Narrativas silenciadas: uma abordagem de Museologia Social no Museu Nacional dos Coches

Mário Antas[1] & Ana Rita Lopes[2]

Silenced Narratives: a Social Museology Approach at the National Coach Museum

Um outro olhar sobre a coleção

O modo como as coleções dos museus considerados normativos são abordadas está no centro das discussões atuais. Reconhece-se, desde a realização da Mesa-Redonda de Santiago do Chile, em 1972, que o museu é um instrumento de transformação ao serviço da sociedade, e que pode desempenhar um papel crucial na construção de consciências críticas diante de problemáticas contemporâneas (Primo & Moutinho, 2021). Espera-se que estas instituições, conscientes da sua responsabilidade social, adotem práticas comprometidas com a diversidade. Recordamos a *Recomendação da UNESCO referente à Proteção e Promoção dos Museus e Coleções, sua Diversidade e seu Papel na Sociedade*, no ano em que celebramos o seu décimo aniversário. Este documento, que reitera a missão dos museus de preservar, investigar, comunicar e educar, reconhece também a sua dimensão social, encorajando os estados-membros a apoiar os princípios defendidos na *Declaração de Santiago do Chile*:

> "os museus são espaços públicos vitais que devem abordar o conjunto da sociedade e podem, portanto, desempenhar um importante papel no desenvolvimento de laços sociais e de coesão social, na construção da cidadania e na reflexão sobre as identidades coletivas. Os museus devem ser lugares abertos a todos e comprometidos com o acesso físico e com o acesso à cultura para todos, incluindo grupos vulneráveis. Os museus podem constituir espaços para reflexão e debate de temas históricos, sociais, culturais e científicos. Os museus devem também promover o respeito pelos direitos humanos e pela igualdade de género" (*Recomendação UNESCO Relativa à Proteção e Promoção dos Museus e Coleções, sua Diversidade e seu Papel na Sociedade*, 2015, p.5).

Pretende-se então que os museus desempenhem um papel ativo na sociedade, como espaços de diálogo, mais inclusivos e conscientes, atentando a diferentes vozes na significação dos objetos (Antas, 2022). A investigação histórica e museológica viabiliza o desenvolvimento de novas formas de interpretação das coleções, rompendo com a reprodução do mesmo discurso oficial. Já Paulo Freire incentivara à revisão do conhecimento, rejeitando a repetição passiva da informação, investigando e analisando criticamente cada descoberta (Freire, 1967).

[1] Membro da Direção do ICOM Europa, Museu Nacional de Arte Antiga, Lisboa, Portugal, Universidade Lusófona, Lisboa, Portugal, marioantas@gmail.com, https://orcid.org/0000-0002-9215-8854

[2] Doutoranda na Universidade Lusófona, Lisboa, Portugal, Bolseira FCT no âmbito do programa "Ciência no Património Cultural", rita.martinsalveslopes@gmail.com, https://orcid.org/0009-0006-0341-7890

Submetido 30/07/2025 - Aprovado13/09/2025

Nas últimas décadas do século XX, a Museologia Social iniciou a luta pela inclusão das experiências de grupos que se viram marginalizados ao longo da História (Soares, 2024). O tema da descolonização dos museus tem inspirado muitas reflexões e começa, gradualmente, a materializar-se em práticas concretas:

> "no que tange às disputas sobre as memórias e os patrimónios invisibilizados versus os hegemónicos podemos fazer o exercício de identificação de diferentes frentes: 1) as lutas pela restituição de bens patrimoniais, resignificando os objetos espoliados aos povos colonizados pelos processos coloniais e que estão hoje sob a "proteção" do museus normativos; 2) reparação histórica sobre os séculos de subalternização e violência sobre os mesmo povos, gerando a reivindicação por políticas de afirmativas, bem como pela reescrita da história construída pela colonialidade; 3) reconhecimento dos saberes dos povos historicamente subalternizados, e a luta coletiva para que estes assumam o protagonismo e produzam sua própria narrativa sobre a história" (Primo & Moutinho, 2021, p.35).

Reconhecemos a complexidade por detrás do processo de reparação histórica, mas ressaltamos que este não se encontra limitado a uma única via, podendo ser conduzido por meio de várias estratégias. Entre elas, destacamos o incentivo ao desenvolvimento de um olhar crítico sobre os diferentes bens culturais que constituem o acervo, alertando o público para aspetos que tendem a passar despercebidos, e levando-o a questionar o que tem diante de si. Para Raul Balai, a descolonização das instituições museológicas é um processo profundamente pessoal, dado que exige uma revisão do modo como olhamos, pensamos e compreendemos o mundo, questionando normas estabelecidas e desaprendendo conceções enraizadas, refletindo sobre a quem é dada legitimidade para falar, quais as estruturas de pensamento que consideramos válidas, e a que tipo de objetos atribuímos valor (Balai, 2024).

Pretendemos, por isso, iluminar dimensões frequentemente invisibilizadas ou negligenciadas na coleção do Museu Nacional dos Coches, mas que são fundamentais num exercício de compreensão do passado e reflexão sobre o presente. Como aponta Mário Moutinho, "o pensamento decolonial procura não só fazer a crítica da colonialidade, como fornecer novas referências, novas leituras que, em última instância, sustentam uma insurgência capaz de quebrar a leitura dominante, assim como a praxis das formas atuais de colonialidade" (Moutinho, 2022, p.31). Trata-se de enquadrar a coleção de forma mais complexa e de adotar práticas que visem enriquecer as possibilidades de comunicação dos acervos (Freitas, 2019, p.66). Procuramos, deste modo, evitar o equívoco em que incorrem tantas outras instituições, que falham em estabelecer ligações explícitas entre as suas coleções e a exploração de recursos e de pessoas, omitindo a base da riqueza das elites nelas representadas (Freitas, 2019).

A coleção do Museu Nacional dos Coches, que compreende viaturas dos finais do século XVI ao início do século XX, permite-nos acompanhar a evolução técnica e decorativa de um grande e diverso número de veículos - dos coches aos automóveis. Permite-nos também explorar as profundas transformações políticas, económicas, sociais e culturais que se viveram durante este intervalo de tempo. Estas viaturas integraram momentos-chave da política internacional, desde embaixadas, a visitas de Estado e uniões matrimoniais. Algumas são testemunhas de uma época em que o poder era encenado através da ostentação, em que a monumentalidade das caixas, a riqueza dos têxteis e a exuberância da decoração eram cuidadosamente concebidas para reforçar a magnificência de um rei e de um reino; outras remetem-nos para tempos de maior sobriedade, em que o funcional e o pragmático se sobrepunham ao espetáculo, e as demonstrações de poder ajustavam-se à nova realidade política e cultural, perante a emergência de novos valores impulsionados pelas revoluções liberais, a ascensão das classes burguesas e a modernização decorrente da industrialização. Propomos assim uma abordagem à coleção que a inscreva nas discussões contemporâneas em torno do colonialismo.

«O século de ouro»

Abrimos esta reflexão com a expressão cunhada por D. António Caetano de Sousa aquando da redação da *História Genealógica da Casa Real Portuguesa*, associando abundância aurífera ao reinado de D. João V. No início do século XVIII vive-se um período de prosperidade alicerçado no comércio com o Brasil, de onde provinha a maior parte dos rendimentos da Coroa. A economia brasileira tinha como pilares o açúcar, o tabaco, o algodão – produtos cuja relevância não deve ser subestimada – mas foi o ouro que assumiu o

protagonismo. A descoberta de ouro na atual região de Minas Gerais, no final do século XVII, motivou uma corrida ao mesmo, impulsionando fluxos migratórios e conduzindo a uma crescente necessidade de mão-de-obra (Ramos, 2009): milhares de pessoas foram traficadas do continente africano e forçadas a trabalhar na exploração agrícola e aurífera, enfrentando condições terríveis e vendo renegada a sua humanidade.

A Coroa impunha um imposto sobre o ouro extraído – o quinto – e, apesar das dificuldades na fiscalização e recolha, das resistências locais e contrabando, essa receita contribuiu fortemente para financiar os projetos joaninos: "foram as riquezas oriundas do Brasil que em muito suportaram os programas arquitetónicos e artísticos e o mecenato cultural da monarquia barroca de D. João V" (Costa, 2014, p.236). A manutenção do absolutismo, que dependia em grande parte da encenação do poder, foi assim assegurada. O prestígio do rei manifestava-se em imponentes construções, no luxo que envolveu as missões diplomáticas para afirmação internacional do reino e, claro, nos próprios coches que integram a coleção do museu, visto que os exemplares mais notáveis, testemunhos do auge do barroco, foram criados durante o reinado de D. João V[3].

Para lá da sofisticação estética, estes coches são símbolos de um poder e de uma riqueza sustentados pela espoliação de recursos e opressão de seres humanos. Atentemos também que muitas destas viaturas integraram momentos de grande relevância na política europeia que tiveram repercussões diretas sobre os antigos domínios coloniais. É o caso do Coche da Coroa. Esta viatura, um trabalho francês, foi utilizada em 1715, aquando do envio de uma embaixada a Luís XIV, com o objetivo de celebrar a assinatura do Tratado de Paz e Amizade entre Portugal e França, após o fim da Guerra de Sucessão Espanhola. Este conflito envolveu várias potências europeias, tendo Portugal prestado apoio à Grande Aliança, que defendia as pretensões do arquiduque Carlos de Áustria contra as de Filipe de Anjou, um Bourbon proclamado Filipe V de Espanha. As disputas na Europa tinham reflexos diretos além-Atlântico e Portugal estava focado na defesa do Brasil e das suas rotas, atacados por franceses (Ramos, 2009).

O conflito terminou com as negociações de paz em Utreque. Portugal vê reconhecida internacionalmente a sua independência e soberania sobre os territórios sul-americanos entre os rios Amazonas e Oiapoque, sendo-lhe ainda restituído o território e colónia do Sacramento. Contudo, as tensões entre Portugal e Espanha não cessarão. Quando é decidido o duplo casamento de D. José e de D. Maria Bárbara com os filhos de Filipe V de Espanha – Fernando, príncipe das Astúrias, e Mariana Vitória – a aliança é parcialmente motivada pela necessidade de pacificar relações entre os reinos ibéricos, perante as tensões decorrentes das tentativas de definir as fronteiras das possessões coloniais na América do Sul. Enquadramos o Coche da Mesa na viagem realizada pela família real portuguesa até à fronteira, entre Elvas e Badajoz, para a cerimónia da troca das princesas, em 1729.

Da Paz de Utreque resultou a consolidação da Inglaterra como principal potência naval e comercial. Foram-lhe cedidos vários territórios na América do Norte pela França e a Espanha entregou-lhe, por trinta anos, o monopólio do tráfico de pessoas escravizadas nos territórios americanos sob domínio espanhol. Como aponta Vèrges, as negociações de Utreque demonstram

> "um interesse comum na preservação da economia baseada nas plantações, na colonização e na exploração do resto do mundo para garantir a riqueza de uma Europa cristã e branca. Com efeito, o tratado acelerou o tráfico negreiro: enquanto, entre 1630 e 1640, 20 mil a 30 mil pessoas por ano foram deportadas como escravas para as colónias europeias, esse número passou, entre 1740 e 1849, para 70 mil a 90 mil por ano. No século XVIII, na Europa do Iluminismo, deportaram-se 60% do total de cativas/os africanas/os" (Vèrges, 2024, p.81).

Constatamos assim o papel dos coches em momentos decisivos da diplomacia europeia, seja em missões destinadas à celebração da paz, seja nas que formalizavam alianças matrimoniais. Merece, contudo, destaque a embaixada enviada ao Papa Clemente XI: um dos feitos mais relevantes do reinado de D. João V "foi a conquista da paridade de tratamento com as outras grandes potências católicas no seu relacionamento com a Santa Sé" (Ramos, 2009, p.346). Três coches da coleção testemunham o fausto desta embaixada, que teve como desfecho a elevação da Capela Real à categoria de Igreja e Basílica Patriarcal, após a publicação da

[3] Atentemos, contudo, que nem todos foram encomendadas pela Coroa Portuguesa.

bula *In Supremo Apostulatus Solio*. Muito se escreveu sobre este evento, pelo que não daremos tanta atenção aos procedimentos e à descrição do dia, focando-nos antes na mensagem alegórica das viaturas que integraram o cortejo.

Aos pés de Lisboa

As embaixadas são momentos adequados para a demonstração do poder, da riqueza e da influência de um rei e de um reino. Roma, habituada à pompa, apreciava estes espetáculos políticos. A embaixada teve lugar no dia 8 de julho de 1716, um feriado em que se celebrava a Rainha Santa Isabel de Portugal. Pessoas de todas as condições acorreram às ruas e às varandas para ver desfilar o cortejo. Era neste tipo de cerimónias públicas que se cristalizavam "as formas prevalecentes de pensar e de representar o mundo" (Bebiano, 1987, p.46). Estamos na época do barroco, considerado «a arte de massas», que procurava "comover espiritual e politicamente de acordo com os principais objetivos da Igreja e do Estado" (Bebiano, 1987, p.41). O barroco apela aos sentidos, atrai pela teatralidade das formas, "opera junto dos homens, conduzindo-os e mantendo-os integrados no sistema social e político estabelecido, contribuindo para a autoconservação da ordem instituída" (Bebiano, 1987, p.43).

Evocamos os três carros triunfais, de caixa aberta ao estilo romano, que integram a coleção do Museu Nacional dos Coches. Luca Chracas legou-nos, por instrução do embaixador, D. Rodrigo Anes de Sá Almeida e Menezes, um relato atento e criterioso dos grupos escultóricos e dos materiais que compunham os coches. Desfilaram quinze – dez de acompanhamento e cinco temáticos. O programa iconográfico das três viaturas que o museu conserva tem uma forte carga ideológica, evocando as expedições terrestres e marítimas dos portugueses, exaltando a sua ousadia e os seus contributos para o avanço do conhecimento geográfico e científico, para a disseminação da fé cristã e para a expansão dos domínios do reino (Chracas, 1996). Os títulos dos monarcas portugueses, enquanto Senhores da Conquista, Navegação e Comércio da Etiópia, Arábia, Pérsia e Índia, inspiraram profundamente a conceção dos grupos escultóricos. Focar-nos-emos nos alçados traseiros das viaturas.

Figure 1 *Coches da Embaixada ao Papa Clemente XI, acervo de Ana Rita Lopes, 2024.*

Havendo saído o coupé do secretário régio e o coche de respeito, seguiu-se o coche que transportava o embaixador, tendo como tema a Conquista e Navegação, representadas por Belona e Tétis, respetivamente. Belona, deusa romana da guerra, carrega um escudo. Tétis, sustentada por um tritão, mede com um compasso o globo terrestre que lhe é oferecido por um Zéfiro, vento favorável à navegação no Oriente. Tétis observa a bússola que Palémon, deus dos portos, lhe estende, instrumento sem o qual os navios não podiam aproar. Ao centro, no plano inferior, reconhecemos a cabeça de uma criatura que representa o Adamastor, aludindo às dificuldades superadas pelos portugueses aquando da passagem do Cabo das Tormentas, renomeado Cabo da Boa Esperança. Um leão, símbolo da Intrepidez dos portugueses, lança-se sobre um jovem, personificação do Vício (Chracas, 1996).

Sobre este coche temos a destacar a riqueza dos materiais que o compõem: "tanto no carro, como na caixa, como ainda nos arreios dos cavalos, nada mais se via a não ser puro ouro" (Chracas, 1996, p.84). Chracas acrescenta "sendo este coche um carro triunfal, seria justo que o marfim tributado contribuísse para

a sumptuosidade da estrutura, formando-lhe o parsevão com motivos vegetalistas marchetados" (Chracas, 1996, p.95), marfim este que era proveniente da costa africana, utilizado na manufatura de objetos de luxo.

Ao Coche do Embaixador, seguia-se o Coche da Coroação de Lisboa, ilustrando "como a Infidelidade das nações bárbaras impulsionou as perigosas Navegações e as imortais Conquistas dos Reis Portugueses" (Chracas, 1996, p.98). Lisboa, capital do Império, ocupa o centro da composição, "de porte grave e majestoso, armada de couraça e empunhando na mão direita o cetro real estendido em sinal de comando, e com a esquerda cingindo o manto régio". É coroada pela Fama, que se encontra com trombeta à sua esquerda; e, à sua direita, com uma cornucópia, faz-se representar a Abundância. Num plano inferior, aos pés de Lisboa, "sentavam-se, humildes e submissos, dois escravos seminus e agrilhoados: o da direita representava um Mouro e o da esquerda um Turco" (Chracas, 1996, p.99). Entre os dois homens reconhecemos um dragão, atento aos desígnios de Lisboa, enquanto despedaça um crescente lunar. A iconografia alude à vitória da cristandade sobre os «inimigos da fé». Remete-nos também para o auxílio enviado por D. João V no bloqueio do avanço otomano no Mar Mediterrâneo, comunicado a Clemente XI nas cartas régias entregues pelo embaixador.

No Coche dos Oceanos, dois homens de cabelos e barbas longas, coroados de plantas aquáticas e transportados sobre delfins, representam o Oceano Atlântico e o Índico. Unem as mãos num gesto que simboliza a sua intercomunicabilidade, remetendo o espetador para o episódio da passagem do Cabo Boa Esperança, em 1488. É Apolo quem anuncia este feito ao mundo, que permitiu alcançar a Índia, abrindo novas rotas comerciais entre a Europa e o Oriente. O comércio de produtos como a pimenta, o gengibre, a canela, noz-moscada, cravo, porcelanas, conduziu ao enriquecimento da Coroa. De acordo com Chracas, Apolo representa o sol nascente e "porque da anual e sempre diversa carreira do sol se faz a passagem das estações e que com elas mudam os ventos tão necessários à navegação nas diferentes partes da terra e à manutenção do comércio geral, no alçado traseiro do carro (...) representava-se a Primavera e o Verão, (...) com os seus atributos específicos – flores e espigas" (Chracas, 1996, p.105). O Outono e o Inverno encontram-se figurados no alçado dianteiro, o primeiro com uma cornucópia repleta de frutos, o segundo com um braseiro.

Estes três carros triunfais carregam assim o discurso imperialista de forma sumária e clara. Recordam a audiência de que Portugal se consolidou como uma potência marítima, exercendo controlo sobre importantes rotas comerciais; e de que a expansão era justificada pelo combate ao Islão (visto como estruturador da própria identidade portuguesa) e pela doutrinação dos povos (Costa, 2014). Portugal afirmava, deste modo, o seu poder político e económico enquanto promovia a ideia de uma missão civilizadora cristã sobre os territórios que dominava.

Europa rainha: os continentes alegorizados

Um ano antes da realização da embaixada à Santa Sé, o Papa Clemente XI enviara a D. João V as Faixas Bentas, aquando do batismo do príncipe D. José. Esta tradição foi instituída no século XVI "para regalo das cortes mais íntimas da corte pontifícia, Áustria, França, Espanha e Portugal, como prenda de batizado dos senhores infantes, principalmente dos primogénitos" (Boto, 1909, p.89). Neste contexto, é também oferecido ao rei um coche italiano, que evocamos para abordar um dos motivos que comummente adorna as viaturas: a alegoria dos continentes[4]. O tema surge nas artes decorativas para celebração das potências europeias com domínios pelo mundo, e da Igreja Católica numa alusão à sua universalidade e ao trabalho missionário (Pereira, 1987).

O século XVIII é precisamente a época em que esta alegoria, que se torna popular durante o Renascimento, atinge o seu auge. São os encontros com novos povos que promovem o seu desenvolvimento, alimentando a conceção do «eu» e do «outro». É reforçado o contraste entre a Europa e o resto do mundo, procurando evidenciar a superioridade europeia dando ênfase aos aspetos culturais que a diferenciam. Atentando a que a imagem é um poderoso meio de comunicação, conceitos abstratos ganham corpo, facilitando a sua divulgação a um público mais alargado. Os quatro continentes assumem a forma de figuras femininas, que se distinguem entre si por meio dos objetos simbólicos que ostentam ou da sua fisionomia.

No Coche do Papa Clemente XI, a Europa surge coroada. Segura com a mão direita uma cornucópia, e com a esquerda a tiara pontifícia sobre uma coroa radiada, aludindo ao oferente e ao donatário, respetivamente, mas também ao poder celestial do Papa para coroar os potentados da terra, submissos a

[4] Que podemos igualmente testemunhar no Coche dos Patriarcas e no Coche de D. Maria Ana de Áustria.

Roma (Boto, 1909). A Europa tem um elmo sob o pé. A Ásia está igualmente coroada, mas com uma grinalda de flores e frutos. Adornada com pulseiras e um colar de pérolas, ostende um ramalhete e um perfumador ou incensário. Estes dois continentes decoram os ângulos traseiros da caixa. Na parte dianteira reconhecemos a África, distinguindo-se das outras personagens pelas feições (nariz e lábios) e pelo cabelo encaracolado, sobre o qual usa a cabeça de um elefante. Segura uma cornucópia e o vestígio daquilo que anteriormente seria uma palma. Tem marfim sob o pé. Resta-nos mencionar a América que, à semelhança da África, tem os seios desnudos. Usa cocar de plumas, uma aljava às costas, manuseia um arco e, na mão contrária, estaria em tempos erguida uma seta. Sob o pé jaz, decepada, uma cabeça europeia.

Figure 2 *Alegoria dos continentes, Coche do Papa Clemente XI, acervo do Museu Nacional dos Coches, 2015.*

O modo como os continentes estão representados foi profundamente influenciado pelos manuais iconográficos, compilados nos séculos XVI e XVII, que serviam de fonte aos artistas. Destacamos, entre eles, a *Iconologia* de Cesare Ripa, um dos principais responsáveis por codificar estas personificações. Na edição de 1603, juntava-se à descrição de cada parte do mundo a respetiva ilustração. Comparando as figuras de Ripa com as do Coche do Papa Clemente XI, confirmamos que partilham vários atributos. A Europa da *Iconologia* alude igualmente às monarquias e à Igreja, representadas por insígnias reais e um templo, estendendo-se a sua autoridade ao mundo. Pode fazer-se acompanhar por um cavalo, troféus militares, e instrumentos utilizados nas artes liberais. Quanto à Ásia, Ripa destaca o requinte das suas vestes e das joias que a adornam, associando-lhe, de entre animais, o camelo. A representação de especiarias e substâncias aromáticas, como o incenso, remete o observador para os produtos comercializados com esta região. A África tende a ser representada junto de marfim pelo mesmo motivo. A iconografia deste continente foi profundamente influenciada pelas moedas que circulavam no Império Romano. Ripa idealiza-a com uma cornucópia repleta de espigas de trigo[5].

Dado que os antigos desconheciam a existência do continente americano, são os relatos de viajantes, mercadores e jesuítas que inspiram a construção da sua imagem. Os textos e as gravuras que exploram o contacto com os povos indígenas são, contudo, concebidos e interpretados tendo por base códigos ocidentais: a nudez era vista como contrária à civilização e a prática ritual da antropofagia chocou os europeus, tendo sido por isso copiosamente representada[6].

Na arte é então estabelecida uma rígida hierarquia entre continentes. O domínio político, militar, tecnológico e cultural cabia à Europa, seguindo-se-lhe a Ásia, e só depois a África e a América. Michael Wintle considera que estas personificações têm agência. Procuravam incutir a ideia de que os europeus eram superiores, definindo a sua identidade pelo contraste com povos ditos «primitivos». A circulação e disseminação destas imagens, facilitadas pelo desenvolvimento da imprensa, serviam os interesses da Coroa e das elites: enfatizavam a necessidade de civilizar e de evangelizar os povos, legitimando pretensões imperialistas. Estas alegorias não são, portanto, espelhos neutros do mundo, mas uma construção ideológica e um veículo de propagada, que antecede as teorias raciais do século XIX na divisão da humanidade (Wintle, 2021).

Concluímos este tema alertando ainda para a apropriação do «outro» pelas artes decorativas, que o reduzem a ornamento. A caixa do Coche de D. José I, por exemplo, reveste-se de cabeças humanas representadas com cocares, penas e feições estereotipadas, procurando evocar ameríndios. Assumem uma

[5] Pela abundância em cereais, o Norte de África era considerado o celeiro do Império Romano.

[6] Até ao século XVIII, foram publicadas mais de 70 edições das gravuras de Hans Staden.

função predominantemente decorativa, refletindo o gosto da época pelo «exótico» e aludindo ao contacto com o chamado «Novo Mundo». Remetem-nos para o poder imperial, reforçado pela presença de uma águia no alçado traseiro da viatura. Este tipo de representações são construções imaginárias que têm por base uma visão eurocêntrica. A iconografia contribuiu assim para a difusão e vulgarização de estereótipos que legitimavam a marginalização dos povos não europeus.

O século XIX

A expansão europeia durante a época moderna foi determinante para o desencadear da Revolução Industrial e para o desenvolvimento económico na transição para o século XIX. São vários os autores que reconhecem que

> "o domínio dos povos europeus sobre os tráfegos intercontinentais, o monopólio virtual que edificaram por expedientes mercantis ou por meios políticos - coercivos e até violentos -, garantiu-lhes o exclusivo dos benefícios do comércio, proporcionou-lhes uma enorme acumulação de riqueza, o acesso aos metais preciosos, aos géneros tropicais, às drogas, especiarias e matérias-primas, a abertura de novos mercados. A longo prazo criou uma situação propícia à especialização nas atividades económicas mais vantajosas, no comércio e nas manufaturas" (Pedreira, 1994, p.3).

A expansão da economia inglesa garantiu condições favoráveis à industrialização, que teve como setores de arranque o têxtil e o metalúrgico. A Revolução Industrial, as transformações na viragem do século decorrentes da contestação das ideologias do Antigo Regime, e a emergência da burguesia liberal, influenciaram profundamente o desenvolvimento das viaturas hipomóveis. A simplificação do processo produtivo permitiu o alargamento do acesso a estes veículos e diversificam-se os modelos de viaturas urbanas, que integraram os novos ritmos e hábitos da população: usavam-nas nas deslocações do dia-a-dia e nos momentos mais ociosos, como as visitas sociais, as idas ao salão, ao café, às tertúlias, ao teatro e à ópera. Os passeios de carruagem pelas avenidas, momentos de exibição da influência dos seus proprietários, tornaram-se intrínsecos à sociabilidade burguesa.

Figure 3 *Núcleo de viaturas do século XIX, acervo de Ana Rita Lopes, 2025.*

Proliferaram nos grandes centros europeus oficinas especializadas. O nome do fabricante era gravado nos cubos das rodas das carruagens. Dada a grande variedade de modelos a circular à época, seria um exercício exaustivo descrevê-los individualmente. Na coleção encontramos desde carrinhos de passeio, para uso na cidade e no campo, que permitiam ao próprio passageiro conduzir; a carruagens de aparato, utilizadas em cerimónias, das quais a Carruagem da Coroa é exemplo máximo.

Nas viaturas do século XIX, as caixas assumem contornos mais simples e são pintadas em tons sóbrios (sobretudo fundos negros), circulando modelos fechados, abertos, e podendo as duas opções coexistir, por exemplo no landau que apresenta duas capotas de couro rebatíveis, adaptando-se assim ao contexto social e às condições atmosféricas em que está a ser utilizado (Pereira, 1987). É dada prioridade ao conforto e à segurança. O banco do cocheiro tende a estar nivelado com o tejadilho, sendo a sua elevação um garante de melhor visibilidade, para a qual contribuem também as lanternas. Algumas destas viaturas têm campainhas de pedal, estores de rolo, estribos desdobráveis, tornando-se mais funcionais. São usados diferentes sistemas

de travagem, como o travão de manivela ou o de volante, e diferentes tipos de molas (em pinça e semi-pinça, elíticas e semielípticas, em «C»).

As inovações técnicas observadas nas viaturas oitocentistas estão intimamente ligadas à Revolução Industrial. Henry Bessemer desenvolveu um processo de descarbonização do ferro fundido para obter aço de boa qualidade e a baixo custo. Aplicado, por exemplo, às molas de suspensão, tornava os veículos mais estáveis. Entre novidades, destacamos também o recurso à borracha para revestimento das rodas[7], permitindo deslocações mais cómodas ao amortecer o impacto da via. A borracha é extraída da *Hevea brasiliensis*, árvore nativa da bacia amazónica. Com o desenvolvimento do processo de vulcanização, pelo químico Charles Goodyear, a borracha tornou-se mais resistente e duradoura, sendo rapidamente integrada em diferentes indústrias. No início do século XIX, o Brasil era o principal abastecedor do mercado europeu. Contudo, após a plantação de sementes nas colónias britânicas do sudeste asiático, a Malásia e o Ceilão tornaram-se, no final de oitocentos, nos principais centros de produção. Este é um exemplo de como o progresso refletido nas viaturas e na comodidade que propiciavam estava diretamente ligado à exploração de recursos coloniais.

Carregando as elites

Para além das diferentes viaturas hipomóveis, faz também parte da coleção do Museu Nacional dos Coches um conjunto de cadeirinhas, meio de transporte de tração humana. A sua história recua à Antiguidade, popularizando-se novamente na Europa a partir do século XVII, e entrando em desuso na primeira metade do século XIX. A cadeirinha consiste numa caixa portátil, com assento único, e suportes metálicos laterais para encaixe dos varais amovíveis. É carregada por pelo menos dois homens, seguindo um à frente, o outro atrás. Estes podiam utilizar suspensórios de couro, para facilitar a distribuição do peso. Nas cidades europeias, as cadeirinhas eram carregadas por carregadores contratados e pagos. Contudo, nas antigas colónias, este trabalho era imposto a pessoas escravizadas.

Este meio de transporte serviu as elites aristocráticas, burguesas e religiosas, assumindo-se como um claro indicador de estatuto, refletido na decoração dos painéis e nos librés dos carregadores. Para além das cadeirinhas de uso privado, existiam também para aluguer. Eram utilizadas sobretudo no meio urbano, para percorrer distâncias curtas, facilitando deslocações em ruas estreitas, permitindo escapar ao trânsito congestionante e protegendo contra a insalubridade das ruas.

Destacamos, entre as cadeirinhas do museu, um trabalho de fabrico nacional, em estilo Império, que pertenceu a Joaquim Pedro Quintela, 2º barão de Quintela, 1º conde de Farrobo. A caixa é revestida a couro negro, tem três janelas com cortinas, e um tejadilho rebatível.

Figure 4 *Cadeirinha do Conde de Farrobo, acervo de Ana Rita Lopes, 2023.*

O Conde de Farrobo, acionista e capitalista, foi um dos grandes investidores na industrialização portuguesa. Herdeiro de uma fortuna colossal, interessa-nos particularmente o seu envolvimento no monopólio dos tabacos, cujo exclusivo da importação, produção e comercialização era arrendado pelo Estado. Tratava-se de uma forma segura de acumular capital e estava, desde finais do século XVIII, reservado a um número reduzido de famílias, entre as quais os Quintela (Mónica, 1992). O apoio à causa liberal durante

[7] Como verificamos no Fétone, nas Vitórias, Caleça e Clarence da coleção.

a guerra civil valeu a Joaquim Pedro Quintela o título de Conde de Farrobo e o exclusivo dos tabacos. Como aponta Maria Filomena Mónica, as suas realizações mecenáticas e filantrópicas, pelas quais era louvado, foram possíveis em grande medida devido a estes lucros.

O tabaco era um dos produtos coloniais mais consumidos em Portugal e no mundo, após a popularização do ato de fumar cachimbo, charuto, cigarro. A planta do tabaco é originária da América do Sul e integrava o quotidiano dos povos indígenas, que a utilizavam em práticas rituais e medicinais. O tabaco foi introduzido na Europa no século XVI. Até à sua independência, o Brasil era o principal fornecedor de Portugal[8], registando-se, entre 1785 e 1804, um aumento significativo da produção na Bhaía (Costa, 2014). O tabaco era consumido pelas diferentes camadas sociais e transformou profundamente os hábitos de sociabilidade. Exemplo disso é a prática adotada, no século XIX, de recolher às salas de fumo após a refeição, espaços destinados ao convívio masculino. Como aponta Françoise Vèrges, o consumo de produtos como o tabaco, o açúcar, o café, o chá, transformou as sociedades europeias, mas tem na sua génese a exploração colonial e a apropriação de práticas locais, integrando-se em sistemas globais de comércio que assentavam no trabalho forçado e na escravatura[9] (Vèrges, 2024).

Desfrutar de uma cadeirinha para uso privado era um privilégio restrito a uma elite, implicando a posse do objeto e os meios para custear as deslocações. A cadeirinha é um claro indicador de estatuto e testemunhava a riqueza do Conde de Farrobo, exemplo que pode remeter-nos para outras famílias influentes do Portugal oitocentista que enriqueceram por meio do comércio colonial e dos monopólios régios.

Replicar narrativas visuais imperialistas

Vimos já diferentes modos de expressão do colonialismo na coleção do museu. Não podemos, contudo, dar por terminada esta reflexão sem evocarmos a criação, durante o Estado Novo (regime autoritário e nacionalista), de uma réplica do Coche da Coroação de Lisboa. A iconografia adaptava-se à mensagem que, duzentos anos após a embaixada ao Papa Clemente XIX, o salazarismo tentará transmitir. A réplica da viatura não pertence ao Museu Nacional dos Coches, mas sim ao Museu de Lisboa, e não se encontra musealizada, o que muito lamentamos dada a sua carga ideológica.

Os grupos escultóricos que adornam o Coche da Coroação de Lisboa foram anteriormente analisados. A criação da réplica foi encomendada à Casa Olaio pela Câmara Municipal de Lisboa, com o objetivo de a fazer desfilar nas recém-recuperadas Festas da Cidade. Integrará também, em 1940, o cortejo histórico da Exposição do Mundo Português, representando o «Esplendor» do século XVIII.

Figure 5 *Cartaz litográfico das Grandes Festas de Lisboa, Litografia Nacional do Porto, 1934.*

A réplica foi criada um ano após a promulgação da Constituição, que integrava o Ato Colonial, no qual era declarado que "é da essência orgânica da nação portuguesa desempenhar a função histórica de possuir e colonizar domínios ultramarinos e de civilizar as populações indígenas que neles se compreendam" (Ato Colonial, 1930). O regime insiste na retórica de que as matrizes ocidentais são superiores e de que a transmissão da civilização cristã fazia parte da missão colonizadora portuguesa.

[8] Passou depois a depender das colónias africanas, ou da importação de Cuba e dos Estados Unidos da América.

[9] O tabaco era, aliás, a mercadoria padrão no comércio de pessoas escravizadas (Costa, 2014, p.229).

Destacamos três acontecimentos que deixam clara a intenção por detrás da escolha de reproduzir o Coche da Coroação de Lisboa. A réplica é criada em 1934. Trata-se do ano em que se realiza a I Exposição Colonial Portuguesa, no Porto, onde foram exibidos seres humanos deslocados dos territórios sob domínio português à época, procurando encenar o seu quotidiano em recriações de aldeias indígenas. Henrique Galvão, diretor-técnico, admite que o objetivo da organização era cativar os milhares de visitantes que atenderam pelo «exótico», educando-os e incutindo no seu ânimo "um grande sentido da nossa grandeza de povo imperial" (Galvão, 1934). Henrique Galvão é o responsável pela criação, também em 1934, do mote «Portugal não é um país pequeno». A frase surge num cartaz, divulgado em várias línguas, em que é exibido o mapa do continente europeu com sobreposição das colónias portuguesas, para realçar a extensão do império. Por fim, realizou-se, neste mesmo ano, o I Congresso Nacional de Antropologia Colonial, no qual foram discutidos aspetos em torno da biologia e etnicidade das pessoas deslocadas para a Exposição Colonial, estudadas durante o período em que permaneceram em Portugal.

Perante esta conjuntura, não é de estranhar que tenha sido este o coche reproduzido, dado que nele é representado "o glorioso triunfo dos Portugueses sobre as subjugadas África e Ásia" (Chracas, 1992, p.99), sendo o discurso da época joanina apropriado pelo Estado Novo. O programa iconográfico do Coche da Coroação de Lisboa reflete uma hierarquia racial, cultural, religiosa, aclamando Lisboa e, por extensão, o Império Português e a Igreja Católica.

Redescobrir o acervo

Apresentamos assim a nossa proposta sobre como abordar o tema do colonialismo a partir da coleção do Museu Nacional dos Coches, esperando que as considerações anotadas alimentem reflexões mais profundas e debates mais alargados em torno desta problemática. Ao lado das narrativas consagradas sobre a relevância artística e patrimonial do acervo, impõe-se a abertura a leituras mais inclusivas, conscientes e críticas.

Agradecimentos

Agradecimento à Fundação para a Ciência e Tecnologia (FTC) pelo financiamento da investigação, no âmbito do programa "Ciência no Património Cultural" (Ref. PRT/BD/155024/2023). Agradecimento também à Cátedra UNESCO "Educação, Cidadania e Diversidade Cultural" pela bolsa de estudo concedida para frequência do curso de Doutoramento em Sociomuseologia, no triénio 2023/2026.

Referências Bibliográficas

Antas, M. (2022). O Poder dos Museus: de tronos sobre rodas ao museu em movimento. *Boletim ICOM Portugal*, 3(18), 73-81.

Balai, R. (2024). You may be reading the wrong way. In *The Future of the Dutch Colonial Past: Curating Heritage, Art and Activism*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 7-9.

Bebiano, R. (1987). *D. João V: poder e espetáculo*. Aveiro: Livraria Estante.

Bethencourt, F. (2015). *Racismos: das Cruzadas ao Século XX*. Lisboa: Círculo de Leitores.

Boto, J. M. P. (1909). *Prontuário analítico dos carros nobres da Casa Real Portuguesa e das carruagens de gala.* Lisboa: Imprensa Nacional.

Buikema, R. & Kerchman, A. (2024). Decolonial Dialogues with the Golden Coach. In *The Future of the Dutch Colonial Past: Curating Heritage, Art and Activism*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 71-87.

Chracas, L. A. (1996). *Distinto raguaglio del sontuoso treno delle carrozze, con cui andò all'udienza di Sua Santità il dì 8 Iuglio 1716, l'illustrissimo ed eccellentissimo signore Don Rodrigo Annes de Saa, Almeida e Meneses*. Roma: stamperia di Gio.

Costa, J. P. O. (coord.) (2014). *História da Expansão e do Império Português*. Lisboa: A Esfera dos Livros.

Freire, P. (1967). *Educação como Prática da Liberdade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

Freitas, J. M. (2019). Escravidão: tema tabu para os museus de arte decorativa. *Revista PerCursos*, Florianópolis, 20(44), 56-76.

Galvão, H. (1934, 15 de outubro). Ante-relatório do I Certame Colonial. *Ultramar*, (18), 1-2.

Mónica, M. F. (1992). Negócios e política: os tabacos (1800-1890). *Análise Social*, XXVII (116-117), 461-479.

Moutinho, M. (2022). Pensamento decolonial e as heranças africanas nos museus em Portugal. *Cadernos de Sociomuseologia*, 64(20), 21-34.

Pereira, J. C-.B. (1987). *Viaturas de Aparato em Portugal*. Lisboa: Bertrand Editora.

Primo, J., & Moutinho, M. (eds.). (2021). *Sociomuseologia para uma leitura crítica do Mundo*. Lisboa: Departamento de Museologia – Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.

Primo, J. & Moutinho, M. (eds.) (2021). *Teoria e Prática da Sociomuseologia*. Lisboa: Departamento de Museologia, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias.

Ramos, R. (coord.) (2009). *História de Portugal*. Lisboa: A Esfera dos Livros.

Ripa, C. (1645). *Iconologia Venetia: Presso Cristoforo Tomasini*

Silva, M. (2006). *D. João V*. Rio de Mouro: Círculo de Leitores.

Soares, B. B. (2024). Decolonising as rehumanising: Some community lessons. *ICOFOM Study Series*, 52 (1), 63-73.

Vergès, F. (2024). *Decolonizar o Museu. Programa de Desordem Absoluta*. Lisboa: Orfeu Negro.

Wintle, M. (2021). Gender and Race in the Personification of the Continents in the Early Modern Period: Building Eurocentrism. In Horowitz, M. & Arizzoli, L. (eds.). *Bodies and Maps: Early Modern Personifications of the Continents*. Leiden/Boston: Brill.