

Um olhar sobre as antigas viaturas dos Bombeiros Privativos da Fábrica Robinson de Portalegre

A look at the former vehicles of the Private Fire Fighters
of the Robinson Factory in Portalegre

ARMANDO QUINTAS

LICENCIADO EM HISTÓRIA RAMO PATRIMÓNIO CULTURAL PELA UNIVERSIDADE DE ÉVORA
MESTRE PELO ERASMUS MUNDUS TPTI [TECHNIQUES, PATRIMOINE, TERRITOIRES DE L'INDUSTRIE:
HISTORIE, VALORISATION ET DIDACTIQUE] PELA UNIVERSIDADE DE PARIS, UNIVERSIDADE
DE ÉVORA E UNIVERSIDADE DE PÁDUA
MEMBRO DO CIDEHUS [CENTRO INTERDISCIPLINAR DE HISTÓRIA, CULTURAS E SOCIEDADES]
DA UNIVERSIDADE DE ÉVORA
INVESTIGADOR DO CECHAP [CENTRO DE ESTUDOS DE CULTURA, HISTÓRIA, ARTES E PATRIMÓNIO]
DEGREE IN HISTORY- CULTURAL HERITAGE FROM THE UNIVERSITY OF ÉVORA
MASTERS ERASMUS MUNDUS TPTI [TECHNIQUES, PATRIMOINE, TERRITOIRES DE L'INDUSTRIE: HISTORIE, VALORISATION
ET DIDACTIQUE] FROM THE UNIVERSITY OF PARIS I, UNIVERSITY OF ÉVORA, UNIVERSITY OF PADUA
MEMBER OF CIDEHUS [INTERDISCIPLINARY CENTER OF HISTORY, CULTURE AND SOCIETY'S] FROM THE UNIVERSITY OF ÉVORA
RESEARCHER AT CECHAP - CENTER OF STUDIES OF CULTURE, HISTORY, ARTS AND HERITAGE

Introdução¹

Aos Robinson, proprietários da fábrica de cortiça de Portalegre se deve, entre outras iniciativas, a criação de dois corpos de bombeiros na cidade, um deles voluntário e um outro privado da própria fábrica, sendo a este último, constituído em 1908, que pertenciam as viaturas que ainda hoje permanecem no espaço da antiga fábrica.

Estas viaturas, datam do último quartel do século XIX, época na qual em Portugal já tinha tomado consciência da necessidade de um serviço permanente de combate aos fogos, que actuasse na nova realidade urbana marcada por uma maior concentração de pessoas e actividades industriais.²

Em 1868, surge em Lisboa a primeira Companhia de Bombeiros e, em 1874 é criada a Companhia de Bombeiros do Porto. No Alentejo, a primeira Companhia de Bombeiros foi a de Montemor-o-Novo, criada em 1875, a que se seguiram a de Évora em 1883, a de Beja em 1889 e a de Portalegre em 1898. Em finais de oitocentos existiam no país cerca de 82 corpos de Bombeiros.³

A Corporação dos Bombeiros Voluntários de Portalegre

A primeira tentativa de criar a Corporação data de 1887, mas apesar do entusiasmo inicial, estreando-se num fogo com uma bomba de extinção e algum material angariado, nunca se conseguiram institucionalizar⁴. O projecto só seria reanimado após o deflagrar de dois grandes incêndios nas fábricas de George Robinson. O primeiro teve lugar na Fábrica Robinson, a 28 de Julho de 1898, onde o fogo alastrou rapidamente apesar de equipada com os modernos sistemas de válvulas anti-fogo Grinnell. Lavrando numa extensão até meia légua, queimou os olivais próximos e levou à evacuação do quartel de Infantaria 22 situado junto à fábrica, bem como parte desta. Neste incêndio perdeu parte da cortiça armazenada na fábrica, ascen-

Introduction¹

The Robinsons, owners of the cork factory in Portalegre, were the reason for the setting up of two fire fighting bodies in the city, one voluntary and the other private, with the latter set up in 1908 and located in their factory, and which owned the vehicles which remain in the space of the former factory.

These vehicles date from the last quarter of the 19th century, a period when Portugal had already become aware of the need for a permanent fire fighting service which could deal with fires and operate within the new urban reality which was characterised by a greater concentration of people and industrial activities.²

In 1868 the first Fire Brigade was set up in Lisbon, and in 1874 the Oporto Fire Brigade was set up. In the Alentejo, the first Fire Brigade was that of Montemor-o-Novo, which was established in 1875, followed by that of Évora in 1883, Beja in 1889 and Portalegre in 1898. At the end of the 19th century there were around 82 Fire Brigades in Portugal.³

The Portalegre Volunteer Fire Brigade

The first attempt to set up this body dated from 1887, but despite the initial enthusiasm, starting off with the use of a fire engine and some equipment it had raised to put a fire out, it was not successful in being formally constituted⁴. The project would only be revived after two large fires had broken out in the George Robinson factories. The first took place at the Robinson Factory on 28 July 1898, where the fire spread rapidly despite the use of its modern Grinnell anti-fire valve system. It covered an area of up to half a league, burning the nearby olive groves, and causing the evacuation of the 22 Company Infantry barracks situated next to the factory, as well as burning part of the cork stored

endo os prejuízos a cerca de 30 contos de réis e colocando em risco 600 postos de trabalho, caso não tivesse havido um rápido retorno à laboração.

No combate ao fogo, foram utilizadas seis bombas de extinção, pertencendo duas à própria fábrica, duas à Câmara Municipal e outras duas à fábrica Costa & Irmão, tendo sido utilizada a água de todas as fontes da cidade, o que obrigou a cortar o abastecimento público e a recorrer à água de alguns poços particulares. Colaboraram os operários destas fábricas, da empresa Pina Carvalho e Esperança, bem como a guarda-fiscal, soldados de Infantaria 22 e muito povo.⁵

O segundo incêndio deu-se a 28 de Novembro, na fábrica pequena⁶ e, apesar de ter mobilizado todos os meios da cidade e centenas de populares, destruiu parte das instalações e causou muitos prejuízos.

Nessa mesma noite, perante a situação de destruição, teve lugar uma reunião extraordinária na Câmara Municipal com o objectivo de promover a criação de uma Corporação de Bombeiros, prometendo o seu vice-presidente, João Maria Mourato, uma verba de 500\$000 réis para a aquisição do material necessário.

A 4 de Dezembro de 1898 numa nova reunião no Teatro Portalegrense foi aprovada a redacção final dos estatutos da Corporação, recebendo a mesma, a verba prometida, bem como outras doações: 50\$000 réis do visconde de Cidrais e os seus serviços como clínico, 4\$500 réis da redacção do jornal *A Plebe*, 100\$000 réis de Pedro Castro da Silveira, 500 réis de Júlio Baptista e 60\$000 réis de Francisco Barahona, tendo ainda recebido de George Wheelhouse Robinson, uma bomba e respectivas mangueiras.⁷

A corporação recebeu o alvará de funcionamento a 28 de Fevereiro do ano seguinte.⁸ George Wheelhouse Robinson foi eleito para a presidência da 1.^a direcção da Corporação, mantendo-se no cargo até 14 de Fevereiro de 1903. Para equi-

in the factory, which was lost, and the cost of the damage was put at 30 *contos de reis*. It would have jeopardised 600 jobs, had there not been a rapid return to cork processing.

In fighting the fire, six fire pumpers were used, two belonging to the factory itself, two to the Town Hall and the other two to the *Costa & Irmão* Company, with all the water resources of the city having been used, which led to the public supply being cut and use of water from some private wells. Workers from these factories helped, along with those from the *Pina Carvalho e Esperança* company, and the border police, soldiers from the 22 Infantry company, and many other individuals.⁵

The second fire took place on 28 November in the small factory⁶ and, despite the fact that all the resources of the city and hundreds of residents were mobilized, it destroyed part of the premises and caused considerable damage.

That same night, faced with the level of destruction, a special meeting took place at the City Hall with the stated aim of establishing a Fire Brigade, with the deputy mayor, João Maria Mourato, pledging an amount of 500\$000 *réis* for the purchase of the necessary material.

The final wording of the articles of the Brigade were approved at a new meeting on 4 December 1898 at the Portalegrense theatre, and it received the promised amount, along with other donations: 50\$000 *réis* from the Viscount of Cidrais and his services as a clinician, 4\$500 *réis* from the editorial team of the newspaper *A Plebe*, 100\$000 *réis* from Pedro Castro da Silveira, 500 *réis* from Júlio Baptista and 60\$000 *réis* from Francisco Barahona, and George Wheelhouse Robinson donated a fire pumper and the respective hoses.⁷

The corporation received its operating licence on 28 February of the following year.⁸ George Wheelhouse Robinson was elected chairman of the first board of the Corpora-

par a Corporação George Wheelhouse Robinson, ofereceu uma bomba de extinção de incêndios, que chegou à cidade em 16 de Agosto de 1899 vinda directamente de Inglaterra⁹; em Março de 1900 cedeu parte da Fábrica Real¹⁰ para os bombeiros ai instalarem a direcção, a secretaria e uma casa escola, ajudando ainda na aquisição do fardamento.

A Corporação permaneceu naquele espaço até 1916¹¹, altura em que George Milner Robinson cedeu as instalações em que a mesma estava ao 1.º Batalhão de Infantaria 22, cujo quartel ia entrar em obras, continuando ali a casa escola até pelo menos 1932.¹²

Nos anos seguintes os bombeiros voluntários de Portalegre não tiveram os meios necessários para modernizar o seu equipamento e, em 1933, o *Álbum Alentejano* depois de tecer grandes elogios à Corporação referia que a mesma se mantinha na «retaguarda no que diz respeito ao material de combate», pois, ainda conservava as suas antigas viaturas, não dispondo de viaturas motorizadas suficientes numa cidade onde existiam importantes fábricas e edifícios de valor.¹³

A corporação dos Bombeiros Robinson

Esta corporação foi criada a 14 de Setembro de 1908, ficando a dever-se à necessidade de uma equipa permanente que vigiasse e acudisse de imediato ao mais pequeno indício de incêndio na fábrica, devido aos riscos elevados por conta da quantidade e do valor da matéria-prima armazenada.¹⁴

Constituída sobretudo por trabalhadores da fábrica, alguns deles bombeiros nos Voluntários de Portalegre de onde saíram para integrarem a nova corporação. Começou com 25 elementos, tendo como primeiro comandante Francisco António Ceia.¹⁵ Contou de início com diverso material que estava há anos cedido aos Voluntários de Portalegre, entre o qual constavam duas bombas de extinção de incêndios, que passaram

tion, and remained in office until 14 February 1903. To provide the Corporation with equipment, George Wheelhouse Robinson offered a fire engine, which reached the city on 16 August 1899, having been ordered directly from England⁹, and in March 1900 he allocated part of the *Real Fábrica*¹⁰ to the fire brigade to set up its board, office and a schoolhouse, and also helped to purchase uniforms.

The Brigade remained there until 1916¹¹, when George Milner Robinson granted them the premises where the 1st Infantry 22 Battalion were located, and whose barracks underwent repairs, with the schoolhouse remaining there until at least 1932.¹²

In the following years the Portalegre volunteer fire fighters did not have the necessary resources to upgrade their equipment and, in 1933, the *Álbum Alentejano*, after bestowing high praise on the Corporation mentioned that it had remained “behind with respect to their fire fighting resources”, still retaining its old vehicles, and did not have sufficient motorized vehicles in a city where there were important factories and valuable buildings.¹³

The Robinson Fire Brigade

This brigade was set up on 14 September 1908, due to the need for a permanent team to keep watch and immediately deal with the slightest hint of any factory fire due to the high risks associated with the amount and value of the raw material stored there.¹⁴

It was formed mainly of factory workers, some of those fire fighters from the Portalegre Volunteers Fire Brigade which they left to join the new brigade. It started with 25 members, with the first commander being Francisco António Ceia.¹⁵ Its initial resources consisted of various material which had been allocated for some years to

para a Fábrica Robinson, continuando no entanto à disposição daquela Corporação.

A primeira intervenção em conjunto de que há conhecimento teve lugar a 2 de Setembro ainda antes da efectiva legalização da corporação Robinson, num incêndio que se deu num olival da estrada da serra.¹⁶ Ambas as corporações tinham instituído práticas de entre-ajuda para melhor gerir o combate aos incêndios. Uma dessas práticas, previa que se o incêndio fosse na cidade todos os bombeiros se pusessem sob a alçada do comandante dos Bombeiros Voluntários de Portalegre¹⁷, outra estabelecia que uma das companhias permanecesse na cidade, enquanto a outra se dirigia ao local do fogo, comunicando previamente tal situação, prática que ainda se encontrava em vigor em 1933.¹⁸

Na comemoração dos 25 anos da corporação dos Bombeiros da Robinson, o jornal *A Rabeca* de Outubro de 1932, descreve as várias iniciativas com que se comemorou esse dia: alvorada com içar da bandeira, um exercício de bombeiros na Fábrica Robinson, bem como uma romagem ao cemitério e um sarau dançante.¹⁹

Em 1990, a corporação, tendo como comandante José Maria Ramos e contando com 20 elementos activos e 4 auxiliares, é integrada no Serviço Nacional de Bombeiros.²⁰

As antigas viaturas da corporação dos Bombeiros Privativos Robinson

A documentação disponível, para além de não ser abundante, nada refere de concreto sobre as viaturas, distinguindo-as apenas pela sua função durante os fogos entre bombas ou viaturas auxiliares. Para além de algumas referências a viaturas que pertenciam a empresas da cidade ou mesmo ao município, não é conhecido o seu número exacto e muito menos as suas características e proveniência, excepto para a bomba já mencio-

the Portalegre Volunteers, including two fire engines, which had passed into the hands of the Robinson Factory, and thus became available to that Brigade.

The first recorded joint action took place on 2 September, prior to the actual legalization of the Robinson brigade, in a fire that started in an olive grove on the mountain road.¹⁶ Both brigades had established mutual help practices to better manage fire fighting. One such practice provided that if a fire occurred in the city all the fire fighters would place themselves under the authority of the commander of the Portalegre Volunteers Fire Brigade¹⁷, and another stated that one of the brigades would remain in the city, while the other went to the location of the fire, having previously communicated such a situation, a practice which was still in force in 1933.¹⁸

In celebrating the 25th anniversary of the Robinson Fire Brigade, the newspaper *A Rabeca* in October 1932 described the various commemorations which took place: at dawn the flag was hoisted, there was a fire fighter drill in the Robinson Factory, as well as a pilgrimage to the cemetery and an evening dance.¹⁹

In 1990, the Brigade, with its commander José Maria Ramos and 20 active members and 4 reserves, was incorporated into the National Fire Fighters Service.²⁰

The old vehicles of the Robinson Private Fire Brigade

The available documentation is not very substantial and also mentions nothing specific about the vehicles, and only distinguishes between them in terms of their fire fighting function as to where they are fire pumpers or auxiliary vehicles. Beyond some references to vehicles belonging to businesses in the city or even the municipality, their exact number is not known, much less their characteristics and sources, except for the aforementioned fire engine that

nada que George Robinson mandou vir de Inglaterra para oferecer aos Bombeiros Voluntários de Portalegre.

Quanto aos meios com que se iniciou a corporação, António Ventura refere a existência de 4 veículos não motorizados, um destinado ao transporte de lances de mangueiras e agulhetas, outro para lances de escadas e os dois restantes equipados com bombas braçais. Dois destes veículos seriam as já mencionadas bombas que foram devolvidas pelos Voluntários de Portalegre, às quais se juntaria o restante material da Fábrica Robinson e tendo em conta as quatro viaturas que chegaram aos nossos dias, três delas poderão constituir o núcleo original das viaturas Robinson.

Estas viaturas eram movidas a força humana, pois além de não existirem nem referências ao uso de animais nem peças de atrelagem, possuem uma barra dianteira revestida de corda, o que permitia que fossem empurradas por dois homens (Figs. 1 e 2).

São construídas em madeira, com algumas peças em metal, pintadas de vermelho com um pequeno símbolo a negro (dois machados cruzados tendo por baixo as iniciais «B.R.», de Bombeiros Robinson) quer na dianteira, quer face lateral das viaturas.

Em relação à primeira viatura (Figs. 1 e 2) trata-se de uma bomba de extinção de incêndios, cujos cilindros de cobre, activados pela força braçal, constituíam uma câmara-de-ar que funcionava através do princípio do vácuo, puxando assim a água de poços ou fontes.

Este seria o veículo mais importante dos quatro que ainda hoje subsistem, e é aquele que mais vezes é mencionado pelas fontes. A carroçaria em madeira seria, provavelmente, de construção local, mas o mesmo já não se aplica ao mecanismo de extrair e expelir água que deve ter sido encomendado a uma casa da especialidade, possivelmente de Lisboa e que teria vindo certamente do estrangeiro, onde já existiam diversas empresas do ramo, com a Inglaterra na vanguarda.

George Robinson ordered from England to offer the Portalegre Voluntary Fire Brigade.

As regards the resources the brigade had at the outset, António Ventura mentions that there were 4 non-motorized vehicles, one for carrying the hoses and nozzles, one for the ladders, and the remaining two fitted with manual pumps. Two of these vehicles would be the aforementioned fire pumpers that were returned by the Portalegre Volunteers, which would join the remaining material from the Robinson Factory and taking into account the four vehicles that have survived to the present day, three of them could have made up the original set of Robinson vehicles.

These vehicles were powered by humans, since besides there not being any references to either the use of animals or coupling components, they have a front bar furnished with rope, allowing them to be pushed by two men (Figs. 1 and 2).

They were built in wood, with some metal parts, painted red with a small black symbol (two axes crossed below which are the initials “B.R.” for Robinson Fire Brigade (*Bombeiros Robinson*) both on the front and side of the vehicles.

With regard to the first vehicle (Figs. 1 and 2) it is a fire fighting pump, the copper cylinders of which, activated by manual force, constituted a vacuum-based air-chamber, thus pulling water from wells or springs.

This would have been the most important vehicle of the four which still exist today, and is the one that is most often mentioned in the sources. The wooden bodywork would probably have been of local construction, but that was not the case with the mechanism used to extract and expel the water which must have been ordered from a specialist company, possibly in Lisbon, and which would certainly have come from abroad, where there were various companies in the area, with England at the forefront.



A segunda viatura (Fig. 3) era uma viatura auxiliar que transportava as mangueiras e respectivos acessórios. Estava sempre presente, pois era o elo de ligação entre a bomba de extinção de incêndios e as fontes de abastecimento de água.

As outras duas viaturas (Fig. 4) eram viaturas de apoio com escadas, pás e ganchos, sendo que uma delas possuía um mecanismo de elevação das escadas a fim de possibilitar o socorro em edifícios de maior altitude (viatura do lado direito da imagem).

A adoção deste tipo de viaturas, bem como os métodos e procedimento da Corporação, que atribuía uma companhia a cada viatura, bomba ou auxiliar, designando-as por uma numeração específica e mantendo-as à sua guarda, revela uma completa assimilação dos métodos utilizados no estrangeiro.²¹

The second vehicle (Fig. 3) was an auxiliary vehicle which transported the hoses and any necessary accessories. It was always present, as it provided the link between the pumper and the water supply sources.

The other two vehicles (Fig. 4) were support vehicles containing ladders, shovels and hooks, one of which had a lifting mechanism for the ladders to provide help in buildings of a greater height (the vehicle on the right side of the image).

The use of such vehicles, as well as the methods and procedures of the Corporation, which assigned a team to each vehicle, pump or auxiliary, giving each a specific number and making them responsible for these, shows that the methods used abroad had been fully adopted.²¹

FIGS. 1-2
Bomba braçal.
Manual pumper.



FIG. 3
Viatura de Mangueiras
Vehicle for the Hoses.



FIG. 4
Viaturas de escadas, ganchos e pás.
Vehicles for the ladders, hooks and shovels.

Contudo, tomando em linha de conta as características destas viaturas, identificamos um considerável atraso na adopção de dispositivos anti-fogo mais modernos. Enquanto em Londres em 1852, já se adoptara o uso de bombas de extinção de fogos com o recurso ao vapor,²² em Portugal, no final do século a maioria das companhias ainda utilizavam as bombas manuais e são esses os modelos que se conservam no espólio de muitas corporações.

Tal desfasamento poderá explicar-se também pelo facto de até ao surgimento da Liga dos Bombeiros Portugueses em 1930, a criação dos Corpos de Bombeiros se dever a iniciativas de âmbito concelhio, promovidas por personagens ilustres e apoiadas pelas autoridades locais, Câmaras e ou Governos

However, when considering the characteristics of these vehicles, one can identify a considerable delay in the adoption of more modern anti-fire devices. In 1852, London had already adopted the use of fire engines using steam,²² while in Portugal, at the turn of that century, most companies were still using hand pumps and these are the models to be found in the estate of many corporations.

This discrepancy may also be explained by the fact that until the emergence of the League of Portuguese Fire Fighters in 1930, Fire Brigades were set up by initiatives at a municipal level, promoted by renowned individuals and supported by local authorities, Town Halls and/or Provincial Authorities, using funds which had been raised and which

Civis, com recurso a verbas angariadas e sempre escassas que não permitiam a aquisição de modelos mais recentes.²³

As antigas viaturas, um património a valorizar

As antigas viaturas que em tempos pertenceram à corporação de bombeiros privativos Robinson constituem hoje um espólio de inestimável importância.

Fazem parte do conjunto de vivências comuns de uma população que as reconhecem como o seu património cultural, que urge salvaguardar e valorizar pela sua riqueza e diversidade. A valorização deste património, integra-se no largo projecto da Fundação Robinson que visa sensibilizar a comunidade portalegrense para preservação e divulgação do património da cidade, promovendo um uso adequado e equilibrado dos seus recursos culturais e patrimoniais como forma de dinamismo local.

É frase recorrente dizer-se que um «povo sem memória é um povo sem futuro», por isso é importante recuperar esta memória do esquecimento. E estes objectos, as viaturas, possuem uma história, que pode contribuir para exemplificar junto dos mais jovens a dificuldades com que se debatiam naquela altura os bombeiros que tinham que enfrentar grandes fogos com escassos recursos técnicos. E, como em torno da defesa de uma fábrica, que servia de sustento a uma parte substancial da população, se criaram solidariedades e mesmo algumas formas culturais de que hoje pouco se conhece e que convém tentar recuperar²⁴.

were always scarce and which did not allow for the purchase of more recent models.²³

The old vehicles, a heritage to be valued

The old vehicles that once belonged to the private Robinson fire brigade Robinson nowadays constitute an estate of incalculable importance.

They form part of the set of common experiences of a population that recognize them as their cultural heritage, that need to be safeguarded and valued due to their richness and diversity. The valuation of these assets is part of the wider project of the Robinson Foundation which aims to sensitize the community of Portalegre to the preservation and dissemination of the heritage of the city, promoting an appropriate and balanced use of its cultural and patrimonial resources as a means of local dynamism.

It is a commonplace to say that “a people without memory is a people without a future”, so it is important to recover this memory from oblivion. And these objects, the vehicles, have a history that can contribute to showing the younger generation the difficulties they faced at that time, when the fire fighters had to face major fires with limited technical resources. What is more, as a way of arguing for a factory that served as a source of substance for a substantial part of the population, certain mutual help facilities and even cultural resources were established that are so little seen today and which would be useful to reclaim²⁴.

BIBLIOGRAFIA

FONTES

Arquivo do Governo Civil de Portalegre:

Fundo: Estatutos da Associação dos Bombeiros Voluntários Robinson, Processo n.º 8.

Fundo: Estatutos da Associação dos Bombeiros Voluntários de Portalegre, Processo n.º 9.

Imprensa Periódica de Portalegre:

Jornal *A Rabeca* –1932, 1944.

Jornal *O Distrito de Portalegre* – 1887,1898,1908,1933.

Legislação:

Diário do Governo, II Série, n.º 129 de 4 de Junho de 1932.

ESTUDOS

Album Alentejano, Tomo III – Portalegre, 1933.

BRAIDWOOD, James, *Fire Prevention and fire extinction*, London, Bell and Daldy, 1866.

BRAYLEY, Arthur Wellington, *A Complete history of Boston fire department, including the fire alarm service and the protective department*, Boston, John P. Dale & Co., Publishers, 1889.

Dicionário de História de Portugal, coordenação de António Barreto e Maria Filomena Mónica, Vol. 7, Suplemento A/E, Editora Figueirinhas, 1999.

Estatutos e regulamentos da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Évora, Évora, Tipografia da Casa Pia, 1884.

Estatutos da Associação de Bombeiros Voluntários de Portalegre, Portalegre, Tipografia Casaca, 1917.

FONSECA, Teresa, *Associação dos Bombeiros Voluntários de Montemor-o-Novo (1930-2005)*, Edições Colibri, 2005.

MATOS, Ana Cardoso de, *Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Industrial no Portugal Oitocentista – O caso dos Lanifícios do Alentejo*, Editorial Estampa, 1998

MONTEIRO, Ângelo e MOURATO, Casimiro, *Vida por Vida, subsídios para a história dos bombeiros voluntários de Portalegre*, Associação de Bombeiros Voluntários de Portalegre, 1955.

PATRÃO, José Heitor, «Cinquentenário da Morte de George W. Robinson» in *A Cidade, Revista Cultural de Portalegre*, n.º 5 de Junho de 1982, p. 34-35.

REID, Alexander, *Aye Ready – The History of Edinburgh Fire Brigade, the Oldest Municipal Brigade in Britain*, South-Eastern Fire Brigade, 1974.

VENTURA, António, *Bombeiros Voluntários de Portalegre, 100 anos de História*, Associação dos Bombeiros Voluntários de Portalegre, 1998.

BIBLIOGRAPHY

SOURCES

Portalegre Civil Government Archive:

Source: Statutes of the Robinson Association of Voluntary Fire Fighters, Case No. 8.

Source: Statutes of the Portalegre Association of Voluntary Fire Fighters, Case No. 9.

Portalegre Periodicals:

A Rabeca Newspaper - 1932, 1944.

O Distrito de Portalegre Newspaper - 1887, 1898, 1908, 1933.

Legislation:

Official Gazette, Series II, No. 129, 4 June 1932.

STUDIES

Album Alentejano, Tomo III – Portalegre, 1933.

BRAIDWOOD, James, *Fire Prevention and fire extinction*, London, Bell and Daldy, 1866.

BRAYLEY, Arthur Wellington, *A Complete history of Boston fire department, including the fire alarm service and the protective department*, Boston, John P. Dale & Co., Publishers, 1889.

Dicionário de História de Portugal, co-ordinated by António Barreto and Maria Filomena Mónica, Vol. 7, Suplemento A/E, Editora Figueirinhas, 1999.

Estatutos e regulamentos da Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários de Évora, Évora, Tipografia da Casa Pia, 1884.

Estatutos da Associação de Bombeiros Voluntários de Portalegre, Portalegre, Tipografia Casaca, 1917.

FONSECA, Teresa, *Associação dos Bombeiros Voluntários de Montemor-o-Novo (1930-2005)*, Edições Colibri, 2005.

MATOS, Ana Cardoso de, *Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Industrial no Portugal Oitocentista – O caso dos Lanifícios do Alentejo*, Editorial Estampa, 1998.

MONTEIRO, Ângelo & MOURATO, Casimiro, *Vida por Vida, subsídios para a história dos bombeiros voluntários de Portalegre*, Associação de Bombeiros Voluntários de Portalegre, 1955.

PATRÃO, José Heitor, «Cinquentenário da Morte de George W. Robinson» in *A Cidade, Revista Cultural de Portalegre*, no. 5 of June 1982, pp. 34-35.

REID, Alexander, *Aye Ready – The History of Edinburgh Fire Brigade, the Oldest Municipal Brigade in Britain*, South-Eastern Fire Brigade, 1974.

VENTURA, António, *Bombeiros Voluntários de Portalegre, 100 anos de História*, Associação dos Bombeiros Voluntários de Portalegre, 1998.

NOTAS

- ¹ O presente trabalho resultou do estágio de verão desenvolvido durante o mês de Agosto de 2011, na Fundação Robinson, no âmbito do programa *Master Erasmus Mundus TPTI – Techniques, Patrimoines, Territoires de l’Industrie: histoire, valorization et didactique* coordenado pelas Universidades de Paris 1 – Panthéon Sorbonne, Évora e Pádua.
- ² Em Portalegre, os procedimentos resumiam-se a uma postura municipal de 1 de Setembro de 1885 que estabelecia que os sinos da igreja deveriam anunciar o deflagrar e extinção dos fogos. *O Distrito de Portalegre*, n.º 160 de 18 de Maio de 1887, p. 3.
- ³ Teresa Fonseca, *Associação dos Bombeiros Voluntários de Montemor-o-Novo (1930-2005)*, Edições Colibri, 2005, pp. 20-23
- ⁴ *O Distrito de Portalegre*, n.º 159 de 11 de Maio de 1887, p. 1-2.
- ⁵ António Ventura, *Bombeiros Voluntários de Portalegre, 100 anos de História*, Associação dos Bombeiros Voluntários de Portalegre, 1998, p. 21; *O Distrito de Portalegre*, n.º 728 de 4 de Agosto de 1898, p. 1.
- ⁶ Local onde mais tarde se instalaram os lanifícios Fino’s.
- ⁷ António Ventura, *op. cit.*, pp. 22-26.
- ⁸ António Ventura, *op. cit.*, p. 22-26; *O Distrito de Portalegre*, n.º 745 de 1 de Dezembro de 1898, p. 1-2; “Estatutos da Associação dos Bombeiros Voluntários de Portalegre”, Arquivo do Governo Civil de Portalegre, Processo n.º 9.
- ⁹ *O Distrito de Portalegre*, n.º 782 de 17 de Agosto de 1899, p.1. Quando, em Setembro desse ano, se dá um fogo na zona da Boavista comparecem todas as máquinas disponíveis sendo que a n.º 6 fora cedida pela Fábrica Robinson e fornecia água para todas as outras. *O Distrito de Portalegre*, n.º 788 de 28 de Setembro de 1899, p. 2
- ¹⁰ Espaço onde funcionara a Real Fábrica de Lanifícios de Portalegre instituída pelo Marquês de Pombal em 1772, sobre o assunto ver a segunda parte do livro Ana Cardoso de Matos, *Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Industrial no Portugal Oitocentista – O caso dos Lanifícios do Alentejo*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998.
- ¹¹ Mudando-se então para a Rua dos Canasteiros, actual 31 de Janeiro,
- ¹² António Ventura, *op. cit.*, pp. 45-46; Escola que ainda ali funcionava pelo ano de 1932. *A Rabeca*, n.º 820 de 9 de Outubro de 1932, p. 1.
- ¹³ *Album Alentejano*, Tomo III – Portalegre, 1933, p. 926.
- ¹⁴ «Estatutos da Associação dos Bombeiros Voluntários Robinson de 31 de Março de 1924», Arquivo do Governo Civil de Portalegre, Processo n.º 8.
- ¹⁵ António Ventura, *op. cit.*, pp. 35-36.
- ¹⁶ *O Distrito de Portalegre*, n.º 1588 de 2 de Setembro de 1908, p. 2.
- ¹⁷ Regulamento da Associação dos Bombeiros Voluntários Robinson de 31 de Março de 1924, Arquivo do Governo Civil de Portalegre, fundo: Estatutos da Associação de Bombeiros Voluntários Robinson, p. 3-4.
- ¹⁸ *O Distrito de Portalegre*, n.º 3304 de 20 de Setembro de 1933, p. 2.

NOTES

- ¹ This work resulted from a summer internship carried out during the month of August 2011, at the Robinson Foundation, as part of the programme *Erasmus Mundus Master TPTI – Techniques, Patrimoines, Territoires de l’Industrie: histoire et valorization didactique*, coordinated by the Universities of Paris 1 – Panthéon Sorbonne, Évora and Padua.
- ² The procedure to be carried out in Portalegre was summarised in a municipal measure adopted on 1 September 1885, which stated that church bells should announce the outbreak and the extinguishing of fires. *O Distrito de Portalegre*, No. 160, 18 May 1887, p.3.
- ³ Teresa Fonseca, *Associação dos Bombeiros Voluntários de Montemor-o-Novo (1930-2005)*, Edições Colibri, 2005, pp. 20-23.
- ⁴ *O Distrito de Portalegre*, No. 159, 11 May 1887, pp.1-2.
- ⁵ António Ventura, *Bombeiros Voluntários de Portalegre, 100 anos de História*, Associação dos Bombeiros Voluntários de Portalegre, 1998, p. 21; *O Distrito de Portalegre*, No. 728, 4 August 1898, p.1.
- ⁶ This was the future location of Fino’s Woollens.
- ⁷ António Ventura, *op. cit.*, pp. 22-26 .
- ⁸ António Ventura, *op. cit.*, pp. 22-26; *O Distrito de Portalegre*, No. 745 of 1 December 1898, pp. 1-2; “ Statutes of the Voluntary Portalegre Fire Brigade (*Estatutos da Associação dos Bombeiros Voluntários de Portalegre*)”, Arquivo do Governo Civil de Portalegre, Processo No. 9.
- ⁹ *O Distrito de Portalegre*, No. 782 of 17 August 1899, p.1. When, in September of that year, a fire occurred in the Boavista area, all the machines available attended, with No. 6 having been offered by the Robinson Factory and which supplied water to all the others. *O Distrito de Portalegre*, No. 788 of 28 September 1899, p. 2.
- ¹⁰ The space where the Portalegre Royal Woollen Factory (*Real Fábrica de Lanifícios de Portalegre*) operated, established by the Marquis of Pombal in 1772; on this subject see the second part of the book by Ana Cardoso de Matos, *Science, Technology and Industrial Development in Nineteenth Century Portugal – the case of the Alentejo Woollen Industry (Ciência, Tecnologia e Desenvolvimento Industrial no Portugal Oitocentista – O caso dos Lanifícios do Alentejo)*, Lisboa, Editorial Estampa, 1998.
- ¹¹ Then moving to Rua dos Canasteiros, the present-day Rua de Janeiro.
- ¹² António Ventura, *op. cit.*, pp. 45-46; The school that remained there operated until 1932. *A Rabeca*, No. 820 of 9 October 1932, p. 1.
- ¹³ *Album Alentejano*, Tomo III – Portalegre, 1933, p. 926.
- ¹⁴ “Statutes of the Robinson Association of Voluntary Fire fighters (*Estatutos da Associação dos Bombeiros Voluntários Robinson*) of 31 March 1924”, Arquivo do Governo Civil de Portalegre, Processo No. 8.
- ¹⁵ António Ventura, *op. cit.*, pp. 35-36.
- ¹⁶ *O Distrito de Portalegre*, No. 1588 of 2 September 1908, p. 2.
- ¹⁷ Regulations of the Association of Robinson Voluntary Fire Fighters of 31 March 1924, Portalegre Civil Government Archive, source: Statutes of the Association of Robinson Voluntary Fire Fighters, p. 3, 4.

¹⁹ *A Rabeca*, n.º 820 de 9 de Outubro de 1932, p. 1.

²⁰ António Ventura, *op. cit.*, pp. 36-38.

²¹ Para o caso do Reino Unido veja-se James Braidwood, *Fire Prevention and fire extinction*, London, Bell and Daldy, 1866.

²² Sob a iniciativa e direcção de James Braidwood, célebre comandante que chefiara décadas antes a brigada de Edimburgo, a primeira das brigadas municipais e das mais célebres do Reino Unido. Alexander Reid, *Aye Ready – The History of Edinburgh Fire Brigade, the Oldest Municipal Brigade in Britain*, South-Eastern Fire Brigade, 1974.

²³ Fundada a 18 de Agosto de 1930 e legalizada por portaria do ministério do interior de 30 de Maio de 1932, ver *Diário do Governo*, II Série, n.º 129 de 4 de Junho de 1932.

²⁴ Recolhendo testemunhos de familiares, documentos escritos e fotografias e contactando com outras corporações de bombeiros que possuem no seu espólio outras viaturas semelhantes.

¹⁸ *O Distrito de Portalegre*, No. 3304 of 20 September 1933, p. 2.

¹⁹ *A Rabeca*, No. 820 of 9 October 1932, p. 1.

²⁰ Ventura, *op. cit.*, pp. 36-38.

²¹ In the case of the United Kingdom, see James Braidwood, *Fire Prevention and fire extinction*, London, Bell and Daldy, 1866.

²² Under the initiative and leadership of James Braidwood, the celebrated commander who decades earlier had led the Edinburgh brigade, the first amongst the municipal brigades and most well-known in the UK. Alexander Reid, *Aye Ready – The History of Edinburgh Fire Brigade, the Oldest Municipal Brigade in Britain*, South-Eastern Fire Brigade, 1974.

²³ Founded on 18 August 1930 and legalized by administrative decree of the Ministry of Interior on 30 May 1932, see the Official Government Gazette (*Diário do Governo*), Series II, No. 129, of 4 June 1932.

²⁴ Collecting testimonies from relatives, written documents and photographs and contacting other fire brigades which have similar vehicles as part of their estate.