

Alguns acessórios de atrelagem



Esta série de pequenos artigos sobre viaturas de atrelagem não ficaria completa sem que se abordasse a questão dos acessórios. Refiro como acessórios quer as lanternas, essenciais ao embelezamento final e à circulação nocturna (quando necessário) quer ao material de sinalização sonora, em especial, as campainhas de pedal.

Na antiguidade, a maior parte das viagens eram encetadas durante o dia, evitando-se as viagens nocturnas por razões que se prendiam com o mau estado das estradas, a possibilidade redobrada de se ser assaltado por bandoleiros e outros patifes e até por animais selvagens, que se agora estão quase em extinção eram até ao século passado bastante comuns. A solução passava muitas vezes pela colocação de um criado com um archote à frente da comitiva, o qual, ao mesmo tempo que averiguava as condições do piso, servia também como “carne para canhão” no caso de alguma

eventualidade. Verificou-se posteriormente que, se o archote fosse colocado no próprio veículo o avanço seria obviamente mais rápido, mas havia agora o perigo de que uma pequena brisa pudesse pegar fogo ao veículo ou apagar a chama, além de que o fumo dos archotes tornava a viagem nocturna muito penosa. Tornava-se assim necessário criar algo que mantendo as suas propriedades de iluminação, fosse seguro e não se apagasse facilmente, ou seja, um “archote encaixotado”. A invenção de uma solução definitiva para este problema parece Ter acontecido em Inglaterra no início do Sec XVIII pela mão de Lord Damley, podendo o seu Sege e respectivas lanternas para viagens nocturnas ser apreciados no South Kensington Museum.

Das mais variadas formas e estilos, as lanternas estavam já vulgarizadas no início do Sec XIX, obedecendo todas elas a um padrão funcional que se pode classificar do seguinte modo:

- 1 – Óculo Frontal (Com formatos redondos, ovais, rectangulares, etc) – Luz de Iluminação
- 2 – Óculo Lateral (usualmente rectangular) – Luz de presença
- 3 – Óculo traseiro ou “olho de boi” (redondo e com um pequeno vidro vermelho – só em alguns modelos) – Luz de presença à retaguarda
- 4 – Chaminé – com a função de dispersão do fumo qualquer que

fosse a direcção do vento e evitar que a chuva caísse sobre a chama.
5 – Espelhado interior – para aumentar o rendimento da chama
6 – Espelhado posterior côncavo – para concentrar a luz frontal



7 – Respiros de ar - para permitir a combustão (devidamente calibrados de modo a que não existisse vento dentro da lanterna)
8 – Pé de encaixe cónico – De modo a que os solavancos não conseguissem fazer saltar as lanternas dos seus suportes.
9 – Ponto de combustão – A óleo ou vela com alimentador de mola (o mais popular)

Não existe consenso acerca do nome que os diversos tipos de lanternas podem tomar pois os fabricantes de outrora teimavam em chamar nomes diferentes sempre que faziam uma pequena alteração nos modelos. A maneira

mais correcta de encetar tal classificação parece-me ser através das características geométricas (oval, redonda, rectangular, meia lua, tulipa, etc). É um método um pouco subjectivo mas fácil de entender.

Ao longo do tempo foi sendo uso comum a utilização de determinados tipos de lanternas em certos carros, mas as únicas condições para a adequação de um par de lanternas a um veículo são o equilíbrio do conjunto e a qualidade dos materiais. As lanternas sempre foram objectos de luxo, com uma refinação de acabamentos que ainda hoje nos faz parar para pensar, por isso são hoje em dia objecto de coleccionismo e de orgulho dos seus possuidores.

Com o decorrer dos tempos foi-se chegando à conclusão que o ferro era um material mau para a construção das lanternas uma vez que oxidava facilmente. Por outro lado, metais como a prata ou o ouro estavam reservados a meia dúzia de eleitos que tinham posses para isso. A solução final passou pela utilização da “alpaca” - também chamada prata alemã - polida (solução também adoptada nas fivelas dos arreios), quer pelas suas características mecânicas quer pelo facto de não oxidar facilmente. Um par de lanternas feitas hoje em dia neste material custa sempre acima de 120.000\$00 dependendo do modelo em causa, existindo apenas 3 ou 4 pessoas no mundo

inteiro com capacidade para as executar tal como eram feitas à 100 anos atrás. A maior parte das lanternas que vemos hoje no comércio são imitações reles do esplendor de outrora usualmente made in Taiwan ou na Europa de Leste e muitas vezes vendidas aos mais incautos como “antiguidades” restauradas. Para que os nossos leitores tenham uma ideia um par de lanternas destas tem um custo aproximado de 20.000\$00 (um quinto das lanternas autênticas). Estas lanternas têm no entanto a virtude de permitirem uma solução barata e transitória até que melhores soluções sejam encontradas. Deixo aqui alguns exemplos de lanternas que podem facilmente ser encontradas no mercado:



Imitações de lanternas

Além das Lanternas existe ainda outro acessório necessário para que um veículo se considere completo: o material de sinalização sonoro.

Com a vulgarização da utilização da atrelagem nas cidades e vilas verificou-se cada vez mais



Lanternas redondas normais – qualidade média



Lanternas ovais de óculo lateral quadrado – qualidade média



necessária a criação de uma maneira de advertir os peões para se afastarem ou para terem cautela ante a passagem da carruagem. É provável que o primeiro sistema tenha sido um pequeno sino, uma corneta, ou uma corneta de pêra de borracha. Quem percebe de

atrelagem já terá compreendido porque tais sistemas não vingaram: justamente num momento em que estamos na eminência de utilizar o travão (nessa altura apenas de mão) e as rédeas é que vamos disponibilizar uma preciosa mão para accionar um sistema sonoro?????!!!!

A solução foi criada em Nova York em meados do Sec XIX e consistia num sino accionado por um pedal. Com o decorrer do tempo a invenção estendeu-se ao Velho Continente tendo sido melhorada até chegar à sua forma definitiva: um sistema de duplo tom accionado por pedal. O duplo



tom foi introduzido pois além de permitir maior alcance (50 a 100m), permitia também sequências de toques especiais de cortesia.

Com o advento do automóvel e o desaparecimento das carruagens das principais cidades, a utilização das campainhas caiu em desuso, excepto e curiosamente em Portugal onde sempre existiram fabricantes .



Como curiosidade resta frisar que as exportações de campainhas para países como os EUA, Austrália, EU e Canadá não têm parado de crescer nos últimos anos, o que demonstra bem o ressurgido e crescente interesse que tais objectos têm tido noutros pontos do mundo.

Allegre

Carruagens e acessórios

De: Nuno Manuel Gouveia Alegre

R. Emidio Navarro nº 2

3050 – LUSO

PORTUGAL

Tel/Fax: 231930256

Telm: 914738389

Home page:

<http://Allegre.tripod.com>

E-mail: allegre@mail.telepac.pt