

Studebaker

O Corpo Privativo de Bombeiros da C.U.F.

Com a vinda da Companhia União Fabril para o Barreiro em 1907, a fim de construir um complexo de indústria química pesada, a necessidade de criar uma corporação de bombeiros veio fazer com que poucos anos mais tarde nascesse, a 21 de fevereiro de 1911, a Corporação Privativa de Bombeiros da C.U.F..

Iniciou a sua atividade com um efetivo de 30 elementos e com as seguintes viaturas: dois carros – escadas italianas, uma “magirus” e quatro carrinhos de mangueiras (Informação Interna, agosto 1963, 3).

Década após década a corporação de bombeiros foi acompanhando o crescimento do complexo industrial, atualizando o número de efetivos e das suas instalações. Na década de 1960 passam a existir dois quartéis e o número de efetivos é de 105 elementos e o parque de viaturas também viria a ser aumentado.

A Corporação Privativa dos Bombeiros da C.U.F. passou a denominar-se, após a nacionalização da empresa, de Serviço de Intervenção da Quimigal, que integrava o serviço de combate aos incêndios. Mais tarde, já como Corpo de Intervenção Privativo da Quimiparque, foi extinto em 2008 (Quimiparque em Notícias Nº 25, 2009), com a instalação no Parque da Corporação dos Bombeiros Voluntários do Sul e Sueste.



Imagem 1



Imagem 2



Imagem 3

Imagem 1 – Corpo Privativo de Bombeiros da C.U.F. no Barreiro, 1937. CDMIBdT.

Imagem 2 – Treino da Corporação de Bombeiros na Casa Escola, s/d. CDMIBdT.

Imagem 3 – A Casa Escola, por a estrutura apresentar risco, foi demolida em janeiro de 2011. CDMIBdT.

A marca Studebaker

A marca Studebaker inicia em 1852 para o fabrico de carruagens, carroças e equipamentos no centro de South Bend, no Estado de Indiana, Estados Unidos da América.

No ano de 1858, com a entrada de outro irmão Studebaker, o negócio viria a crescer.

Será em 1902 que surge o primeiro carro elétrico da marca, e que rapidamente passou para carros a gasolina. Viria a tornar-se numa das maiores marcas americanas nas décadas de 1930 e 1940.

Foram vários os modelos de carros produzidos pela marca, desde viaturas de corrida, carros de guerra, autocarros, camiões, sendo vasta a sua lista de modelos.

A Studebaker Corporation fecha a sua fábrica em South Bend em dezembro de 1963, passando a produção para a Fábrica Studebaker Hamilton em Ontário, no entanto a marca viria a entrar em declínio nos anos seguintes.

São vários os grupos por todo o mundo associados à marca Studebaker, sendo considerada uma marca de carros clássicos.



Imagem 4

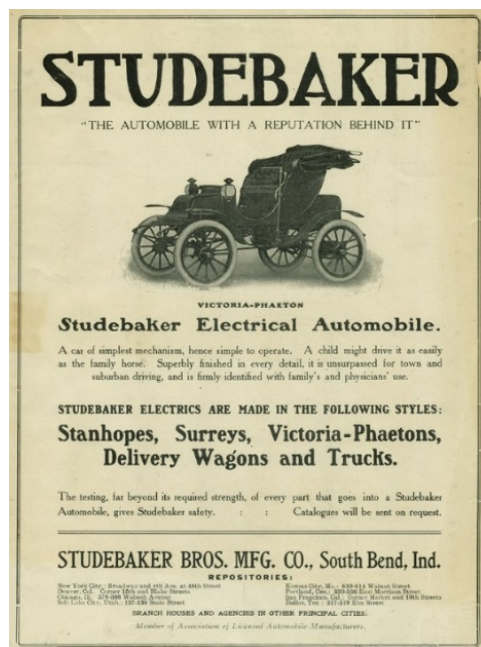


Imagem 5



Imagem 6

Imagem 4 – Loja de ferreiros Studebaker. Studebaker Museum.

Imagem 5 – Studebaker, cartaz publicitário do primeiro carro elétrico da marca, 1902. Studebaker Museum.

Imagem 6 - Modelo de carro construído para a segunda Guerra Mundial, fortemente procurados pelos Soviéticos. Guerórgi Petrussov/ Sputnik – Russia Beyond.

Modelo Studebaker M

De acordo com o arquivo do Museu Studebaker, o modelo M foi fabricado entre 1941 e 1948. Tratava-se de um camião pick-up que foi projetado no final dos anos de 1930 e a sua produção iniciou antes da 2ª Guerra Mundial. Por este motivo, a empresa Studebaker, ao contrário de outras empresas, continuou a produzir carros adaptando a sua produção a esta nova realidade, com camiões mais robustos para a guerra. A produção do modelo M voltou após a guerra com ligeiras alterações. Conhecido por ser um modelo que ostentava uma forma mais aerodinâmica que outros camiões, com as aberturas “asa de vento” nas janelas do motorista e passageiro.



Imagem 7

Dentro da gama Studebaker M existem o M5, o M15, o M15A e M16.

Motor	Versões M5, M15 e M15A com 169 cv. M16 com 226 cv.
Transmissão	Tração às 4 rodas com freio de emergência.
Tamanho do pneu	8,25x20"
Distância entre eixos	M5 - 113"; M15, M15A e M16 – 120", 128" e 152"; M16 – 195"

Quadro I

Autotanque Studebaker M16 nos Bombeiros da C.U.F.

De acordo com a Revista de Informação Interna da C.U.F., de agosto de 1963, há referência a um autotanque no período do comandante “Manuel Bombeiro”, que ocupou o cargo entre 1911 e 1955. Admitindo que possa ser a Studebaker que hoje se encontra exposta no Núcleo dos Bombeiros e Carpintaria Naval, perceber a história desta viatura no contexto da C.U.F., fez-nos chegar a várias instituições e antigos trabalhadores.

Partindo dos desenhos em papel vegetal que estão no Centro de Documentação do Museu Industrial, com apoio da Fundação Amélia de Mello, percebeu-se que os desenhos pertencem ao desenhista João Cabeça Padrão. Estão datados de 1949.

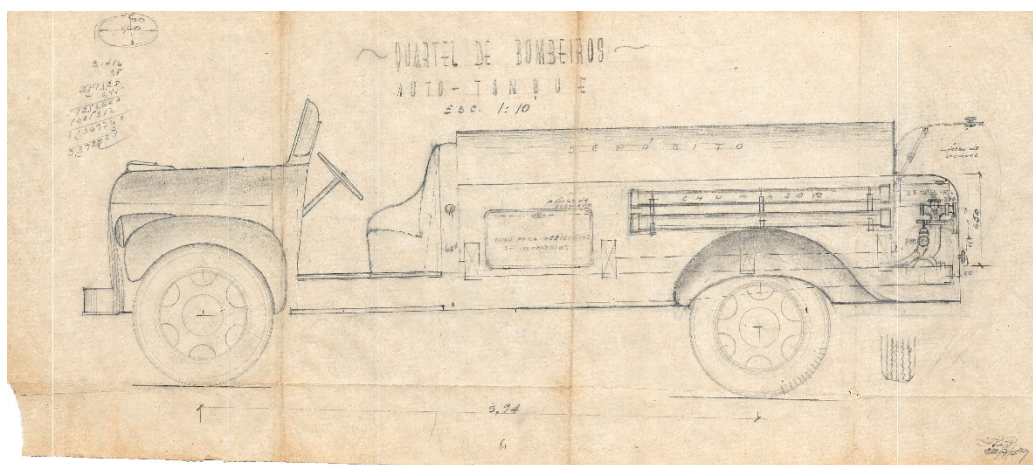


Imagem 8

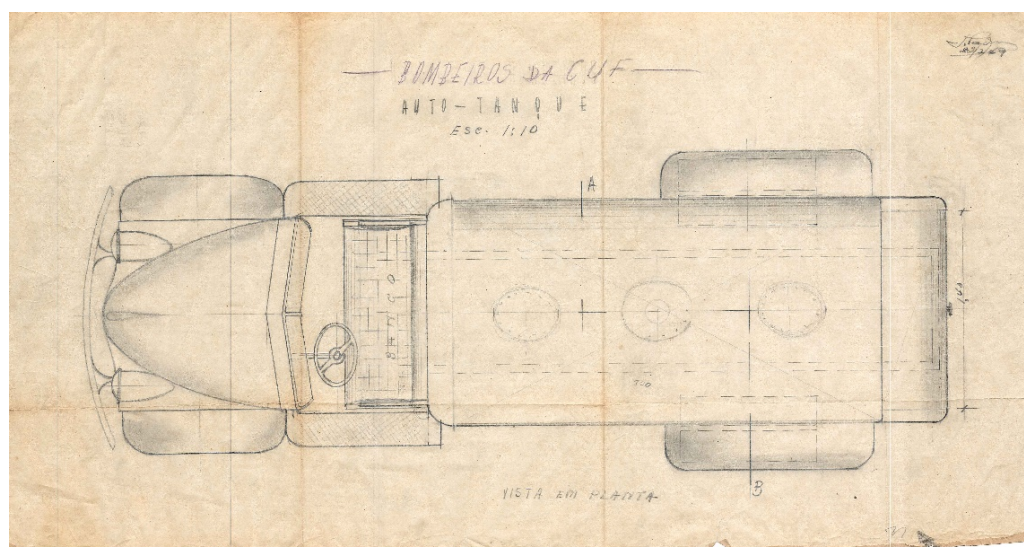


Imagem 9

Imagem 8 – Adaptação da Studebaker M16 com incorporação de um autotanque. Desenho de João Cabeça Padrão, 1949. CDMIBdT.

Imagem 9 - Adaptação da Studebaker M16 com incorporação de um autotanque. Desenho de João Cabeça Padrão, 1949. CDMIBdT.

João Cabeça Padrão trabalhou na C.U.F. de 1921 a 1962; em 1945 transitou como desenhista para o Serviço de Construções.

O trabalho de adaptação do camião Studebaker teve alterações na cabina e na carroçaria. Na cabina, comparativamente com o modelo em questão produzido pela empresa, foi efetuada a sua abertura deixando visível todo o interior. No que diz respeito à carroçaria, esta sofreu uma maior adaptação levando toda uma estrutura (tanque) designada para a nova função. Nas Imagens 8 e 10 consegue-se perceber as funcionalidades do autotanque com os respetivos acessórios de utilização para transporte de água.

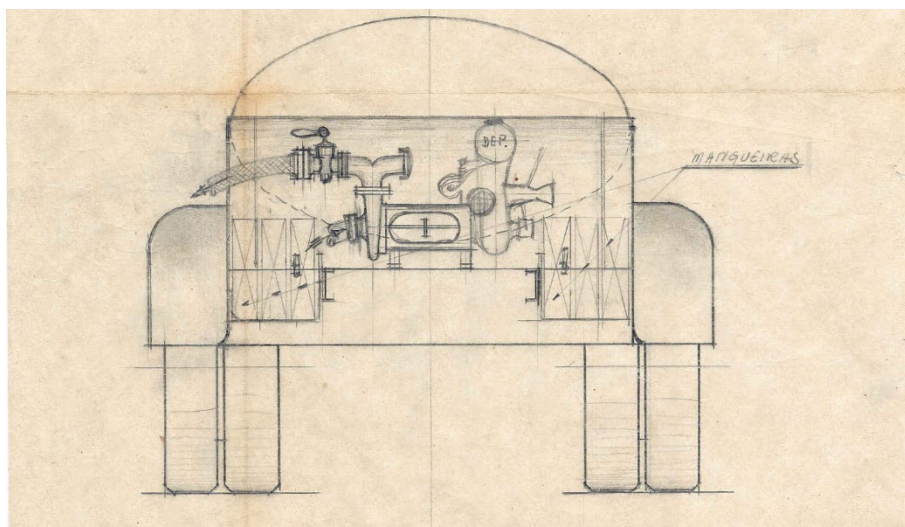


Imagem 10

Olhando atualmente o veículo (Imagens 12, 13 e 14) percebemos que existiram várias adaptações ao longo dos anos. Na imagem 10 consegue-se observar a traseira do veículo, onde estão incluídos o motor (lado direito), a bomba (ao centro), a válvula de saída de água com pressão e as mangueiras. Mais tarde, na frente do veículo, viria a ser integrada uma nova bomba, sendo esta acionada pelo motor da viatura. Embora os desenhos sejam de 1949, o registo de matrícula está associado ao ano de 1961/62. No entanto, esta já estaria em funcionamento no complexo industrial.

Este camião é o modelo M16, com um motor de 226 cv e de 152 polegadas entre eixos. Devido às alterações efetuadas na carroçaria, não é possível afirmar-se o ano exato de construção, mas de acordo com o modelo julga-se que seja do ano de 1948. Funcionou durante décadas, continuando a funcionar nos períodos da Quimigal e da Quimiparque. Não é claro, e tentando perceber-se junto de antigos trabalhadores que fizeram parte da Direção Operacional, o ano em que deixou de funcionar, apontando alguns o final da década de oitenta e outros no início dos anos noventa. A sua última utilização foi a regar uma área verde na zona norte do Parque.

Imagem 10 – Adaptação da Studebaker M16 com incorporação de um autotanque, parte traseira. Desenho de João Cabeça Padrão, 1949. CDMIBdT.



Imagem 11

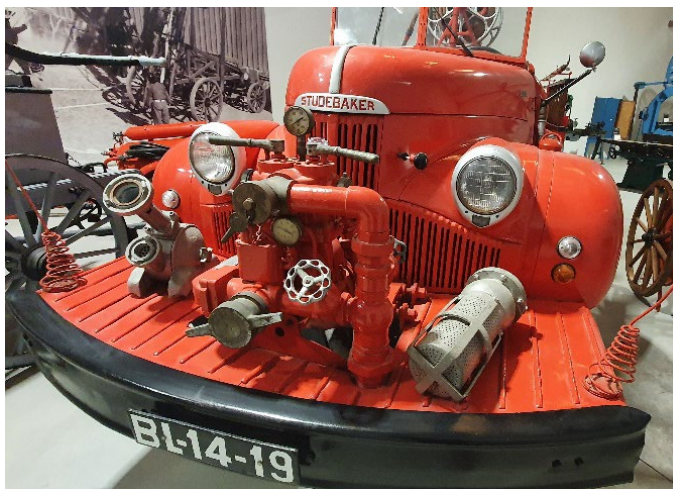


Imagem 12



Imagem 13



Imagem 14

A Studebaker foi recolhida, conjuntamente com outros equipamentos, e guardada num armazém mantendo-se por alguns anos naquele espaço. Após algum tempo, foi decidido que o armazém seria demolido e todos os bens que se encontravam no seu interior seriam vendidos. Antes desta operação, a Studebaker foi retirada e colocada noutra espaço, momento que coincidiu com as obras de execução da adaptação da Central a Diesel a Museu. Em dezembro de 2003 iniciou-se o restauro da Studebaker pelos recursos humanos da Direção Operacional da Quimiparque, do Serviço de Intervenção.

No ano de 2004 a Studebaker foi pintada, finalizando assim o restauro. Após a inauguração do Museu Industrial em 2004, têm início novas obras de adaptação de um armazém junto ao Museu que viria a integrar o Núcleo de Bombeiros e Carpintaria Naval.

Imagem 11 – Lavagem da Studebaker. Preparação para o restauro através da Direção Operacional da Quimiparque, 2003.

Imagem 12 – Pormenor da frente da Studebaker com a incorporação da bomba. Núcleo dos Bombeiros e Carpintaria Naval. Núria Silva/ BdT.

Imagem 13 – Traseira da Studebaker com as mangueiras e outros acessórios. Núcleo dos Bombeiros e Carpintaria Naval. Núria Silva/ BdT.

Imagem 14 – Studebaker no Núcleo de Bombeiros e Carpintaria Naval. Hortelã Magenta/ BdT.

Inaugurado em 2006, este espaço passa a integrar um conjunto de objetos que pertenceram aos Bombeiros da C.U.F. no Barreiro e aos Bombeiros da C.U.F. de Alferrarede. Neste processo foi também integrado um carro de bombeiros (bomba de tração braçal) oriundo de Vila Nova de Gaia, da Fábrica de Sulfureto de Carbono. Noutra ala está também representada a Carpintaria Naval, com um conjunto de objetos doados pela empresa Atlanpor.

A Studebaker está exposta neste Núcleo com todos os equipamentos que foram incorporados ao longo dos tempos: extintores, mangueiras, bombas, duas escadas de madeira, agulhetas, balde, controladores de distância, entre outros, e é visitável fazendo parte da visita orientada ao Museu Industrial.

Fontes:

ANECRA <https://www.anecra.pt/AL/GabineteTecnicoSimuladorMatricula.aspx>

Arquivo Fundação Amélia de Mello

Bombeiros Portugueses, Seis Séculos de História 1395-1995, Volume I., Serviço Nacional de Bombeiros e Liga dos Bombeiros Portugueses, 1995.

Daniel Schmitt & CO www.schmitt.com

Eng.º João Condinho de Araújo

Quimiparque em Notícias Nº 25, 2009

Revista de Informação Interna, agosto 1963

Museu do Caramulo

Studebaker Driver Club <https://studebakerdriversclub.com/>

StudeBaker Museum – Arquivo

[Russia Beyond \(rbth.com\)](http://RussiaBeyond.com)

Ana Paula Gonçalves
Direção de Comunicação e Marketing
Artigo 002