcelona

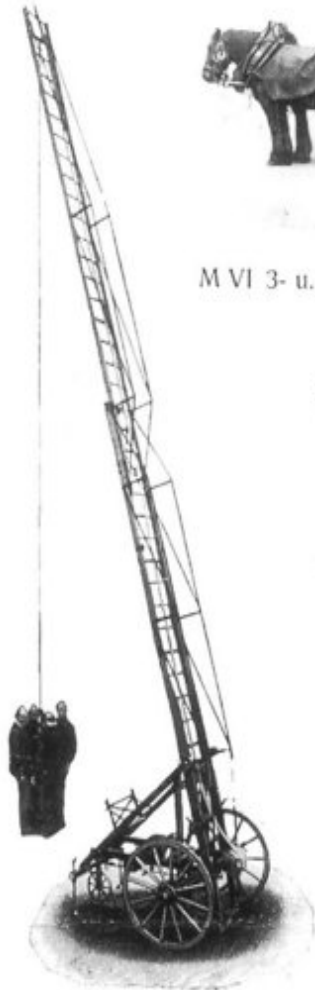
Mechanische Leitern in allen Höhen und Ausführungen.



M VI 3- u. 4 teilig. Fahrstellung für Pferdezug mit 6 Sitzplätzen.



M V — „Fahrstellung“ —



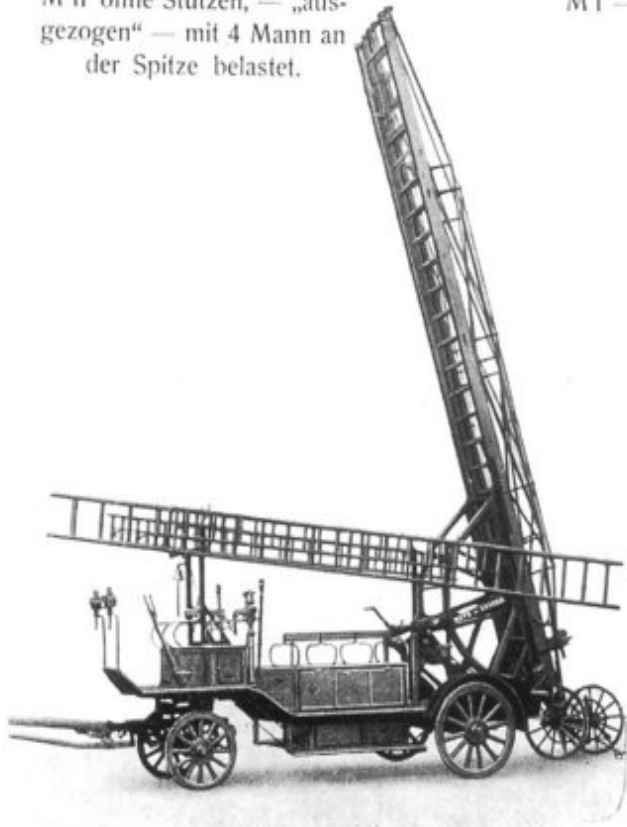
M II ohne Stützen, — „ausgezogen“ — mit 4 Mann an der Spitze belastet.



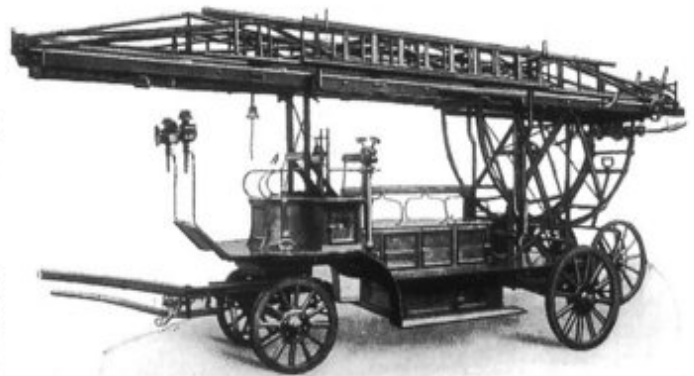
M I — „Fahrstellung“ —



M V bei 78° Stellung, — „ausgezogen“ —



Metz-Leiter, Modell Worms, — „aufgerichtet“ —
Ausführliche Offerten stehen gerne zu Diensten.



Neuheit! Metz-Leiter, Modell Worms, kombiniert mit Mannschaffs- u. Gerätewagen u. 9 Sitzplätzen — „Fahrstellung“ —