

Os “Breques”



Tal como prometi num dos meus primeiros artigos, resolvi iniciar uma nova série de artigos que se destinam ao aprofundar de cada uma das categorias dos carros de cavalos, tentando, de algum modo, levar mais longe os aspectos gerais já salientados anteriormente. Tomei a liberdade de começar por uma categoria especial: os breques. Não pela sua especial beleza, mas porque são uma das categorias mais comuns e abrangentes nesta coisa dos carros de cavalos, ariscando-me mesmo a colocá-lo como o mais popular veículo de cavalos de sempre na Europa.



O nome Inglês “Break”, o qual os nossos antepassados traduziram

para “Breque”, tem o seu fundamento no facto de os primeiros modelos serem simples esqueletos destinados ao ensino dos cavalos de atrelagem (é normal nos países anglo-saxónicos designar o desbaste do cavalo como “quebrá-lo”). Assim surgiram os primeiros “breques”: 4 rodas, com um chassis muito reforçado e uma boleia (banco do cocheiro) muito alta de modo a estar a salvo dos (sempre dispensáveis) coices que alguns cavalos teimam em dar quando começam a atrelar. O chassis robusto, rodas dianteiras de grande diâmetro, acompanhadas de uma curta distância entre eixos, fizeram deste tipo de veículo o veículo ideal para a transposição de terrenos difíceis, mesmo quando carregado. A disposição típica dos bancos traseiros (dois bancos longitudinais frente-a-frente) deve-se ao facto de ser muito mais fácil para os passageiros suportar os balanços laterais nessa posição (facto esse que originou também essa disposição na maior parte dos todo-terreno de trabalho de hoje em dia).





A evolução fez com que os modelos fossem sendo alterados para que se adaptassem sucessivamente a tarefas cada vez mais específicas, dando por vezes origem a veículos de grande luxo, que pouco tinham a ver com a ideia inicial ou a veículos que, pela quantidade de alterações, já não podiam ser considerados nesta categoria.



É o caso dos carros de caça, que, pelo seu peso, perderam uma das características dos breques – a capacidade de transposição de alguns terrenos – compensando-a com luxo ou com uma maior capacidade de transporte. Há algum tempo atrás tive a oportunidade de restaurar um destes veículos – Pertença da Escola Superior Agrária de Coimbra – que se caracterizava pela capacidade de transporte de 10 pessoas (Cocheiro+Ajudante+8

passageiros) + 4 cães (por baixo dos bancos traseiros), sendo o espaço por baixo do banco do cocheiro destinado à colocação de armas (?) uma vez que possuía uma comunicação directa com a caixa traseira.



Por trás do banco do cocheiro existe ainda um suporte de grande resistência que se destinaria, ora para a colocação de uma capota em cogumelo, ora para a colocação de uma arma pesada. Outra das características importantes deste veículo é a grande rigidez das suspensões, o que possibilita o tiro em cima dele, se necessário. Este veículo foi fabricado pela “Niels Hansen – Lisboa” cerca de 1890 e quase de certeza destinado ou às colónias ou às coutadas alentejanas.... quis o destino que ficasse pelo centro de Portugal!



Um outro veículo derivado do break que merece ser mencionado

é o Omnibus. Caracteriza-se pelo facto de possuir uma caixa parcial ou totalmente envidraçada na parte traseira e pelo facto de possuir frequentemente um eixo traseiro em “U”, de modo a que a caixa traseira fosse mais baixa e assim facilitar o acesso dos passageiros.



Existiram várias empresas de transportes nas principais cidades europeias cujos veículos preferenciais eram os Omnibus. Mesmo com o surgir das “Americanas” (Antecessoras dos “eléctricos”) os fabricantes souberam adaptar estes veículos, de modo a que as rodas encaixassem nos carris, aumentando assim o conforto com o intuito de minorar a falta de competitividade comercial, que derivava do facto de terem usualmente uma menor capacidade de transporte..



Definitivamente o tipo de break que mais sucesso obteve foi a configuração “Wagonette” para 6 pessoas. Versátil, porque leve e resistente, era este o veículo que mais circulava nas estradas da Europa em finais do Século XIX com a função de transportar pessoas.



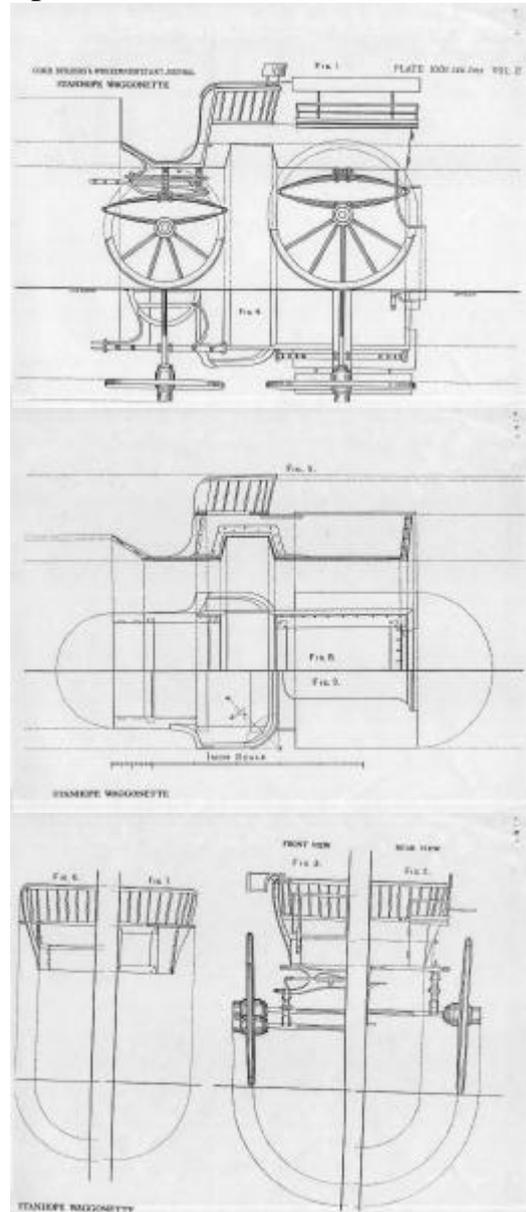
As capotas nunca foram neste tipo de veículo um motivo de beleza ou de perfeição estética, mas antes um mal necessário para que o desconforto dos passageiros não fosse total. No entanto, a prova de que já nessa altura as capotas não eram apreciadas, reside no facto de a maior parte dos breaks

Wagonette terem chegado aos nossos dias sem elas (provavelmente deixadas de lado muitos anos antes do veículo terminar a sua vida útil). O Wagonette soube adaptar-se à concorrência dos Phaetoms e Spider-Phaetoms criando o tipo “Duplo-Phaetom”, que consistia no facto de remover um dos bancos traseiros e fazer rodar o outro de modo a ficar virado para a frente, sendo o acesso à caixa feito por um estribo extra, colocado sobre um dos lados. Nesta configuração o lugar traseiro era ocupado pelo grume ou sota, sendo o veículo conduzido pelo dono do veículo (é igualmente comum encontrar com esta configuração uma capota de cabedal sobre o banco do cocheiro).



A título de curiosidade, gostaria ainda de mostrar aos leitores um

projecto de break Wagonette de 1900, para que os leitores interessados possam apreciar em pormenor as principais características estruturais deste tipo de veículos.



Infelizmente, a sua popularidade de outrora ditou o seu pouco valor de hoje em dia, uma vez que não é um veículo raro e é de gosto estético discutível comparativamente com outros modelos. Em geral, dentro dos parâmetros que já enumerei para a

avaliação destes veículos na Equitação nº 20 o seu valor irá desde os 50 aos 2500 contos.

Acerca desta “coisa” da avaliação gostaria de abrir um parêntises: ao que parece a tabela de avaliação que publiquei causou dois tipos de problema: primeiro o incómodo e protesto de alguns oportunistas que se aproveitavam da ignorância dos outros e, em segundo, o inflacionar do preço de algumas “sucatas” que mais valia irem para o lixo. Em face disso gostaria de renovar um conselho: “Se possuir algum veículo e quiser saber o seu valor, faça como se faz com os imóveis: contrate um especialista! Não basta ter uma lista de números para se ser avaliador!”



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