



Un turno de los bomberos donostiarros posa en el patio de maniobras de la sede de Intxaurren con los vehículos autoescala Magirus de 1922 y 1962, que se po

Siglo y medio contra el fuego

Este viernes se celebra el 150 aniversario de la creación del Cuerpo municipal de Bomberos

de AINGERU MUNGUÍA

SAN SEBASTIÁN. El próximo viernes se cumple el 150 aniversario de la creación del cuerpo de Bomberos de San Sebastián, siglo y medio de historias, anécdotas y dramas de uno de los servicios más apreciados por los donostiarros. Un libro escrito por el funcionario jubilado José Manuel Etxaniz recopila este periplo y explica cómo han cambiado sus características, sus funciones, sus recursos e instalaciones. De ser un segundo oficio para sus miembros y de co-

brar por intervención, se ha pasado a un cuerpo de funcionarios altamente preparado, especializado, entrenado y dotado de las últimas tecnologías. En el siglo XIX, para cuando llegaban a un fuego, los bomberos estaban agotados tras haberse trasladado de su domicilio al depósito a por el instrumental y de allí a un incendio que probablemente ya había devorado el edificio. Hoy los bomberos siguen siendo ese servicio esencial «al que todo el mundo llama cuando no se sabe cómo actuar», que llega en un media de 8 minutos al lugar del siniestro, se ocupa de rescates múltiples, combate a la avispa asiática y realiza informes que pueden frustrar la inauguración de una flamante estación de autobuses si no cumple con los criterios de seguridad establecidos.

Los primeros cuerpos de bomberos del mundo se constituyeron en Edimburgo y Londres (1824 y 1866, respectivamente). Como en esas localidades, en San Sebastián el pre-

cedente de su creación fue la Sociedad de Seguros Mutuos contra Incendios. Las aseguradoras, entonces en su mayor parte extranjeras, disponían de equipos de apagafuegos para minimizar los daños de los incendios. Un grupo de «donostiarros propietarios» propuso a mediados del siglo XIX a la corporación municipal que avalara la constitución de una aseguradora local contra los incendios. Así se hizo en 1842 y un año después se aprobó su reglamento, modificado en 1847 por otro sobre cómo actuar en caso de incendios, según se explica en la publicación 'Bomberos Donostiarros, apuntes para su historia (1817-1917)' escrito por José Manuel Etxaniz Makazaga, jefe del Servicio de Salud Pública y Bienestar Animal del Ayuntamiento entre 1993 y 2016. Los «bomberos manibreros» eran personas que trabajaban en los gremios de la construcción, principalmente carpinteros, y que cobraban de la aseguradora por cada actuación contra el fue-

go (30 reales de vellón). Los vecinos estaban obligados, bajo pena de multa, a acudir al lugar del incendio y ayudar en las labores de extinción acarreando cubos de agua. Todos los maestros de obras debían, bajo multa de 4 ducados de vellón, presentarse en el lugar del incendio con sus hachas, picos y demás herramientas.

El aviso de la existencia de un fuego se confiaba entonces a los serenos y, sobre todo, los campaneros de las iglesias de Santa María y San Vicente (en esa época solo había ciudad intramuros, es decir que se limitaba a lo que hoy conocemos como Parte Vieja) que debían tocar «de arrebato» para avisar de un incendio. Solo se apagaban los fuegos de las casas que formaban parte de la Sociedad de Seguros Mutuos, identificadas con un ladrillo o placa blanca con la leyenda «S.os M.os Sn. Sn.» en letras azules, hoy en día aún visibles en numerosos edificios de la ciudad.

La tarea de apagar incendios era, por tanto, una función semiprivada y bastante ineficiente. Había que confiar en un aviso rápido del fuego, alertar a cada uno de los bomberos que trabajaban en sus oficios respectivos o descansaban en su casa (se colocaban en las fachadas placas de color rojo y letras blancas para que la gente supiera dónde vivían), estos se tenían que dirigir al almacén a por el material contra incendios y luego acudir al lugar del si-

niestro y confiar en que alguien aportara agua si cuando llegaban a los bomberos estaban agotados», explica la participación de las escaleras de garfio (vamento) y guardacén municipal. Es operativa de las in- tra el fuego recaía municipal, el ma cómo estaban con- das.

Las polémicas: soportar los costes de las inter bomberos y sobre una constante en cada, hasta que en se redactó en el A nuevo reglamento 1 señalaba que «beros de la Ciudad depende del Ayu cuya protección q Para ingresar en e tener entre 20 y 4 cer a los gremios ros, herreros, alba y guarnicionero:

A mediados d el bombero d otro oficio y s cuando acudi

Libro y exposición en el Ayuntamiento del viernes al domingo

Para conmemorar el 150 aniversario de la fundación del Cuerpo de Bomberos de San Sebastián, el Ayuntamiento ha organizado una exposición fotográfica en el edificio consistorial (entrada por Alderdi Eder) que se inaugurará el viernes, con la presencia de dos vehículos históricos del cuerpo, dos

autoescalas Magirus, la primera del año 1922 y la segunda de 1966 que dieron servicio durante siete décadas a la ciudad. El concejal de Seguridad, Martín Ibabe (PNV), animó a los donostiarros a que se acerquen a la muestra (abierta hasta el domingo, de 10 a 19 h) y participen en la presentación del libro histórico escrito por José Manuel Etxaniz. «Será nuestra forma de agradecer y homenajar el trabajo de tantos bomberos que velaron por nuestra seguridad a lo largo de siglo y medio».

Ategorrieta «un timbre avisador» conectado con el parque de bomberos. En 1886 se aprobó un nuevo reglamento en el que se establecía un retén nocturno en el depósito con dos bomberos por noche.

A partir de 1889 los bomberos fueron uniformados, siempre de color azul mahón, una indumentaria confeccionada a medida por sastres de la ciudad y renovada cada dos años. El 19 de marzo de 1893 un incendio en el número 6 de la calle Urbieta causó 25 víctimas mortales y al cuerpo le llovieron chuzos de punta por tardar 30 minutos en acudir al lugar.

La participación de los bomberos donostiarros en auxilio de fuegos en otros municipios de Gipuzkoa siempre fue alabada por los ayuntamientos de estas localidades y vista no siempre con buenos ojos por los propios donostiarros que veían desprotegida su ciudad frente a un posible incendio.

Hasta la primera década del siglo XX el cuerpo de bomberos no tuvo una sede centralizada. Contaba con almacenes y depósitos -plaza Lasala, San Martín, el Antiguo...-, pero su primera ubicación reunificada fue, en 1911, un edificio de la plaza de la Brecha (actual acceso subterráneo al mercado), a las órdenes del arquitecto municipal Juan Rafael Alday. Ese año se adquirió el primer vehículo autobomba (de la casa inglesa Merryweather con capacidad para arrojar 1.500 litros de agua por minuto) para sustituir al penoso e ineficaz material con que se contaba, muy difícil de desplazar a zonas lejanas de la central.

A partir de 1920 se comenzó a impartir clases de gimnasia a los bomberos para que se encontraran en las mejores condiciones físicas (hasta 1965 hubo un profesor de cultura física en el cuerpo).

Primer camión autobomba

Uno de los hitos fue la adquisición en 1922 del primer vehículo autobomba con escala (marca alemana Magirus con capacidad para arrojar 2.000 litros por minutos), una joya que estuvo operativa hasta 1962, que aún hoy se desplaza («gracias a la pericia y al buen hacer de los actuales bomberos») y que se guarda en el Museo Vasco del Ferrocarril (Azpeitia). Los donostiarros lo po-

drán contemplar el viernes en Alderdi Eder.

El aumento de la flota de vehículos y el material para la extinción de incendios impulsó a la corporación municipal a buscar a partir de una nueva sede o ubicación para el parque de Bomberos, que en 1911 se decidió instalar en la calle número 43, detrás de las escuelas Amara (hoy Amara Berri). Ese singular edificio, compartido con la Guardia Municipal, había un almacén para los cinco camiones que ya disponía el cuerpo, había gimnasio, piscina climatizada para las técnicas de buceo, taller mecánico, tralita, patio, cocina, vestuario, dormitorios (con calefacción), procedían del antiguo hospital San Antonio y una pequeña sala de vivienda del subjefe, enfermería y urde de formación. Con el tiempo y por necesidad el espacio desapareció: vivienda del subjefe, enfermería y urde de formación. Con el tiempo y por necesidad el espacio desapareció: vivienda del subjefe, enfermería y urde de formación.



BOMBAS EN LA PLAZA DE LASALA

BOMBEROS DONOSTIARRAS
JOSE MANUEL ETXANIZ MAKAZAGA
Editorial: Ingeniarak / Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Gipuzkoa.
Páginas: 309.

Las diferentes instalaciones de los bomberos donostiarros a lo largo de la historia sirvieron para proporcionar en favor de los medios materiales y organizativos. El drama de unos marineros

manes en la desembocadura de la ría de Leizaola en febrero de 1961 merecieron, una lancha y muchos otros recursos. Se llevaron a la adquisición ese mismo año de una moderna lancha motora (Zodiac) para actuar en caso de emergencias. Fue la primera de características en España. Se inició a partir de entonces una política de vigilancia y socorrismo de la ría desde esta embarcación, un servicio también pionero en el País Vasco.

La personalidad innovadora de uno de los jefes del cuerpo, Manuel Lumbreras, llevó a los bomberos de San Sebastián en 1911 a utilizar por radio los diferentes vehículos con la central, «gracias a una antena colocada en Guda», según explica Etxaniz. Tarde o temprano, Manuel Lumbreras quien diseñó unos chalecos con cinturonos hechos con tejido de manguera (muchos años después de igual de resistentes al fuego). Bajo su jefatura se empezaron a emplear equipos de respiración autónoma en 1975. «Quizá su mayor error -apunta Etxaniz-



el viernes en Alderdi Eder. ■ LOBO ALTUNA



La plantilla con su jefe, el arquitecto Juan Rafael Alday, en 1918.



Bomberos en ejercicios de entrenamiento hacia el año 1950.

entonces eran de cuero y era vital tener conocimientos de este material para saber cómo arreglar los pinchazos). Los integrantes del cuerpo tenían una gratificación anual (2.400 reales de vellón), «un jornal de día o de noche» en caso de incendio, y además «premios de puntualidad» para los ocho primeros que llegaran al depósito para la conducción de las bombas (30 reales de vellón para el primero y 6 reales para el octavo).

Fallecen dos operarios

Con la aprobación de este reglamento, el Cuerpo de Bomberos nació en la ciudad el 20 de octubre de 1867, cuatro años después del inicio del derribo de las murallas, punto de partida de la expansión urbanística de la ciudad. En 1871 durante la extinción de un incendio en la calle 31 de Agosto fallecieron dos bomberos, lo que originó un debate sobre sus condiciones y las de sus viudas. El escaso salario que cobraban llevó a la dimisión de todo el cuerpo en 1872, su disolución en 1875, en pleno asedio carlista, y la renuncia en bloque también en 1892.

En 1885 un incendio en el palacio foral de la plaza de Gipuzkoa puso de relieve la necesidad de modernizar el material del Cuerpo de Bomberos y al año siguiente los alcaldes pedáneos y vecinos de los barrios periféricos reclamaron la presencia de bombas de incendio en esos puntos. En 1896 se acordó establecer en el Antiguo, Amara-Lugaritz, Loiola y

➤ optar por vivir voluntariamente en el propio Parque de Bomberos, asumiendo una jornada de 24 horas durante 30 años».

En 1962 se acordó la compra de tres importantes vehículos para modernizar la flota: una autoescala giratoria Magirus con accionamiento hidráulico y escala de 44 metros (aparece en la foto de la página anterior y también se mostrará este viernes en Alderdi Eder); un vehículo de emergencia Magirus con grúa; y un autotanque con bomba de alta presión Magirus Deutz. Al año siguiente se celebró en la ciudad el III Congreso Nacional de Bomberos, otro hito que mostró lo avanzado del servicio de extinción de incendios de la ciudad.

Boxeadores y baserritarras

Pero la escasa retribución económica del puesto de bombero hacía que las vacantes en el cuerpo fueran constantes. En 1965 se modificó el reglamento para abrir el abanico de aspirantes a otros oficios que no fueran los relacionados con la construcción o la guarnicionería. Así, el autor explica que en el cuerpo «tuvimos hasta un boxeador, 'Kid Zanhoria' y varios baserritarras, con relevante representación de caseros del barrio de Aiete». En 1975 apenas había 34 bomberos para cubrir tres turnos, lo que, considerando bajas y vacaciones, suponía que durante muchas semanas «únicamente 8 bomberos atendían la ciudad y en casos extremos toda Gipuzkoa».

Pese a todo, la historia recuerda famosos rescates como los de los cadáveres de ocho jóvenes tripulantes de dos avionetas que en abril de 1969 chocaron y cayeron al mar frente a Jaizkibel, el del jefe de Talleres Leal tras precipitarse su vehículo al mar en diciembre de ese año en el Paseo Nuevo, o el rescate en 1976 de los nueve tripulantes del carguero alemán Buchenhain que embarrancó en la Zuriola.

Hoy el cuerpo de Bomberos está formado por 120 personas, entre los que se incluyen 5 mujeres (dos subinspectoras y 3 operadoras de comunicaciones), una plantilla de «gran capacidad e implicación» que en la sección operativa trabaja en seis turnos de 16 personas cada uno. Cuenta con una flota de 24 vehículos y dispone desde en el año 2011 de unas modernas instalaciones en el paseo Otxoki (Itxaurrondo), una central con grandes hangares y un patio que permite a los bomberos entrenar y realizar maniobras «sin tener que ir a Anoeta y llevarnos todo el equipo por si nos llaman para una intervención», explica el actual jefe, Imanol Andonegi.

Un cuerpo que es «puntero en entrenamientos», está atento a la evolución tecnológica —«analizamos el uso de drones»— y que no se limita a apagar incendios (500 actuaciones al año), sino que amplía su actividad a la prevención (200 intervenciones), los rescates (500), y que además realiza 800 «salidas técnicas» para actuar contra la avispa asiática, sanear fachadas, limpiar manchas de aceite o retirar mobiliario urbano peligroso.



Actuación para extinguir el fuego en el edificio de Correos en 1963.



Los bomberos, durante un acto en 1959.



Rescate de los tripulantes del Bucheinhain en Zuriola en 1976.



Las subinspectoras Beatriz Ayala y Aitziber Olano, en Intxaurrondo.



Camión autobomba Merryweather en la sede de la Brecha en 1919.



La sede la calle Easo, en 1960, que dio servicio hasta 2011.