

# AVALIAÇÃO DAS VIATURAS DE ATRELAGEM



Gostaria de iniciar este artigo com um agradecimento aos muitos leitores desta revista que me têm contactado. Parece que afinal, apesar do meu cepticismo inicial acerca do interesse que este assunto suscitaria, há muita gente ligada ao mundo equestre com vontade de conhecer mais acerca das viaturas de atrelagem, o que por si só é o melhor estímulo à continuação deste trabalho... muito obrigado.

Uma vez expostos alguns conceitos básicos de restauro e fabrico de viaturas de atrelagem (*Equitação nº 18*), bem como as principais categorias nas quais se podem classificar (*Equitação nº 19*), será agora possível explicar, quer alguns dos conceitos básicos que presidem à avaliação dos referidos veículos, quer alguns valores padrão para o caso de algum dos nossos leitores estar interessado em comprar, vender ou avaliar alguma viatura.

Independentemente da compra e venda, a questão da avaliação prende-se por vezes com questões de avaliação de patrimónios para as mais diversas finalidades. Tanto quanto me foi dado a perceber ao longo dos últimos anos, é frequente a sobre e sub valorização das viaturas em quase todas as situações, o que resulta normalmente em alguns prejuízos (desnecessários) para uma das partes. Até há algum tempo atrás

(essencialmente por falta de informação disponível), quando alguém queria adquirir uma peça antiga, julgava estar a comprar uma raridade e, quer por falta de tempo para procurar mais, quer por estar embuido do mito “Se é velho então vale muito dinheiro!!!”, pagava qualquer preço (ou quase), que lhe pediam!.... Pois é!!!.... Na maior parte das vezes assistia-se ao retorno a casa de um “feliz dono de um bocado de sucata”, convencidíssimo, é claro, que aquilo que tinha adquirido valia pelo menos dez vezes aquilo que tinha pago, pois era concerteza “raríssimo”!.... quase daria vontade de rir se não fosse um assunto sério... Quase sempre este comprador se desiludia quando finalmente falava com um profissional do ramo pois em 90% dos casos tinha feito mau negócio: ... “veículos iguais ao seu existiriam centenas e a um décimo do preço”. Por incrível que pareça, ainda existem em Portugal algumas centenas, senão milhares, de veículos do Sec XIX que de um modo ou de outro conseguiram escapar (a mãos menos escrupulosas que tantas vezes surgiram na História deste nosso belo país e que, especialmente na década de 70, conseguiram desbaratar centenas de veículos quase de um dia para o outro), e que se encontram espalhados um pouco por todo o país. O único senão desta abundância é que apenas uma pequena margem se encontra em condições de circulação, estando os outros a servir de “decoração” ou escondidos nalgum antigo palheiro.

Há essencialmente quatro factores justificativos desta relativa “abundância” de veículos de atrelagem. Em primeiro lugar, a velha tradição de importação de veículos de atrelagem do centro da Europa, por contrapartida da exportação dos nossos tão apreciados cavalos de raça lusitana. A introdução de tais veículos, por estímulo concorrencial, fez com que em finais do

Sec XIX existissem já fábricas em Portugal, capazes de rivalizar, em design e qualidade, com os maiores construtores Europeus (é uma pena que não tenhamos conseguido – como eles – criar um sector de fabrico automóvel a partir do fabrico dos veículos de atrelagem). Em segundo lugar, Portugal, foi até ao final da década de 50 deste século, um país essencialmente rural, com estradas em mau estado, nas quais os veículos automóveis tinham alguma dificuldade em transitar. Obviamente que as excepções que se podem colocar a esta constatação, se prendem com cidades como Lisboa, Porto e Coimbra, onde a tracção animal rapidamente desapareceu, com o advento do automóvel e do “eléctrico”. Em terceiro lugar, durante a Segunda Grande Guerra, assistiu-se a um racionamento de combustíveis, o que levou a que a tracção animal usufrui-se de um novo estímulo, nomeadamente com o restauro de veículos (por vezes feito por curiosos) que já se encontravam desactivados. Por fim, um factor natural ajuda a justificar esta abundância: o bom tempo e a facilidade relativa do relevo. Efectivamente, se por um lado o nosso clima ajuda à conservação dos veículos, por outro lado estimula o passeio e as actividades ao ar livre como a atrelagem.

Posto isto, o que é que afinal de contas determina o preço de um veículo de atrelagem?.... Vários factores, é claro!.... mas podemos aceitar estes oito como sendo os principais:

- 1º - A abundância (já referido)
- 2º - A antiguidade
- 3º - O fabricante
- 4º - O Design
- 5º - A qualidade original
- 6º - O peso
- 7º - A sua história
- 8º - O estado de conservação

Passo a explicar cada um destes pontos:

**1º - A abundância:** Existem efectivamente centenas de veículos.... mas será que existem de todos os modelos em igual número?.... Claro que não! A abundância no nosso país parece verificar-se especialmente nos veículos abertos ou semi abertos, derivado ao nosso tipo de clima (Breques, Vitórias, Milords, Charretes, Tilburies e Phaetoms), sendo relativamente raros os veículos fechados ou semi fechados (Coches, Berlinas, Seges, Coupés, Landaus, Omnibus, Drags – ou na sua versão maior – Mail Coaches). Existem também outros factores que se prendem com a facilidade de utilização ou com a utilidade original do veículo que afectam a sua abundância, mas que são demasiado complexos para poderem ser explicitados no âmbito de um artigo.

**2º - A antiguidade:** Julgo que não necessita de quaisquer explicações. No entanto, nem sempre os veículos têm data pelo que será usualmente necessário contratar um especialista para a referida datação. Não nos podemos esquecer que foram fabricados muitos carros durante este século (até aos nossos dias), e que nem toda a gente tem a honestidade de dizer que o veículo é novo mas feito com base em desenhos do século XIX, pelo que um olhar mais “treinado” será conveniente.

**3º - O Fabricante:** É um tema muito complexo pelo que mais uma vez um profissional deverá ser contactado para dar a sua opinião. Alguns dos fabricantes mais cotados são concerteza Binder (Paris); Rothchild (Paris), Lemoine (Paris), Hooper & Co (London), C. S. Windover & Co (London), Hannover (Paris), J.Wimmer & Co (London), Charles Vermont (Paris), Bedel de Trouville (Paris), Porcelet (Paris), Muhlbacher (Paris), Thrupp (London), Belvalette (Paris), Turril & Sons, Peter & Sons, Labourette

Frères (Paris), Pilkin & Sons, Joslin (Paris), a nível internacional e Niels Hansen & Filhos (Lisboa), Francisco José de Oliveira (Lisboa), José Luís de Sousa Júnior (Lisboa), J.S.B (Portalegre), Silvério Henriques (Tomar), V.H. Fabião (Porto), António Garcia (Lisboa), Anastácio Fernandes (Lisboa), Almeida Navarro (Lisboa), F. J. Oliveira (Lisboa), Fonseca (Porto), a nível nacional. Estes eram efectivamente os “Rolls-Royce” de outros tempos, altura em que, efectivamente, pela dureza da utilização, provavam o que valiam. É perfeitamente normal encontrar veículos destas marcas que não necessitam de nada a não ser de uma boa pintura.

**4º - O Design:** É um factor subjectivo é claro.... depende dos gostos do comprador. No entanto, as linhas fluidas e a elegância são um conceito aceite como critério de valorização.

**5º - A Qualidade original:** Julgo que é um conceito que não necessitará de grandes explicações. Um veículo cujos trabalhos originais foram cuidados e meticulosos é à partida de superior qualidade. Há, no entanto, algo que é preciso ter em atenção: por vezes alguns veículos foram já restaurados e é possível que nesse restauro tenham sido introduzidas modificações (para melhor ou para pior), que escondem a verdadeira qualidade original.

**6º - O Peso :** Quanto mais leve for o veículo (para o mesmo tipo de modelo) mais vale. Em primeiro lugar, ser mais leve significa maior facilidade em transpor obstáculos com menor desgaste do material, dos arreios, dos cavalos, dos travões, enfim.... de tudo. Em segundo lugar, fabricar um veículo mais leve mas com a mesma resistência implica a utilização de madeiras mais nobres e de um maior cuidado com o emalhetamento das mesmas, bem como

um maior trabalho de engenharia no cálculo do esforço mecânico exacto das peças. No século XIX como hoje, é uma das características mais apreciadas nos veículos.

**7º História :** Se bem que a maior parte dos veículos sejam “anónimos”, existem alguns veículos que ou já pertenceram a pessoas famosas ou participaram em eventos históricos (Qual o colecionador que não gostaria de ter o Landau do “Regicídio”?). No entanto, a grande dificuldade deste aspecto está no comprovativo histórico (Factura original do fabricante, fotografias, etc), prestando-se por isso a mil e uma “artimanhas”.

**8º Conservação:** Talvez o mais importante aspecto a ter em conta: “- Qual o custo do trabalho e materiais que é necessário dispendir para que, partindo do actual estado de conservação, o veículo volte ao estado de novo?” - é a pergunta que devemos fazer a nós próprios.... O exercício mental é fácil de fazer: Se por exemplo o veículo vale 4000 contos em estado de novo e vamos gastar com ele 3500 contos num restauro a rigor, então só deveremos oferecer 500 contos ou menos se não queremos posteriormente perder dinheiro nele. É sempre aconselhável, antes de adquirir um veículo, obter um orçamento de restauro para o mesmo, feito por um profissional da sua confiança, e conhecer um pouco acerca do valor de mercado do mesmo.

Note que... apenas um profissional do ramo, ou um colecionador com largos anos de experiência consegue fazer esta classificação com exactidão... por vezes um painel pode só quer dizer isso mesmo e por vezes uma pequenina rachadela quer dizer que todo o chassis está arruinado – não arrisque!!!  
Interessa assim distinguir os vários

estados em que se pode classificar a conservação de um veículo:

**A – Stand** – Rigorosamente restaurado ou novo

**B- Funcional** – Desgaste natural da pintura, estofos e borrachas das rodas mas com todas as peças originais (ou rigorosamente reconstruídas) – Em estado de perfeita utilização.

**C a) – Utilizável** – Funcional mas com restauros “ad-hoc” (napas, cromados, soldaduras, adereços não originais, aglomerados de madeira, chapa zincada, madeiras inadequadas, etc) – Em estado de perfeita utilização

**C b) – Desgastado** – Peças sem podres mas com folgas anormais que condicionam o normal funcionamento do veículo. No entanto, com todas as peças originais – utilização condicionada, ou muito condicionada.

**C c) – Estado de Museu** – Desgastado mas com a pintura e estofos restaurados de modo a poder ser exibido.

**D – Para Restauro** – Algumas peças de madeira com podres ou caruncho e ferros com alguma corrosão, mantendo-se no entanto o conjunto original – utilização muito condicionada ou impossível. É, no entanto, possível a recuperação da maior parte das peças originais.

**E – Ferragem** – Todas as peças de madeira (ou quase todas) com necessidade de substituição o que levará ao desmantelamento total do veículo, mas com aproveitamento total das peças de ferro.

**F – Molde** – Todo o veículo está irre recuperável mas mantém a sua forma original ao ponto de poder ser utilizado como molde para a construção de uma réplica.

**G – Sucata** – Irrecuperabilidade total da forma original do veículo devido ao estado avançado de degradação. Algumas das ferragens poderão ainda ter utilidade para os profissionais do ramo.

Partindo desta nomenclatura, será agora possível observar alguns preços para os diversos modelos, verificando-se no entanto que:

**1º** - Os valores são valores médios observados no mercado nos últimos 2 anos (os diversos factores de utilização estão espelhados por isso em termos médios, necessitando da devida adaptação a cada caso)

**2º** - Normalmente nenhum fabricante ou restaurador honesto valoriza o veículo para compra em mais que o estado de ferragem pois normalmente só aproveita o desenho e o ferro – é a única maneira de posteriormente poder oferecer garantias do seu trabalho (no entanto... como é óbvio, cada caso é um caso).

**3º** - Estão assinalados com (+/-) as categorias generalistas que implicam um acréscimo ou decréscimo sobre o valor médio.

**4º** - Está assinalado com (N) a inexistência de um valor de mercado fixo ou conhecido.

**5º** - As linhas a azul correspondem a veículos pouco comercializados

**6º** - Valores em contos

Tipo de veículo		A	B	C	D	E	F	G
Coche		15000	13500	7500	3750	750	375	N
Berlina		15000	13500	7500	3750	750	375	N
Coupé		4000	3600	2000	1000	200	100	N
Brougham		4400	3960	2200	1100	220	110	N
Clarence		4800	4320	2400	1200	240	120	N
Dorsey		5200	4680	2600	1300	260	130	N
Rockaway	(-)	-500	-450	-250	-125	-25	-12,5	N
Sege		8000	7200	4000	2000	400	200	N
Jardineira	(+)	200	180	100	50	10	5	N
Vitória		3000	2700	1500	750	150	75	N
Milord		5000	4500	2500	1250	250	125	N
Americana		5500	4950	2750	1375	275	137,5	N
Landau		8000	7200	4000	2000	400	200	N
Landalette		7200	6480	3600	1800	360	180	N
Breque de caça		2500	2250	1250	625	125	62,5	N
Breque Wagonette		2000	1800	1000	500	100	50	N
Breque de Campo		2000	1800	1000	500	100	50	N
Breque Duplo Phaetom		2500	2250	1250	625	125	62,5	N
Omnibus		2500	2250	1250	625	125	62,5	N
Char-à-Bancs		2500	2250	1250	625	125	62,5	N
Surrey		2500	2250	1250	625	125	62,5	N
Phaetom		2200	1980	1100	550	110	55	N
Caleche		8000	7200	4000	2000	400	200	N
Vis - à - Vis		5000	4500	2500	1250	250	125	N
Tilbury		1200	1080	600	300	60	30	N
Charrete		1200	1080	600	300	60	30	N
Toneau		1400	1260	700	350	70	35	N
Dog Cart	(+)	100	90	50	25	5	2,5	N
Aranha		2500	2250	1250	625	125	62,5	N
Drag		N	N	N	N	N	N	N
Hansom Cab		N	N	N	N	N	N	N
Breque Simples		N	N	N	N	N	N	N
Cabriolet Simples		N	N	N	N	N	N	N
Outros		N	N	N	N	N	N	N

Estes valores valem o que valem... uma mera indicação ou pista que espero possa ajudar em algo...

Resta-me um conselho... se não quer ser enganado recorra aos profissionais do ramo sempre que quiser efectuar uma compra, venda ou avaliação. Perante a complexidade do assunto, eles são quem melhor o pode ajudar pois eles próprios são parte interessada.

Em próximos artigos tentarei explicar algo sobre o nome das diversas peças e

acessórios que compõem os veículos de atrelagem e a sua função.



Carruagens e acessórios

De: Nuno Manuel Gouveia Alegre

R. Emidio Navarro nº 2

3050 – LUSO

PORTUGAL

Tel/Fax: 031 – 930256

Telm: 0931-4738389

Home page:

<http://Allegre.tripod.com>

E-mail: [allegre@mail.telepac.pt](mailto:allegre@mail.telepac.pt)