



## Casa da Ínsua - Hipomóveis

Desde a invenção da roda que o homem procurou melhorar a forma de se transportar, e de transportar tudo o que necessitava movimentar. Foi uma evolução de séculos e que aqui na Casa da Ínsua se pode espreitar a modernidade de uma janela temporal muito específica, o século XIX, em que a evolução foi muito focada num mesmo princípio, a carruagem puxada por animais, mas pulverizada em muitos modelos diferentes e com variações. Das liteiras às carruagens mais confortáveis, ainda há hoje na Ínsua testemunhos de que, também neste domínio, a Casa foi acompanhando a evolução dos tempos ao longo do século XIX e, mais uma vez, esteve sempre na primeira linha da modernidade. Mais tarde, na passagem para o século XX, também a Casa da Ínsua aderiu ao motor de explosão e aos emergentes automóveis, mas essa já é outra história...

Nos primeiros modelos, para transporte de pessoas, ainda sem rodas, o meio propulsor começara por ser o próprio homem, mas a partir do final do século XVIII, os mais variados tipos de carruagens, já com rodas, tiveram na Casa da Ínsua um papel importante e pioneiro, pois também aqui a Casa se mostrou estar sempre à frente do seu tempo. A variedade de tipos de carruagens é infindável, muitas delas derivando apenas do nome do seu construtor: Barouche, Berlinda, Brake, Buggy, Cabrastante, Cabriolet, Caleche, Carriole, Carroça, Clarence, Coche, Croydon, Cupê, Curricule, Dogcart, Dos-à-dos, Drag, Dray, Droshky, Equipagem, Faetont, Fiacre, Fly, Gharry, Gig, Gladstone, Hackney, Hansom, Herdic, Landó, Limusine, Meadowbrook, Park drag, Quadriga, Randem, Ratha, Rig, Rockaway, Sege, Sulky, Surrey, Telega, Tilbury, Tipoia, Trap, Traquitana Vis-à-vis, Vitória, Voiturette, Whiskey...

Na Casa da Ínsua ainda se pode perceber o que era a aventura de ser utilizador dos transportes destes tempos, com veículos frágeis que circulavam em vias muito precárias. No acesso à Casa pela Estrada Velha, na zona da Fonte do Eiteiro, é possível ainda hoje observar o tipo de pavimento onde estes veículos circulavam dentro da Ínsua. Como sempre a Casa procurava usar soluções de topo, até nos caminhos, neste caso para a construção da estrada recorre a uma forma de concepção muito bem engendrada, em que dois estreitos perfis de pedra, paralelos ao longo da estrada, quase uns carris, permitiam um movimento mais suave das carruagens, mantendo os rodados sobre as faces planas das pedras. Este sistema que encontramos na Ínsua, não era o habitual da época, em que o normal eram estradas irregulares e caminhos esburacados que tornavam o transporte nas carruagens bastante incómodo.

O manejo das carruagens estava a cargo do cocheiro, do sota e do tritanário. Cocheiro: condutor da carruagem ou sentado na boleia do cocheiro ou montado no cavalo; Sota: em carruagens tracionados por mais de dois pares de cavalos era necessário um ajudante para conduzir os cavalos da frente, o sota, que ia montado num dos cavalos mais avançados; Tritanário: normalmente ia de pé, sobre uma tábua na traseira, por isso também chamado de moço de tábua e tinha como função realizar pequenos serviços durante a viagem, como colocar calços nas rodas ou abrir a porta aos passageiros. Em cortejos de aparato podiam ir a pé ao lado do coche.

A história das carruagens, enquanto sistema de transporte remontará ao século XIII a.C., altura em que começam a ser produzidas, com intuitos e funcionalidades essencialmente orientadas para o uso militar. Há evidências que estiveram em voga na Roma Antiga, no século I a.C., embora o veículo de transporte mais habitual continuasse a ser a liteira, que foi o sistema que predominou ao longo dos séculos seguintes.

No século XVI, as carruagens voltaram a ser utilizadas, inicialmente limitadas às classes mais altas da sociedade, em especial monarcas. A partir daí regista-se uma significativa evolução nas técnicas, formas e até no aspecto decorativo. Mas é só no século XVII que as suas suspensões começam a integrar sistemas com alguma eficácia e a partir daí regista-se uma considerável melhoria no conceito e em todas as vertentes associadas à comodidade e conforto na sua utilização. Até as casas de banho em andamento passam a ser um extra muito apreciado.... As carruagens passam então a ser mais rápidas, mais leves, mais confortáveis e muito variadas. Uma vasta plêiade de artífices, carpinteiros, ferreiros, pintores, entalhadores, douradores, envernizadores e vidraceiros passam a constituir equipas pluridisciplinares que trabalham articuladamente na construção dos vários tipos de carruagens.

A sua primeira utilização enquanto transporte público em Portugal surge no ano de 1798, a Mala Posta, viatura orientada para o transporte de correio, mas que também transportava passageiros e bagagens. Até aí as cartas e mensagens, quase exclusivo de reis, nobreza e clero eram transportadas a cavalo ou mesmo a pé por mensageiros e como o povo não sabia ler, eram os próprios mensageiros que liam em voz alta as mensagens ou avisos. Os hipomóveis ou carruagem puxada por tração animal, começariam a ser descontinuados com o aparecimento do comboio, em 1856, e o advento do automóvel em Portugal, a partir de 1895.

No início do século XX as carruagens quase deixaram de existir com a vulgarização dos automóveis, como principal sistema de locomoção. Nas aldeias e nas actividades agrícolas foram-se mantendo modelos básicos, inspirados no sistema, como as carroças e os carros de bois, veículos vocacionados mais para o transporte de carga do que de pessoas. Apenas em quintas, como é o caso da Ínsua, ou para aparato em cerimónias, ainda subsistiram alguns modelos de carruagens ou charretes para transporte de pessoas.



## Hipomóveis da Ínsua

### I - CABRIOLET

Séc. XIX (origem francesa)

Carro de passeio informal no campo ou para deslocações às vilas e aldeias próximas. Integra uma cadeira, para um ou dois passageiros, que tem à sua frente um pequeno banco para crianças. Inclui molas em pinça e tem um sistema amovível de ligação dos varais que era sustentado por um cavalo. Habitualmente conduzido pelo passageiro do lado direito, que controlava o travão de alavanca às rodas traseiras. As rodas estão protegidas por guarda-lamas. Este hipomóvel ainda preserva a chapa de identificação do proprietário:

LUIS D. ALBUQUERQUE M. P. CACERES

QUINTA DA INSUA

PENALVA DO CASTELO

E a chapa de licença emitida pela Câmara Municipal:

PENALVA DO CASTELO

ISENTO

N.º 1008

### II - MILORD

Séc. XIX (origem inglesa)

Carro de passeio para dois passageiros que seguiam sentados na caixa estofada em capitonê com capota rebatível. O sistema de suspensão é de molas em pinça. O acesso era feito por estribos suspensos. A estrutura em frente aos passageiros prolonga-se lateralmente formando o guarda-lamas às rodas dianteiras e na continuação integra o estribo para acesso ao habitáculo. Este hipomóvel era conduzido por um cocheiro que seguia no banco elevado, com o travão de manivela às rodas traseiras à sua direita e com o plano inclinado frontal para apoio dos pés. Tinha 2 lanternas e mantém chapas de registo de propriedade.

### III - BREQUE (ou Break Wagonette)

Séc. XIX (origem inglesa)

Viatura que surge na segunda metade do séc. XIX de início para as deslocações de caçadores, mas que se tornou muito usual nas quintas e nas deslocações pelo campo até ao séc. XX, pela possibilidade que dava de levar vários passageiros. Viatura de estrutura mais elevada, apoiada sobre quatro rodas, com caixa sobre suspensão em molas em pinça. O acesso dos passageiros fazia-se por um estribo suspenso de dois degraus e porta traseira. Os dois bancos corridos lateralmente tinham assentos e costas estofados a couro. Sob os bancos os espaços serviam para o transporte de armas de caça ou utensílios de campo. No banco da frente seguiam mais dois passageiros que conduziam o carro com uma boa visibilidade e com acesso ao travão de alavanca. A barra decorativa em empalhado é um distintivo toque de requinte.

### IIII - LANDAU

Séc. XIX (origem na cidade de Landau na Alemanha)

Trata-se da viatura mais importante deste conjunto por se tratar do carro de família usado principalmente para passeios e deslocações públicas a vilas e cidades ou para deslocações a igrejas ou outras cerimónias. Caixa de quarto lugares, duas pessoas frente a frente, com capotas rebatíveis que permitiam o uso com bom ou mau tempo. Viatura fechada com acesso por duas portas, equipadas com vidro. O banco do cocheiro elevado permitia uma boa visibilidade, incluía placa inclinada para apoio dos pés e travão de alavanca, à direita, e ainda suportes para as lanternas, que permitiam viagens noturnas.

