

Ainda a Golegã

Ao rever a anterior edição desta revista, e passada que está a feira nacional do Cavalo, reparei numa foto sobre a mesma datada de alguns anos atrás, em que se apresenta um carro de cavalos de soberbos acabamentos e fineza. Onde está esse e outros carros que se apresentavam dantes nesta feira?! Onde está o requinte das apresentações de animais e equipagens de luxo, algo em que o nosso país sempre teve o orgulho de ser bom?! Será que isto é um sintoma de termos perdido o bom gosto, o dinheiro ou o bom senso?! ...



Maratona em ferro

Quem já viu uma prova de atrelagem, nomeadamente a parte de obstáculos, certamente que concorda que os veículos têm obrigatoriamente de ser como são: fortes e feios – aquilo que se está a julgar é a eficácia técnica do conjunto de atrelagem cocheiro / grume / animais. Os veículos são normalmente curtos (para

melhorar a maneabilidade), estreitos (para ultrapassarem mais facilmente os obstáculos), fabricados quase exclusivamente em ferro e materiais pouco nobres (para terem um preço mais económico e facilitar as reparações) e com travões de disco de circuitos independentes ao eixo dianteiro e traseiro (para permitir manobras que de outro modo seriam impossíveis). Aquilo que eu questiono é o facto de estes veículos serem utilizados num sítio em que a excelência, o charme e o bom gosto deveriam ser preponderantes: O recinto da Feira Nacional do Cavalo.

Durante uma conversa na feira da Golegã com algumas pessoas que supostamente deveriam conhecer algo mais que o trivial desta coisa das atrelagens, fiquei a saber que houve um veículo metálico que se partiu ao meio em pleno Largo do Arneiro. Qual não foi o meu espanto quando uma dessas pessoas disse: “Ainda bem que era de ferro... se fosse em madeira podia ter sido pior!”.... fiquei sem palavras!!.... Se fosse em madeira nunca tal coisa poderia acontecer, simplesmente porque carros em madeira não partem ao meio!



Phaetom em ferro

De uma vez por todas: a nossa geração não sabe nem nunca saberá mais acerca de carros de cavalos que a geração que viveu em finais do Século XIX, simplesmente porque era nessa altura que os carros tinham de sair e funcionar todos os dias. Ora se eles tinham já a tecnologia que lhes permitia construir os carros totalmente em ferro porque não o faziam?... Será que eram mais burros que nós?!!!... Deixo a resposta a esta pergunta à consciência do leitor!

O chassis de um carro de cavalos clássico é constituído por três partes distintas e complementares: 1º - uma longarina em ferro ou aço que percorre todo o veículo de uma ponta à outra e assegura a ligação permanente de todas as peças; 2º - uma longarina em madeira cuja única função é impedir que a longarina de ferro torça e possa, assim, dobrar por força do peso. A longarina de ferro juntamente com a longarina de madeira constituem um conjunto ao qual chamo de chassis

flexível pelo facto de poder suportar cargas verticais, com a capacidade de readquirir a sua forma inicial; 3º - Os painéis laterais do veículo que, para além de completarem a forma do veículo, asseguram a rigidez necessária para que todo o conjunto se comporte como um bloco.

A madeira funciona aqui, não só como um amortecedor de choques, mas também como elemento mecânico de ligação entre as diversas partes do chassis, protegendo assim as debilitadas zonas em que o ferro teve de ser soldado e impedindo que a fadiga mecânica atinja estas zonas e as faça partir.



Maratona em ferro

Ora, os carros inteiramente construídos em ferro não são complementados por estas peças em madeira, o que explica a possibilidade de partirem ao meio.

Resta então uma explicação para a relativa popularidade destes veículos neste ano: não há dinheiro para mais!... É verdade... com todos os seus defeitos os veículos em ferro têm, no entanto, uma grande vantagem no curto prazo: um baixo custo de

aquisição! Já comercializei alguns e sempre tive o mesmo feed back: “É bom, mas.....”... Pois é... ao final de algum tempo começam a surgir os primeiros sintomas de fadiga mecânica nas soldaduras do chassis e começa um sem fim de reparações de manutenção. Aquilo que tinha sido inicialmente mais barato ultrapassa o veículo clássico em termos de custo ao final de cinco anos e tem ainda uma desvantagem adicional: praticamente não tem valor comercial para revenda em 2ª mão – pelo menos para quem perceba alguma coisa do assunto!

Foi igualmente com alguma tristeza que vi um veículo de excelente qualidade, restaurado e enfiado a um canto, junto à casas de banho, com um plástico por cima e um cartaz que devia ser da “Tásca” do lado a dizer: “Há água pé!”.... Dispensa-se comentários!

Bem... depois deste desabafo, aproveito para dizer aos leitores que nem tudo está ou corre mal neste jardim à beira mar plantado: por iniciativa da Companhia das Lezírias, começou na passada Quarta – feira, dia 29 de Novembro, um curso sobre restauro de carros de cavalos na Escola do Cabo (junto à ponte de Vila Franca de Xira na margem sul do Tejo), curso esse que espero venha a contribuir de forma activa para a criação de mais e melhores profissionais nesta arte do restauro e conservação de veículos de

tracção animal! – Esperemos que na próxima feira da Golegã já se possam ver a circular alguns dos veículos restaurados nesta escola e inverter de uma vez por todas a tendência que se tem verificado relativamente à preponderância dos carros de ferro.



Carruagens e acessórios
Nuno Manuel Gouveia Alegre
R. Emidio Navarro Nº 2
3050 LUSO
PORTUGAL

Email : Allegre@mail.telepac.pt

Home page:

<http://Allegre.tripod.com>

Tel: 231-930256

Telm: 91 - 4738389