

# Conservação e Restauro de um Objecto Histórico: a Galeota Real de D. João VI

Daniela Coelho

## Resumo

A ida da Família Real para o Brasil em 1808 foi um acontecimento que alterou profundamente os costumes da colónia portuguesa na América. A embarcação intitulada de Galeota Real de D. João VI ou Galeota Imperial foi oferecida ao Rei para uso em ocasiões das efemérides reais. Esta embarcação foi objecto de uma intervenção de conservação e restauro dos elementos de talha dourados, devolvendo a unidade e plenitude perdidas em consequência da acção do tempo e de intervenções anteriores. Promoveu-se a divulgação do conhecimento adquirido acerca de tão prestigiada obra quanto à produção original na sua vertente artística, técnica e material.

## Palavras-chave

Galeota Real de D. João VI, Galeota Imperial, talha dourada, materiais, técnicas, douramento a água.

## Abstract

The displacement of the Royal Portuguese family to Brazil in 1808 became a significant event responsible for a deep change in the Portuguese colony way of living. The vessel Galeota Real, property of King D. João VI of Portugal, also known as Galeota Imperial, was a gift to the King just to be used exclusively on royal ceremonies. An intervention of conservation and restoration of all its elements in gilded carved wood was carried out. This work aimed to return the unity and the magnificence already lost, as a result of time passage and previous restorations. The intervention made possible the acquisition of relevant knowledge on original and historical manufacturing artistic techniques.

## Keywords

Galeota Real de D. João VI, Galeota Imperial, gilded carved wood, materials, techniques, water gilding.

## Resumen

El viaje de la Familia Real a Brasil, en 1808, fue un acontecimiento que alteró profundamente las costumbres de la colonia portuguesa en América. La embarcación denominada Galeote Real de D. João VI o Galeote Imperial fue ofrecida al Rey para usarla durante las efemérides reales. Esta embarcación fue objeto de una intervención de conservación y restauración de los elementos de talla dorados, devolviendo la unidad y plenitud perdidas como consecuencia

de la acción del tiempo y de las intervenciones anteriores. Así se promovió la divulgación del conocimiento adquirido sobre obra tan prestigiosa tanto sobre su producción original en su vertiente artística, como técnica y material.

### Palabras clave

Galeote Real de D. João VI, Galeote Imperial, talla dorada, materiales, técnicas, dorado al agua.

### Introdução

No âmbito das Comemorações dos 200 anos da chegada de D. João VI e da Família Real ao Rio de Janeiro, em 1808, a *Galeota Real* de D. João VI foi objecto de uma intervenção de conservação e restauro dos elementos de talha dourados. Esta embarcação está desde 1996 em exposição no Espaço Cultural da Marinha, pertencente ao Museu Naval do Rio de Janeiro. O projecto em questão foi desenvolvido pela Associação Espírito Santo Cultura (AESC) com o patrocínio exclusivo da VIVO, ao abrigo da Lei de Incentivo à Cultura do Estado do Rio de Janeiro.



Imagem 1 - A galeota em navegação

O trabalho foi desenvolvido por uma equipa de técnicos brasileiros e portugueses e visou de uma maneira geral a remoção das camadas de ouro falso (purpurinas), consolidação e preparação das madeiras entalhadas bem como a reposição do douramento dos ornatos. Assim, após a estabilização e reforço de todos os elementos constitutivos da obra, foi utilizada a técnica original de produção artística: o douramento a água. Para além da intervenção de conservação e restauro, o projecto contemplou igualmente uma vertente educativa e pedagógica com a finalidade da sensibilização do público. Este objectivo foi

atingido desde a realização de parcerias com as escolas públicas que visitavam o espaço, passando pela apresentação teatral subordinada ao tema, até à visita de alunos da pós-graduação de Conservação e Restauro da Universidade Estácio de Sá, permitindo assim uma divulgação do projecto e conseqüente debate sobre o mesmo no meio académico.

### 1. Contextualização histórica e artística da obra

#### 1.1. Contextualização histórica e cultural da época

Na ida da Família Real para o Brasil em 1808, mais concretamente, durante a passagem do Príncipe Regente pela Baía, o governador João Saldanha da Gama de Melo Torres Guedes de Brito, o Conde da Ponte, mandou que o Arsenal da Marinha daquela capitania construísse uma embarcação para uso em ocasiões das efemérides reais. Inspirada na "Galeota Grande" e na "Saveira Dourada", que atendiam a Família Real em Lisboa, é provável que a Galeota Real de D. João VI tenha ficado pronta dez anos mais tarde, quando foi presenteada a D. João VI por ocasião de sua coroação em 1818 (Cunha, 1978).

Os historiadores divergem quanto à data da chegada da Galeota ao Rio de Janeiro. Segundo Levy Scavarda, a embarcação chegou à cidade no dia 4 de Janeiro de 1818 servindo para os deslocamentos da família real e dos visitantes ilustres pela baía de Guanabara (Scarvarda, 1968). Na corte joanina, a Galeota foi utilizada em cerimónias de grande importância para a história do país, inclusive no retorno do Rei para Portugal em 25 de Abril de 1821. O Príncipe D. Pedro acompanhou a esquadra de seu pai até a entrada da barra a bordo da Galeota.

Com a independência, foram mudadas as cores e as armas que figuravam no barco. A Galeota de D. João VI continuou a figurar nas cerimónias pomposas da corte brasileira dos Braganças, quando passou a ser chamada de *Galeota Imperial*. D. Amélia Augusta de Leuchtenberg foi recebida por D. Pedro I a bordo da embarcação. Em 1838 a Galeota Imperial serviu também para o cerimonial fúnebre da transladação do corpo de José Bonifácio de Andrade e Silva, o Patriarca da Independência.

Ao tempo do Segundo Reinado, a Galeota participou da recepção festiva da chegada das divisões navais brasileira e napolitana que trouxeram a Imperatriz D. Teresa Cristina, em 1843. O tenente da Marinha napolitana Eugénio Rodrigues testemunhou o momento solene do desembarque e ficou impressionado com o luxo e a beleza daquele "*palácio flutuante*". Após as cerimónias religiosas na Capela Imperial, a Princesa Isabel e o Conde d'Eu embarcaram na Galeota rumo ao Porto de Estrela, de onde subiram para Petrópolis para a lua-de-mel.

Se a Galeota de D. João VI esteve indissociada da memória das efemérides pomposas da monarquia, esta também figurou no episódio que marcou o fim do regime: o baile da Ilha Fiscal. Pouco antes da queda do regime, o Imperador e alguns membros da corte embarcaram na Galeota para verificar a decoração realizada para o baile em homenagem

à Marinha chilena. Entretanto, não se sabe se o Imperador efectivamente chegou ao último baile da Monarquia a bordo da Galeota. Sabe-se, porém que a Galeota transportou Pedro II ao navio que o levou ao exílio.

A *Galeota de D. João VI* ou *Galeota Imperial* serviu como um símbolo vivo da presença da monarquia nos trópicos. Exemplar único nas Américas, a Galeota manteve-se em uso nas ocasiões festivas durante as primeiras décadas da jovem República. Foi então rebaptizada como "*Iate Quinze de Novembro*" ou "*Iate Silva Jardim*". Transportou o Presidente da República Argentina, Dr. Júlio Roca, o Cardeal Arco Verde, o secretário de estado norte-americano Elihu Root, entre outros dignitários. A Galeota realizou a sua última viagem em Setembro de 1920, no desembarque da Família Real da Bélgica.

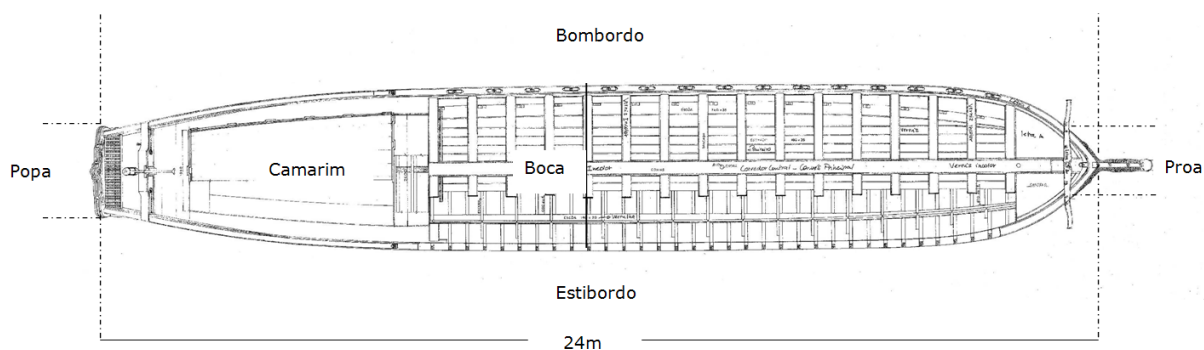
### 1.2. Características estilísticas dos elementos em talha

A Galeota é uma embarcação tipo galé, movida a remo. O seu casco foi construído com madeiras nobres e mede vinte e quatro metros de comprimento. A Galeota é ornamentada externamente com frisos e figuras marinhas entalhadas em madeira dourada e outros motivos tardo-Barrocos. Internamente, o camarim em cedro apresenta assentos estofados e cortinas. À popa, a Galeota apresenta uma talha leve em estilo Rococó.

## 2. Descrição formal e técnica

### 2.1. Descrição formal

As Galeotas são pequenas Galés que admitem a sua propulsão a remo ou a vela, apesar do ser mais comum o uso dos remos. Estas embarcações eram comuns em Portugal e no resto da Europa. A sua utilização destinava-se ao passeio e ao comércio realizado perto da costa. Eram utilizadas igualmente para transportar ao cais ilustres membros das casas reais em momentos festivos e solenes. A Galeota tem 24 metros de comprimento, 3,60 de boca, 1,25 de pontal e 0,90 de calado. Inicialmente era movida através da acção dos 22 algarves (remadores) e mais tarde foi aumentado para o número de 30, 15 remos por bordo, cada remo era suportado manobrado por 2 pessoas e, portanto 60 remadores.



Esquema 1 – Diagrama da Galeota vista em planta, com algumas medidas e áreas



## 2.2. Estudo tecnológico das obras: identificação de técnicas e materiais de execução

### 2.2.1. Suporte estrutural

Devido à descrição e antigos estudos realizados sobre a Galeota<sup>2</sup>, é possível especificar alguns tipos de madeiras utilizados em determinados elementos da embarcação: no cavername e tabuados foi usada madeira de tapinhoã amendoim e tapinhoã argelim (*mezilaurus navalium*, *lauraceae*); na proa (frade) empregou-se a maçaranduba (*manilkara huberi*, *Sapotaceae*) e no camarim optaram pela madeira de cedro (Scarvarda, 1968a).

De uma forma geral, as madeiras utilizadas são bastantes pesadas e resistentes, utilizadas na construção de embarcações. Com a excepção do cedro (*cedrus Sp.*, *cupresaceae*), uma madeira que apresenta maior leveza e menor densidade, mas bastante durável, resistente à biodegradação e com boa capacidade de trabalho (corte, desbaste e entalhe). A madeira de tapinhoã, extinta há mais de 150 anos, é rara, bastante dura, densa e praticamente inalterável. Foi largamente utilizado em substituição ao carvalho europeu, no reparo das embarcações portuguesas que chegavam danificadas pelas tormentas. Por sua importância, o corte da madeira era reservado à Coroa Portuguesa. A madeira de maçaranduba é muito pesada, com grande resistência mecânica e caracterizada pela sua durabilidade natural.

A madeira é assemblada através de encaixes secos e segundo a utilização de elementos metálicos que asseguram a ligação das diversas partes – cravos originais. Em algumas zonas apresenta marcas de execução original (formões e goivas). Contudo, algumas marcas dizem respeito às intervenções anteriores. Além da madeira, a Galeota apresenta em zonas pontuais a utilização de metal (possivelmente cobre): argolas metálicas utilizadas para enrolar os cabos e pequenos segmentos dos frisos internos (a bombordo e a estibordo) que se iniciam na popa no sentido da proa.

### 2.2.2. Superfície

As técnicas e materiais utilizados na superfície foram analisados segundo a observação da camada de preparação e a camada cromática, neste caso o douramento.

A camada de preparação encontrada é um estrato com espessura reduzida, de cor branca, constituída por uma carga (sulfato ou carbonato de cálcio) e um aglutinante (provavelmente cola animal). A camada cromática neste caso resume-se ao douramento na maior parte das superfícies a intervir, embora existam algumas zonas da Galeota pintadas com tintas de cor branca, dois tipos de azul e verde. As tintas que foram aplicadas na Galeota são industriais de origem sintética e estão aplicadas nas zonas lisas e de “fundo” da talha dourada. Sobre esta, foram encontradas purpurinas, aplicadas em camadas sucessivas, fruto de inúmeros repintes anteriores. Em algumas áreas, designadamente o verdugo (a bombordo e a estibordo) estas camadas atingiam uma totalidade de sete estratos. Como esta não era a técnica de produção original, o objectivo da intervenção foi o de devolver a

---

<sup>2</sup> Informação recolhida na documentação referente a intervenções anteriores, fornecida pelo departamento de conservação e restauro do Museu Naval.

nobreza da técnica original – douramento a água.

### 3. Intervenções anteriores

Uma das primeiras referências acerca do restauro da Galeota refere-se ao camarim, por ocasião da visita do Presidente da Argentina Júlio Roca ao Brasil, em 1899. O camarim foi restaurado na Ponta da Areia, no Estaleiro Prado Peixoto. Terá sido nesta altura que o número de remos foi aumentado em cada bordo, passando de 11 para 15. Foram retirados do camarim os brasões imperiais e as coroas “majestáticas” que adornavam os vidros das janelas, substituídos por âncoras. Não há vestígios do brasão imperial que existia em cima da porta, referido anteriormente. Contudo, o brasão imperial do espelho da popa permaneceu no seu lugar.

Os elementos em talha originalmente dourados, bem como as áreas lisas (fundos) de policromia foram repintados sucessivamente, o que pressupõe a existência de inúmeras intervenções anteriores. Existem pelo menos mais duas intervenções de conservação e restauro documentadas: uma realizada em 1961 e outra em 1995/1996 e pensa-se que as restantes e sucessivas camadas de purpurinas aplicadas à superfície poder-se-ão tratar de uma “manutenção” periódica realizada em determinadas épocas.

Da intervenção de 1961 sabe-se pela documentação que se encontraram restos de douramento original (folha de ouro) em zonas como o verdugo e o camarim. As cores seriam de tonalidades ligeiramente diferentes e as janelas do camarim, descritas como de guilhotina com batente teriam aplicações de massas e de dois tipos de tinta. A intervenção relativa ao ano de 1995/1996 está bastante melhor documentada e refere inúmeros procedimentos efectuados. Alguns dos procedimentos referem a limpeza e reaplicação de elementos decorativos externos perdidos durante o transporte para o espaço actual, aplicação de massas (epóxidas) e purpurinas, retoques nas áreas de pinturas lisas, aplicação de protecção do piso e construção do “berço” definitivo que sustenta actualmente a embarcação, executado numa madeira brasileira natural da amazónia, denominada de “garapa”. Neste relatório faz-se referência ao facto dos bancos que se encontram no camarim não serem originais.

### 4. Análise do estado de conservação

A Galeota encontrava-se em relativo e aparente bom estado de conservação antes da intervenção de conservação e restauro de 1995/96. Após a Proclamação da República, a Galeota ficou cerca de dez anos recolhida ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e, de facto, como afirma Fausto Cunha (Cunha, 1978c), pelo facto de estar “guardada em área militar, portanto de difícil acesso ao público, ficou por isso mesmo menos exposta a danos ou desgaste”. Contudo, os elementos decorativos em talha da embarcação, primitivamente dourados a folha de ouro fino, sofreram uma inevitável degradação devido à acção do

tempo, no que se refere ao envelhecimento natural e oxidação dos materiais. Esta situação conjugada com as intervenções anteriores e a natureza dos materiais nelas utilizados causaram uma degradação da obra. Assim, apesar de ter estado afastada do público e guardada em local protegido, não houve uma cuidada manutenção e revisão periódica da obra, favorecendo a sua degradação. Durante esses dez anos, encontrava-se num espaço de reserva cujas condições de humidade relativa e temperatura variam de forma brusca. No entanto, estas situações de variação da humidade relativa e de temperatura mantêm-se actualmente no local de exposição ao público e deve-se sobretudo ao clima específico do País e à falta de controlo e monitorização destes factores no Museu.

Na análise do estado de conservação, é importante ter em conta que as causas e factores responsáveis pela degradação da obra relacionam-se, provocando reacções em cadeia. Desta forma, as patologias que a camada dourada (purpurinas) apresenta são consequência, frequentemente, da degradação do suporte, designadamente a presença de metais que originam fendas e destacamentos. As fendas do suporte repercutem os seus movimentos para esta camada que, por não conseguir acompanhar os movimentos, vão criar um afastamento até ao destacamento do material.

### **4.1. Suporte estrutural**

Toda a superfície do suporte que encontrava visível apresentava diversos tipos de sujidade como poeiras soltas acumuladas, sujidades entranhadas na madeira com diversas origens e vestígios de insectos (aranhas), resultando provavelmente do local e do tipo de manutenção empregue, muitas vezes dificultada pela dificuldade de acesso a determinadas zonas.

#### **4.1.1 Deterioração mecânica**

A madeira apresentava deformações pouco acentuadas nas zonas circundantes às fendas e oxidação nos pregos que se tornaram visíveis, mas também nas zonas da madeira onde se constata a sua anterior presença, agora apenas com orifícios. A utilização de elementos metálicos foi realizada com o objectivo de reforçar a ligação das assemblagens. Estas por sua vez apresentavam alguma debilidade pelo facto de serem áreas que reagem com maior susceptibilidade à entrada de humidade e consequentemente às variações de temperatura. Na continuação das assemblagens debilitadas ou em áreas muito próximas aparecem fendas que seguem a direcção do veio. Encontraram-se algumas lacunas nas zonas que apresentam elementos metálicos e que haviam sido preenchidas nas anteriores intervenções com massas à base de resina epóxida.

#### **4.1.2 Deterioração biológica**

Não foram detectados vestígios que atestam a presença de fungos ou insectos xilófagos. Uma vez que presença destes é comum ser uma patologia que não se detecta facilmente e que merece sempre uma análise mais profunda e atenta a factores que poderão estar ocultos, foi solicitado a uma reconhecida empresa na área que fizesse uma inspecção para

garantir a sua inexistência. Assim, após terem sido realizados um conjunto de estudos e testes necessários confirmou-se que não existia presença nem actividade dos insectos xilófagos, tendo sido redigido um relatório para o efeito. Outros insectos como aranhas foram identificados através de marcas características da passagem dos mesmos.



Estado de conservação:  
presença de elementos metálicos.



Estado de conservação:  
assemblagens debilitadas.

### 4.2. Superfície

A identificação do estado de conservação ao nível da superfície foi analisada segundo dois parâmetros: a camada de preparação e a camada cromática (douramento). A camada de preparação apresentava perdas pontuais em locais onde também já não existia douramento mas sim uma das novas camadas de purpurina. Esta patologia pode ser o resultado dos movimentos desiguais entre o suporte e as camadas superiores, o envelhecimento dos materiais ou a qualidade de execução da obra.



Estado de conservação: oxidação das purpurinas.

No que se refere ao douramento, a sujidade e a oxidação do material usado (purpurinas) são os dois factores principais. A quantidade de sujidade é substancial, de origem variada e encontrava-se em todas as superfícies. É notório o desgaste desta camada, o que se deve à fricção mecânica exercida sobre a obra. Esta resulta de dois factores principais: por um lado a manipulação da obra pelo público no acto da sua fruição, uma vez que o espaço expositivo da obra é visitado diariamente por Escolas do Rio de Janeiro, proporcionando uma contacto por vezes excessivo com a mesma por parte das crianças e adolescentes; Por outro lado, as anteriores limpezas efectuadas revelaram-se impróprias quer nos produtos aplicados, que na técnica de limpeza utilizada pelos funcionários do Museu sem formação específica na área.

Existem levantamentos em zonas pontuais, o que levou ao destacamento definitivo de material em algumas área. Toda a superfície de talha dourada encontra-se totalmente repintada com purpurinas. Para além das manchas de sujidade presentes na obra, existem manchas de tinta de cor branca e outras com uma tonalidade mais escura. É possível que este escurecimento se relacione com os materiais usados em intervenções anteriores que tenham oxidação posteriormente.



Estado de conservação:  
levantamento e destacamento das camadas  
sucessivas de purpurinas



Estado de conservação:  
presença de tinta de cor branca

### **5. Intervenção de conservação e restauro: proa, estibordo, bombordo, cabene/camarim, popa e leme**

Tendo em conta os principais critérios de intervenção que devem reger uma intervenção, foi considerada prioritária a identificação dos materiais originais de forma a efectuar uma intervenção adequada quanto à sua compatibilidade, sem esquecer o critério de reversibilidade/retratibilidade dos mesmos. Tendo em conta valor estético, artístico, económico, social e cultural, bem como o tipo de proprietário, optou-se por uma linha de tratamento de carácter sobretudo conservativo, com acções de restauro determinantes na consolidação material da obra. Desta forma, o primeiro procedimento a ser realizado

foi o levantamento das intervenções anteriores, principalmente das purpurinas que desvirtuaram a técnica original. Seguiu-se a consolidação do suporte e posterior preparação para receber o douramento a ouro fino mediante a técnica de douramento a água, técnica usada originalmente. Este foi portanto, um processo que se repetiu em todas as áreas intervencionadas.

A estibordo consideraram-se dois elementos decorativos em talha: o friso superior talhado em forma de corda (verdugo) e o friso inferior moldado liso. Na intervenção realizada a bombordo, os procedimentos são idênticos aos efectuados a estibordo.

### 5.1. Suporte estrutural

Antes de iniciar a descrição dos procedimentos efectuados no suporte, é necessário ter em conta que se encontrava totalmente coberto por sucessivas camadas de purpurinas. Desta forma, as seguintes descrições foram efectuadas após a remoção total das mesmas, etapa descrita com mais pormenor no ponto 5.2. Superfície.

#### 5.1.1. Consolidação Mecânica

Com o objectivo de conferir estabilidade ao suporte foi efectuado o preenchimento de lacunas causadas pelas assemblagens originais na execução da talha, bem como à reconstrução volumétrica da talha de elementos decorativos que apresentasse falta volumétricas consideráveis. Para esse efeito foi usada madeira mais baixa densidade (casquinha/balsa) e uso de adesivo vinílico. A madeira é muito macia, elástica, com baixa densidade, funcionando como junta de dilatação do suporte. Após o preenchimento da lacuna é feito o nivelamento no local. Procurou-se seguir a orientação do veio, para evitar a ascensão capilar e para não contrariar os movimentos da madeira, pois ao absorver água, o aumento de volume dá-se nesse sentido. Em lacunas superficiais de suporte foi utilizada a "massa de dourador", uma receita usada desde os primeiros tratados artísticos medievais e renascentistas. Este material é estável a flutuação dimensionais pois tem uma baixa contracção e alta flexibilidade para acompanhar as mudanças volumétricas do suporte.



Consolidação mecânica:  
assemblagens debilitadas.

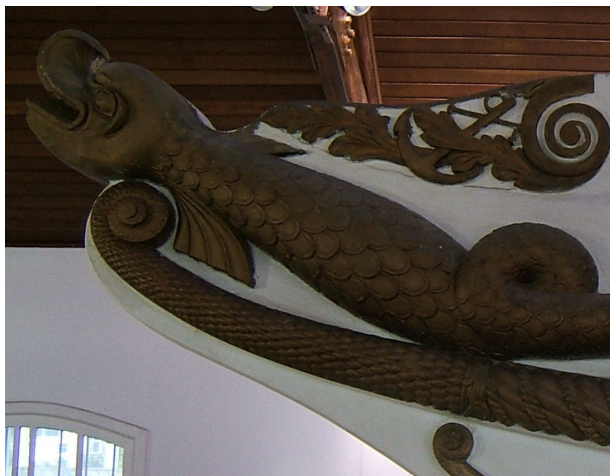


Consolidação mecânica:  
assemblagens debilitadas.



Consolidação mecânica:  
reconstrução volumétrica.

## 5.2. Superfície



Aspecto anterior à intervenção: proa



Processo de limpeza das purpurinas: proa



Processo de douramento (cré): proa



Processo de douramento (bollus): proa



Processo de douramento (folha de ouro): proa



Aspecto anterior à intervenção: estibordo



Aspecto anterior à intervenção: estibordo



Processo de limpeza das purpurinas: estibordo

## Conservação e Restauro de um Objecto Histórico: a Galeota Real de D. João VI

Daniela Coelho



Processo de douramento (cré): estibordo



Processo de douramento (bollus): estibordo



Processo de douramento (folha de ouro): estibordo



Aspecto anterior à intervenção: popa



Processo de limpeza das purpurinas: popa



Processo de douramento (cré): popa



Processo de douramento (bollus): popa



Processo de douramento (folha de ouro): popa

### 5.2.1 Limpeza Mecânica e Química

Procedeu-se à remoção gradual das sucessivas camadas de purpurinas (que atingia em alguns pontos a totalidade de sete estratos) mediante a acção química de um removedor sintético sob a forma de gel decapante, que permitisse a remoção gradual das sucessivas camadas até atingir o suporte original, de forma a nenhum material interferir com as posteriores etapas (douramento). Seguiu-se uma fase de remoção mecânica manual mediante o uso de instrumentos apropriados.

### 5.2.2 Douramento a água

O douramento integral das superfícies em talha foi realizado segundo a técnica original de execução, que consiste na decoração da superfície da madeira com folhas metálicas. Em contacto directo com a madeira está uma primeira camada (camada de preparação ou preparação branca) constituída por carbonato de cálcio (cré) e cola animal. Após esta camada situa-se o bólus (argila que é misturada com um aglutinante de poder adesivo), de cor avermelhada e finalmente a folha de ouro, cujas dimensões são as usuais.

Na técnica de douramento a água, os passos necessários à sua realização foram levados com todo o rigor, pois deles dependia o sucesso desta operação. Numa fase inicial a madeira é coberta com um preparado constituído por uma mistura de gesso e cola de coelho aplicados a quente. Esta fase repete-se várias vezes e após a aplicação final deve ser submetida a abrasão de forma a atingir uma superfície lisa. A segunda fase será a aplicação do bólus que, para além de delimitar as áreas a dourar, permite devido às suas características de bom assentamento, obter um melhor brunido (González-Alonso, 1997: 155). A terceira fase diz respeito ao acto de dourar propriamente dito, ou seja, a aplicação de lâminas de ouro (de 24 quilates), que se realiza após a humedificação da camada de bólus. Depois do ouro estar completamente seco é brunido com pedras de ágata para adquirir um aspecto final brilhante.

Quanto à protecção final do douramento, optou-se por não aplicar qualquer camada de protecção uma vez que o ouro fino de 24 quilates apresenta uma grande estabilidade e baixa oxidação pela acção do tempo.

## Conclusão

O projecto de conservação e restauro dos elementos de talha dourados teve como objectivo último a preservação de um símbolo incontornável do o património brasileiro de modo a recuperar o aspecto e a dignidade originais da embarcação que, por mais de um século, figurou como um dos símbolos mais distintivos da grandeza do Brasil.

O novo douramento a água, respeitando a técnica e os materiais originais, foi o principal objectivo desta intervenção de conservação e restauro da Galeota de D. João VI por se considerar que devolveria todo o esplendor original da peça, respeitando profundamente tudo o que ela representa. Assim, procurou-se conservar a integridade material, técnica e

estética da obra em questão, preservando-a para o futuro

A par de outros projectos e actividades que promoveram a divulgação deste momento tão rico da História em que se comemorou a efeméride dos 200 anos da chegada da Família Real, a recuperação da Galeota de D. João VI é de extrema importância. De facto, esta embarcação constitui um símbolo da transferência do governo de Lisboa para o Brasil e suas consequências sociais, históricas e artísticas.



Aspecto final da Galeota após a intervenção

### Referências

A ÚLTIMA Missão do Bergantim Real (2007). *In Revista da Armada*. Publicação Oficial da Marinha. Nº 405. Ano XXXVI. [S.l: s.n.].

CUNHA, Fausto; SIMÃO, Maria Teresa (1978). *A Barca do Rei*. Rio de Janeiro: Secretaria de Estado da Educação e Cultura (Departamento da Cultura), Instituto Estadual do livro, Instituto Estadual do Património Cultural.

CUTILEIRO, Alberto (1998). *As Galeotas Reais*. Lisboa: Edições Inapa,.

DOCUMENTAÇÃO referente a intervenções anteriores, fornecida pelo departamento de conservação e restauro do Museu Naval: relatórios, recortes com notícias, catálogos e amostras de materiais.

- DUARTE, Roberto. O Barco do Rei. *In Off Shore*. Ano IV – Nº 43. [S.l: s.n.], pp. 38 e 39.
- GONZÁLEZ-ALONSO MARTINEZ, Enriqueta (1997). *Tratado del dorado, plateado e a sua policromia: tecnologia, conservación y restauración*. Valencia: Editorial de la Universidad Politécnica de Valencia.
- KRIBS DA (1968). *Commercial Foreign Woods on the American Market*. New York: Dover publications Inc.
- PLAQUETE *Histórica das Galeotas e Bergantins Reais* (1965) – Portugal: Ministério do Ultramar.
- SCARVARDA, Levy (1968). O Galeão D. João VI (sesquicentenário de sua chegada ao Rio de Janeiro) *In Revista Marítima Brasileira*. [S.l: s.n.].
- VIANNA, Marfa Barboza (1945). A Galeota Imperial *In Anais do Museu Histórico Nacional*. Vol. VI. Rio de Janeiro: [s.n.].

### **Agradecimentos**

Agradece-se a todos quanto contribuíram para o sucesso da intervenção, desde a organização geral do projecto e patrocinador, passando pela coordenação geral técnica e todas as pessoas (técnicos de conservação e restauro e todo corpo da Marinha) que directa ou indirectamente tornaram possível levar a Galeota a bom porto!

### **Nota biográfica**

Licenciatura em Arte – variante Conservação e Restauro, pela Escola das Artes da Universidade Católica Portuguesa (especialização em pintura de cavalete). Estágio Profissional em Conservação e Restauro realizado no IMC (Instituto de Museus e da Conservação). Orientadora de Estágio em Museologia, Conservação e Restauro de uma aluna do curso de Museologia da Universidade do Rio de Janeiro, Brasil.

A desenvolver a tese de Doutoramento “O mobiliário pintado de finais do século XVII e século XVIII: materiais, técnicas e estados de conservação” sob a orientação do Prof. Doutor Gonçalo Vasconcelos e Sousa e co-orientação da Prof. Doutora Ana Calvo. Bolseira FCT. E-mail: daniela.s.coelho@gmail.com