



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
CENTRO DE LETRAS E ARTES
ESCOLA DE BELAS ARTES
DEPARTAMENTO DE ARTES E PRESERVAÇÃO
CURSO DE CONSERVAÇÃO E RESTAURAÇÃO

Anne Stephanie Galvão Portella de Merino

**Galeota D. João VI: do seu traslado ao acondicionamento
temporário na Ilha Fiscal**

Rio de Janeiro, julho de 2023

Anne Stephanie Galvão Portella de Merino

Galeota D. João VI: do seu traslado ao acondicionamento temporário na Ilha Fiscal

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Conservação e Restauração da Universidade Federal do Rio de Janeiro como requisito parcial à obtenção do título de Graduado em Conservação e Restauração.

Orientadora: Prof.^a Dra. Ana Paula Corrêa de Carvalho.

Coorientadora: Mestre Miriam Benevenute Santos

Rio de Janeiro, julho de 2023

CIP - Catalogação na Publicação

G182g Galvão Portella de Merino, Anne Stephanie
Galeota D. João VI: do seu traslado ao
acondicionamento temporário na Ilha Fiscal / Anne
Stephanie Galvão Portella de Merino. -- Rio de
Janeiro, 2023.
75 f.

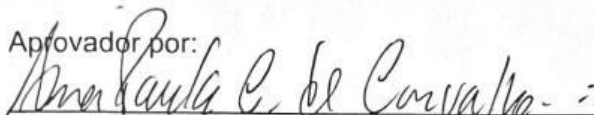
Orientador: Ana Paula Corrêa de Carvalho.
Coorientador: Miriam Benevenute Santos.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) -
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola de
Belas Artes, Bacharel em Conservação e Restauração,
2023.

1. Conservação - Restauração. 2. Galeota D. João
VI. 3. Acondicionamento. 4. Traslado. 5. Ilha
Fiscal. I. Corrêa de Carvalho, Ana Paula, orient.
II. Benevenute Santos, Miriam, coorient. III. Título.

FOLHA DE APROVAÇÃO

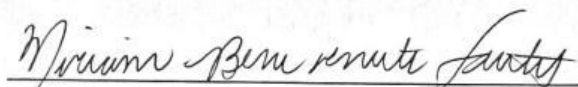
Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Conservação e Restauração da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Conservação e Restauração.

Aprovador por:



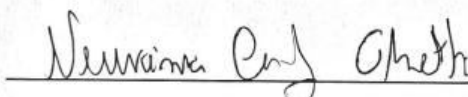
Profa. Dra. Ana Paula Corrêa de Carvalho

UFRJ (Orientadora)



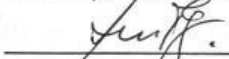
Profa. Ma. Miriam Benevenute Santos

DPHDM - MB (Coorientadora)



Profa. Dra Neuvânia Curty Ghetti

UFRJ (avaliadora interna)



Profa. Ma.. Aurea Ferreira Chagas

UFRJ (Avaliadora Externa)

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pois sem Ele nada é feito e por suas graças pude enfrentar o árduo desafio de concluir esse projeto, guiada por Nossa Senhora, que nos momentos mais difíceis sempre se faz presente.

À minha mãe, Rosemarie Galvão Portella, que sempre me apoiou e esteve ao meu lado ao longo de toda minha trajetória, não permitindo que me faltasse nada, acreditando todo dia fielmente em mim.

Ao meu pai, Juan Ricardo Merino Aspiazu, pelo apoio e incentivo, com muito amor, carinho e compreensão.

À minha orientadora, Ana Paula Corrêa de Carvalho, por aceitar conduzir o meu trabalho de pesquisa, sempre me ajudando da melhor forma. Agradeço pelo carinho e correções feitas durante esse difícil processo.

À minha coorientadora, Miriam Benevenute Santos, por aceitar mais esse desafio, pelo carinho e acolhimento dentro da reserva técnica e disponibilização de tempo e material de pesquisa.

Também agradeço aos meus amigos, principalmente à Ana Carolina Maranhão, à Catarina Gervasio, à Marianna Junger e ao Yan Casares, que sempre me ajudaram e me apoiaram a cada passo.

A todos os meus professores formadores, pois é graças ao trabalho diário deles, enfrentando a difícil tarefa de educar, que hoje pude terminar mais essa missão.

Aos meus amigos e colegas da Ilha Fiscal, que colaboraram para a realização desta pesquisa, agradeço pelo imenso carinho.

À Thais de Faria, pelo apoio, entusiasmo e colaboração para a produção deste trabalho de conclusão e todo o carinho recebido durante.

“Ama e faz o que quiseres. Se calares, calarás com amor; se gritares, gritarás com amor; se corrigires, corrigirás com amor; se perdoares, perdoarás com amor. Se tiveres o amor enraizado em ti, nenhuma coisa senão o amor serão os teus frutos.”

Santo Agostinho

RESUMO

Ao levar em consideração a recente movimentação da Galeota D. João VI, tanto do seu traslado quanto do acondicionamento feito para sua exposição na Ilha Fiscal, o presente trabalho tem como intuito relatar e avaliar as ações realizadas para a concretização dessa movimentação. Tal objetivo se justifica pelo fato dessas execuções serem singulares, além de se tratar de uma obra de grande dimensão e relevância, cuja conservação para a sociedade futura é importante por ser parte da história do Brasil. Diante desse contexto, além do relato, também são exploradas quais possíveis problemáticas que poderiam ocorrer por conta do traslado, e quais reações a materialidade da Galeota D. João VI sofreu seguindo seu novo acondicionamento para exposição. Para isso, foi adotado uma abordagem metodológica qualitativa de caráter exploratório. Os resultados obtidos revelam que o transporte foi bem realizado, com grande preocupação sobre a estabilidade da embarcação, e a respeito do acondicionamento realizado para sua exposição, foram encontrados alguns problemas, sendo o principal deles a fonte de calor direta pela manhã. Portanto, conclui-se que, apesar de ser uma peça de grandes dimensões e de exemplar único no Brasil, seu transporte e acondicionamento foram realizados de acordo com as dificuldades enfrentadas e as possibilidades em vista.

Palavras chaves: Conservação - Restauração; Galeota D. João VI; Acondicionamento; Traslado; Exposição; Ilha Fiscal;

ABSTRACT

Considering Galeota D. João VI's recent move, both its transfer and the packaging made for its exhibition on Ilha Fiscal, the present work aims to report and evaluate the actions carried out to achieve this movement. This objective is justified by the fact that these executions are unique, furthermore, Galeota D. João VI is a work of great dimension and relevance, since it's also part of Brazil's history, which makes its conservation for future society important. Given this context, in addition to the report, possible problems that could occur due to the transfer are explored, as well as the reactions the materiality of Galeota D. João VI could suffer following its new packaging for exhibition. For this, an exploratory qualitative methodological approach was adopted. The results revealed that the transport was well carried out, with great concern about the stability of the vessel, and regarding the packaging carried out for its exhibition, some problems were found, the main one being the direct heat source in the morning. Therefore, it is concluded that, despite being a large piece and unique in Brazil, its transport and packaging were carried out in accordance with the difficulties faced and the available possibilities.

Keywords – Conservation - Restoration; Galeota D. João VI; Packaging; Transfer; Exhibition; Ilha Fiscal;

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 -	Galeota D. João VI.....	14
Figura 02 -	Proa da Galeota D. João VI.....	23
Figura 03 -	Camarim da Galeota D. João VI.....	24
Figura 04 -	Parte interior da popa da Galeota D. João VI.....	25
Figura 05 -	Popa da Galeota D. João VI.....	26
Figura 06 -	Detalhe da faixa lateral da popa.....	27
Figura 07 -	Detalhe da pintura “Chegada da Fragata Constituição ao Rio de Janeiro”.....	28
Figura 08 -	Bergantim Real.....	29
Figura 09 -	Galeota exposta na ECM.....	31
Figura 10 -	Galeota em preparação para exposição na IF.....	31
Figura 11 -	Linha do tempo Galeota D. João VI.....	32
Figura 12 -	Linha do tempo Galeota D. João VI 2º parte.....	33
Figura 13 -	Restauração do camarim, 2008, pintura externa.....	36
Figura 14 -	Restauração do camarim, 2008, nivelamento para pintura interna.....	37
Figura 15 -	Restauração do camarim 2008, pintura interna.....	37
Figura 16 -	Restauração do camarim 2008, revestimento.....	38
Figura 17 -	Camarim atualmente, 2023.....	38
Figura 18 -	Higienização da Galeota D.João VI.....	39
Figura 19 -	Galeota D. João VI no prédio do ECM.....	41
Figura 20 -	Galeota D. João VI no prédio do ECM.....	42
Figura 21 -	Google Maps localizando o ECM, a IF e a Candelária.....	43
Figura 22 -	Puxador feito para encaixe no berço.....	44
Figura 23 -	Puxador feito para encaixe no berço.....	44

Figura 24 -	Encaixe do puxador no berço.....	44
Figura 25 -	Encaixe do puxador no berço.....	44
Figura 26 -	Estrutura do caminhão.....	45
Figura 27 -	Galeota em relação ao espaço que se encontrava.....	46
Figura 28 -	Solução em relação ao degrau.....	46
Figura 29 -	Afastamento da Galeota do suporte.....	47
Figura 30 -	Afastamento da Galeota do suporte.....	47
Figura 31 -	Afastamento da Galeota do suporte.....	47
Figura 32 -	Redirecionamento das rodas do berço.....	48
Figura 33 -	Redirecionamento das rodas do berço.....	48
Figura 34 -	Prancha metálica nas escadas para descida da Galeota.....	48
Figura 35 -	Elevação da galeota e do berço em relação à descida.....	49
Figura 36 -	Elevação da galeota e do berço em relação à descida.....	49
Figura 37 -	Posição da galeota na parte externa do prédio.....	49
Figura 38 -	Preparação para o içamento da Galeota.....	50
Figura 39 -	Preparação para o içamento da Galeota.....	50
Figura 40 -	Içamento da galeota para a barca.....	51
Figura 41 -	Trajeto de deslocamento segundo o Google Maps.....	51
Figura 42 -	Içamento na Ilha Fiscal.....	52
Figura 43 -	Içamento na Ilha Fiscal.....	52
Figura 44 -	Estrutura desmontada para entrada da Galeota.....	52
Figura 45 -	Estrutura desmontada para entrada da Galeota.....	52
Figura 46 -	Retirada dos tubos de içamento.....	53
Figura 47 -	Retirada dos tubos de içamento.....	53
Figura 48 -	Projeto da vitrine de exposição.....	59
Figura 49 -	Painéis de vidro e portas chaveadas.....	60
Figura 50 -	Painéis de vidro e portas chaveadas.....	60

Figura 51 -	Posição dos exaustores.....	61
Figura 52 -	Posição dos exaustores.....	61
Figura 53 -	Extintores.....	61
Figura 54 -	Vitrine quase finalizada.....	62
Figura 55 -	Exposição da Galeota durante os meses de construção da vitrine.....	62
Figura 56 -	Empoçamento após as chuvas.....	63
Figura 57 -	Empoçamento após as chuvas.....	63
Figura 58 -	Craqueles pré-existentes.....	64
Figura 59 -	Craqueles pré-existentes.....	64
Figura 60 -	Vidro com a película.....	65
Figura 61 -	Acúmulo de água na vitrine.....	65
Figura 62 -	Sensibilidade da camada pictórica sob umidade e temperatura elevada.....	66
Figura 63 -	Perda de douramento.....	66
Figura 64 -	Perda de douramento.....	67
Figura 65 -	Perda de douramento.....	67
Figura 66 -	Perda de douramento.....	67

SIGLAS

AMRJ - Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro

DPHDM - Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha

ECM - Espaço Cultural da Marinha

IF - Ilha Fiscal

INEPAC - Instituto Estadual do Patrimônio Cultural

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional

MB - Marinha do Brasil

MHN - Museu Histórico Nacional

PRONAC - Programa Nacional de Apoio a Cultura

SUMÁRIO

Introdução	13
Capítulo 1 - Histórico Galeota D. João VI	19
1.1 Tombamento	34
1.2 Histórico das Modificações e Restaurações	35
Capítulo 2 - Translado para a Ilha Fiscal	40
Capítulo 3 - Acondicionamento Temporário na Ilha Fiscal	54
3.1 Conceitos e teorias da conservação-Restauração: reflexões	55
3.2 Conservação Preventiva	57
3.3 Acondicionamento	58
Considerações Finais	69
Referências	72

INTRODUÇÃO

Introdução

Este trabalho tem como foco principal apresentar a Galeota D. João VI (figura 1) - bem tombado pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC), sob guarda da Marinha do Brasil (MB) e responsabilidade da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) - e desenvolver sua temática analisando como foi realizado o traslado e o acondicionamento provisório desse acervo na Ilha Fiscal (IF).

Figura 1 - Galeota D. João VI



Fonte: DPHDM, departamento de museologia, divisão de acervo

Tal materialidade surgiu como oportunidade para tema deste trabalho de conclusão de curso durante o estágio na MB junto a DPHDM, que havia programado o traslado em face à necessidade de desocupação do prédio do Espaço Cultural da Marinha (ECM). Além de ser um bem de tamanha importância e de interesse cultural, a Galeota D. João VI teve sua movimentação iniciada em janeiro do ano de 2023, e assim, com a oportunidade de trabalhar *in loco*, com mudança de localidade e com a construção da vitrine, surge o interesse de relato, considerações e pontuações problemáticas que poderiam ocorrer.

Este trabalho abordará e apresentará o que é uma galeota e quais eram suas funções, com um breve histórico sobre a galeota D. João VI e suas características: tanto iconográficas quanto de construção marítima. Na sequência, serão expostos seu histórico e fatos importantes que a fizeram hoje ser um bem cultural.

Em busca de clarear algumas questões pertinentes sobre recentes movimentos na Galeota D. João VI, foi desenvolvido esse trabalho observando alguns aspectos, os quais serão relatados a seguir.

Ao ver então a necessidade da Galeota D. João VI de ser transferida de lugar, não só pelo estado do prédio onde ela residia, ECM, como pelas obras a ocorrerem lá, houve a oportunidade e interesse em relatar tal movimentação, se tratando de um bem tombado cujo traslado representa uma manobra levemente arriscada, ao considerar colisões acidentais conforme o decorrer do procedimento, e curiosa ao olhar do novo. Assim, começam os questionamentos: esse traslado foi realizado pensando não só sobre o cuidado, mas sobre em que peça e parte da história a empresa contratada estaria lidando?

Deste modo, com o planejamento e, posteriormente, a execução da ida do bem cultural para a IF, foi planejado e executado o projeto da vitrine de acondicionamento para a embarcação. Mas qual foi a prioridade ao pensar na estrutura fechada? Pois para isso é necessário levar em conta a materialidade da obra, o modo de construção e o tempo de exposição do bem enquanto a conclusão das obras no ECM não fosse possível.

Tais questões acima foram pertinentes ao observar cada parte e andamento da obra até a abertura de sua exposição na IF, de modo a guiarem este trabalho e relato sobre o transporte e acondicionamento.

Durante os séculos, as galeotas foram utilizadas das mais diversas formas, não apenas para as cortes, como também há registro de seu uso em batalhas pela frota otomana 1571 no mediterrâneo, comum em uso europeu como meio de transporte de recreação e comércio. Hoje, as galeotas são usadas em procissões, como a do Senhor Bom Jesus dos Navegantes e a de Nossa Senhora da Boa Viagem em Salvador, Bahia, ou ainda de modo expositivo, como o caso atual do objeto em questão trabalhado.

Mas o que é uma galeota? A palavra galeota vem do diminutivo de galé, que era um tipo de embarcação movida a remo, vela ou motor com caracterização básica aparente em sua proa longa (alongada) e popa estreita. As galeotas, que apresentam tamanhos menores que as galés, contêm em sua proa um toldo ou camarim¹ e portam como função principal o uso recreativo, normalmente por membros de importância, como a corte. No entanto, há registro de usos de galeotas em pequenos serviços, como transporte de cargas perto da costa e deslocamento de pessoas entre grandes embarcações e o cais.

A partir de tais descrições, pode-se, então, ilustrar a galeota D. João VI, que seguindo a construção tradicional de uma galeota, possui sua proa alongada e popa estreita com um camarim. Assim, com sua trajetória até os dias atuais, carrega consigo não só sua história, a fim de demonstrar a importância de preservar, como também sua forma, transformando esse bem em um lugar de memória e permitindo continuidade entre gerações.

Hoje, então, ao considerar toda sua trajetória, pode-se interpretar a Galeota D. João VI como lugar de memória. Começando no império, perpassando por diversos governos, presente em momentos marcantes na história e usada por figuras importantes, essa embarcação compôs e protagonizou diversos momentos, não só por sua forma pomposa, mas por quem a usou inicialmente e por toda carga histórica que ela traz consigo.

Os lugares de memória são, antes de tudo, restos. A forma extrema onde subsiste uma consciência comemorativa numa história que a chama, porque ela a ignora. (NORA 1993, p.12).

Os lugares de memória pertencem a dois domínios, que a tornam interessante, mas também complexa: simples e ambíguos, naturais e artificiais, imediatamente oferecidos à mais sensível experiência e, ao mesmo tempo, sobressaindo da mais abstrata elaboração. São lugares, com efeito nos três sentidos da palavra, material, simbólico e funcional, simultaneamente, somente em graus diversos. Mesmo um lugar de aparência puramente material, como um depósito de arquivos, só é lugar e memória se a imaginação o investe de uma aura simbólica. (NORA 1993, p.21).

¹ CAMARIM - "Câmara Comandante. Nesta acepção o m.q. camarinha, câmara." In CHERQUES, Sérgio, Dicionário do MAR, 1999.

De modo a justificar esta escolha de tema de estudo, sobre o acondicionamento e transporte da Galeota D. João VI, procura-se explorar e abranger um pouco mais seu histórico e importância para a sociedade atual. Essa exploração se dá reunindo fatos históricos, suas restaurações e marcos, e mantendo o foco em seu estado atual de conservação, seu acondicionamento e o relato do traslado ocorrido.

Assim, este trabalho apresenta o passado da galeota, defendendo seu espaço hoje como acervo tombado pelo INEPAC; seu presente, de modo a trazer sua história e aprendizado sobre o tempo vivido; e seu futuro, com o pensamento de permear entre as gerações a importância da embarcação e seu significado na época, com o intuito de preservá-la como patrimônio.

Nesse sentido, o objetivo deste trabalho é relatar os recentes processos de movimentação sofridos pela galeota D. João VI e seu novo lugar de exposição da IF. E o objetivo secundário é analisar o modo de acondicionamento preparado para a Galeota.

A metodologia utilizada consistiu no trabalho *in loco*, possibilitado pelo estágio na IF. Trata-se de uma pesquisa básica, de abordagem qualitativa e caráter exploratório, a partir de revisão bibliográfica e pesquisa documental, compreendendo leitura de artigos, projetos e acompanhamento dos processos. Será apresentada uma visão geral sobre a galeota D. João VI, seu traslado para a IF e seu acondicionamento temporário.

Este trabalho foi estruturado em 3 capítulos, o primeiro apresenta o histórico da galeota D. João VI, conhecendo um pouco mais sobre a embarcação e seus percalços até os dias atuais, sua estrutura e significados. O segundo capítulo relata o traslado da galeota entre o ECM e a IF e conta também com um posicionamento e avaliação de como foi feito este processo. Fechando com o terceiro capítulo, que trata do acondicionamento realizado para o abrigo da galeota enquanto sua permanência é na Ilha Fiscal, além de avaliar a conservação durante o processo do projeto.

Ao se pensar no âmbito da restauração, a galeota D. João VI, como será visto mais a fundo posteriormente, sofreu intervenções. Algumas dessas pouco

adequadas, mas para a época e funcionalidade eram alternativas viáveis, pois ainda assim mantiveram as principais características da obra, para além de suas funções exercidas e por quem ela era utilizada.

Assim, como visto por Viñas² (2003), a conservação-restauração não corresponde a técnicas e instrumentos, mas a intenção do para que se fazem tais ações, não dependendo como se faz, e sim para que é feito. E no caso de tais intervenções, foram feitas ao se pensar a funcionalidade da época.

Ao refletir, pode-se então seguir a linha de pensamento acima, pois são vistas a prioridade do objeto e suas funções junto a seu público em cada época. Isso permite essa análise tanto seguindo Viñas (2003), que segue a linha acima, quanto Camillo Boito³ (2002), que segue um raciocínio influenciado por dois autores: Viollet-le-Duc⁴ e John Ruskin⁵. Enfim, a análise desse trabalho será feita abordando seu traslado, o modo como foi realizado, sua conservação e como está sendo acondicionada.

Viollet-le-Duc, que defendia a restauração para alcançar a unidade de estilo, enfatizando a instância estética, a pureza do estilo, e John Ruskin, que respeitava tanto a passagem de tempo da materialidade quanto a matéria original, admitindo a própria “morte do bem”. Tanto a reflexão quanto a importância desses teóricos serão abordados no terceiro capítulo deste trabalho.

² Salvador Muñoz Viñas (1963): Professor e chefe do Laboratório de Conservação de Papel do Instituto de Restauración del Patrimonio na universidade de Valência. In: <http://www.forumpermanente.org/convidados/salvador-munoz-vinas> Acesso em: 2 de ago de 2023

³ Camillo Boito (1836-1914): “Foi arquiteto, restaurador, crítico, historiador, professor, teórico, literato e um analista dos mais argutos do seu próprio tempo”. Para mais informação ler: Os restauradores, de Camillo Boito, 2002.

⁴ Viollet-le-Duc (1814-1879): “Foi um arquitecto francês ligado à arquitectura revivalista do século XIX e um dos primeiros teóricos da preservação do património histórico.” In: <https://artsandculture.google.com/entity/m02mpv?hl=pt> Acesso em: 2 de ago de 2023

⁵ John Ruskin (1819-1900): “Foi um importante crítico de arte, desenhista e aquarelista britânico.” In: <https://artsandculture.google.com/entity/john-ruskin/m0k5mt> Acesso em: 2 de ago de 2023

Capítulo 1 - Histórico Galeota D. João VI

Capítulo 1. Histórico Galeota D. João VI

Para começar a pensar na Galeota D. João VI como uma peça, primeiro é preciso entender um pouco sobre o início de sua trajetória até o presente. Dessa maneira, com a vinda da família real portuguesa para o Brasil e a chegada do príncipe regente D. João VI em 1808, em primeira instância em Salvador, o Conde da Ponte⁶, de modo a presentear o príncipe com uma galeota, pede sua autorização e assim a tendo, com o intuito de conservar a pompa e a tradição da corte portuguesa sobre as galeotas de serviço a Casa Real em Portugal, manda fazer a galeota no Arsenal da Marinha da Bahia, em Salvador.

Com a data de início de sua construção entre 1808-09 e entregue a D. João VI no Rio de Janeiro, rebocada por um navio à vela, cerca de 10 anos depois, próximo a sua coroação em 1818, a galeota recebe o nome Galeão Real e, então, passa a se chamar D. João VI, segundo o Repositório de Nome dos Navios, no texto de Levy Scavarda, “O Galeão D. João VI”. A Galeota D. João VI começa sua trajetória servindo à família real pelas águas da baía de Guanabara, por sua característica de navegação em águas calmas, e, posteriormente, serve a outras personalidades.

No entanto, ao analisar primeiro sua composição, a galeota D. João VI era inicialmente composta por 22 remos, apresentando 11 em cada bordo, e cada um era utilizado por 2 pessoas, assim totalizando 44 remadores. Hoje, após uma modificação, a embarcação passou a apresentar 30 remos, 15 a cada bordo e 60 remadores, além de 1 proeiro. Compreende 24 metros de extensão, com 3,60 metros de boca⁷, 1,25 de pontal⁸, e 0,90 metros de calado⁹, e com peso equivalente a 30 toneladas.

⁶ D. João Saldanha da Gama Melo Torres Guedes Brito, governador da capitania da Bahia na época de 1805-1809. In: Vianna, Marfa Barboza. A Galeota Imperial. Anais do Museu Histórico Nacional (RJ)

⁷ BOCA - “1. Maior Largura do casco da embarcação” In: CAMINHA, Henrique Marques, Dicionário Marítimo Brasileiro, 1996

⁸ PONTAL - “Distância vertical da linha da base moldada à parte superior do vau do convés contínuo mais alto...” In: CAMINHA, Henrique Marques, Dicionário Marítimo Brasileiro, 1996

⁹ CALADO - “Distância da parte inferior da quilha até o plano de flutuação” In: CAMINHA, Henrique Marques, Dicionário Marítimo Brasileiro, 1996

A galeota, construída em Salvador, tem toda sua estrutura em madeira trabalhada em encaixes secos, utilizando alguns elementos metálicos, como cravos, usados quase sempre em peças de madeiras muito duras, para assegurar essa ligação em diversas partes.

Com sua totalidade em boas madeiras de uso em construção naval, em cada área foi utilizada um tipo diferente de madeira, como no cavername¹⁰ e tabuado¹¹, áreas nas quais foi utilizada a madeira tapinhoã amendoim e tapinhoã argelim. Na proa, de acordo com estudos anteriores, o frade¹² foi composto pela madeira de maçaranduba, e no camarim foi utilizado o cedro, com bancada de peroba. Hoje, consideradas madeiras de lei, por serem espécies raras em virtude da devastação das florestas brasileiras, as madeiras originais da galeota têm como característica sua durabilidade e beleza. Outro fator é que, no Brasil Colônia, certas madeiras de lei, destinadas à construção naval, eram protegidas por decreto e ordenações dos governadores¹³.

Assim, ao aprofundar mais os estudos sobre cada uma das madeiras utilizadas, revela-se, de acordo com Gonzaga (2006), que a primeira madeira a ser vista, tapinhoã, é hoje comparada a itaúba. Essa madeira apresenta dureza, peso e é um material difícil de serrar e aplainar. Antigamente, era retirada da região sudeste e da Bahia para abastecer os arsenais do Rio de Janeiro e da Bahia. De coloração marrom avermelhado claro, essa madeira possui alta resistência a fungos apodrecedores e insetos xilófagos, além de razoável resistência a teredos navais¹⁴. Uso na carpintaria naval em cavernas, sobrequilhas, mas não para quilhas, e verdugos (Gonzaga, 2006).

Já a maçaranduba, usada na construção do frade, é considerada uma das madeiras mais pesadas do país, de qualidade dura e brilho moderado. Possui cheiro

¹⁰ CAVERNAME - “Conjunto das balizas ou cavernas que formam a ossada ou esqueleto do navio ou embarcação” In: CHERQUES, Sérgio, Dicionário do MAR, 1999.

¹¹ TABUADO - “1. Forro ou revestimento feito de tábuas, empregado em várias partes da embarcação como no convés, no forro exterior do casco, no interior do fundo etc.” In: CHERQUES, Sérgio, Dicionário do MAR, 1999.

¹² FRADE - “3- Coluna para dar volta às voltas amarras.” In: CHERQUES, Sérgio, Dicionário do MAR, 1999

¹³ Exemplo: Ofício de 20/07/1773 - Do Marquês de Lavradio, para cumprimento da carta régia de 08/03/1773, proibindo o corte de tapinhoã (itaúba-preta) e peroba (provavelmente peroba-de-campos) . Várias cargas dessas madeiras são enviadas à Ribeira Naus” (Gonzaga, 2006, p. 39)

¹⁴ TEREDOS NAVAIS - “O gusano do mar.”

pouco perceptível, e apesar de ser uma madeira pesada, é relativamente fácil de trabalhar, ainda que rache com facilidade, e apresente contração volumétrica por secagem média. De coloração vermelho escura, a maçaranduba apresenta uma boa resistência a fungos de apodrecimento, porém é pouco resistente a cupins de madeira seca e apresenta baixa resistência a xilófagos navais. Esse tipo de madeira é impermeável a soluções preservantes e recomendada na carpintaria naval para quilhas e sobrequilhas (Gonzaga, 2006).

O cedro, presente no camarim, é uma madeira leve e fácil de trabalhar, possui grande estabilidade e durabilidade, não empena e não racha. É um tipo de madeira lustrosa, com cheiro característico bem pronunciado. O cedro possui uma coloração de castanho-claro-rosa a castanho-avermelhado e baixa contração volumétrica por secagem. É uma madeira bem resistente a fungos apodrecedores e moderadamente resistente a insetos xilófagos e teredos navais. Ao contrário da maçaranduba, recebe os preservantes sob pressão por ser uma madeira bem saturada de óleos e resinas. É um material recomendado na carpintaria naval para superestruturas, como casarias, por sua característica leve. (Gonzaga, 2006)

Por último, expõem-se as características da madeira de peroba que, segundo Marfa Vianna (1945), está presente na bancada do camarim. Há uma relação de confusão entre esta madeira e a araracanga, outro tipo de madeira descrita como mais avermelhada. A peroba é classificada pela coloração amarela com manchas rosadas, amarela com manchas castanho-claro ou amarelo queimada. Possui um brilho moderado, é uma madeira pesada, dura ao corte, porém de boa trabalhabilidade apesar de apresentar a tendência a empenar e a média contração volumétrica por secagem. Apresenta boa resistência a insetos xilófagos e teredos navais, mediana resistência a fungos apodrecedores e baixa permeabilidade a solução de preservantes. Essa é uma madeira usada tanto em carpintaria naval quanto em carpintaria civil (Gonzaga, 2006).

A galeota D. João VI, em geral, exhibe um estilo mais próximo ao rococó. Assim, apresenta em sua figura de proa um golfinho e, acima dela, ornatos em forma de âncora e folhas de acanto. Abaixo da proa até a popa, segue um alto-relevo, assemelhando-se a uma corda torcida e uma linha lateral, todos esses

em douramento. Também segue, nas duas laterais da galeota, uma faixa em tom verde mais escuro (figura 2).

Figura 2 - Proa da Galeota D. João VI



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Já o camarim, localizado na popa da embarcação, de altura de 1,45m, é ornado com friso, desmontável, entalhado e, assim como a câmara, todo em branco. Ele conta com 14 janelas de guilhotina: 2 na parte de trás, 2 na frente, ladeando a porta, e 5 em cada bordo, originalmente com cortinas. Na câmara, existem 19 figuras de colunas no estilo grego jônico e, em sua direção, acima no friso, há a presença de uma estrela em cada coluna, totalizando 19 estrelas ao redor da câmara, o que remete ao primeiro império, pois havia 19 estrelas brancas presentes em sua bandeira representando as províncias brasileiras. Entremeando tais ornatos, há ainda uma caracterização da arquitetura grega, o tríglifo, presente em frisos dóricos. Apresentam-se todos em douramento (figura 3).

Figura 3 - Camarim da Galeota D. João VI



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Na popa, em sua parte interior, há a presença de um estrado enxadrezado, onde ficava o piloto da embarcação. Rente a este estrado, há um arganêu onde se mantinha o pau da bandeira. Na parte interna, há dois ornatos em forma de medalha com detalhes florais em seu entorno. No centro, ao final da popa, há uma carranca de leão segurando em sua boca o que aparenta ser uma guirlanda aberta de rosas e duas argolas. Tais ornados também apresentam-se em douramento (figura 4).

Figura 4 - Parte interior da popa da Galeota D. João VI



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Já na parte externa, na parte mais alta, ao centro, têm-se em destaque as armas do Império, que foram trocadas, pois, na época do príncipe, eram as armas de Portugal. O mesmo pode ter acontecido com o friso, dado que ele é desmontável e hoje apresenta 19 estrelas, que, como mencionado, representa o primeiro reinado, que começa em 1822. Essas mudanças podem ter ocorrido na mesma época, uma vez que há relatos, na gravura de Debret, da representação do desembarque da D. Leopoldina, que veio para o Brasil em 1817, onde, acima da porta, havia as armas e o dragão de Bragança.

Ainda se tratando da popa, seus ornados em douramento aparecem numa bordadura em flores e arabescos terminando em cornucópias. Na saia do leme aparecem dois golfinhos/criaturas marinhas (figura 5).

Figura 5 - Popa da Galeota D. João VI



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Na lateral da popa, em cada um dos lados, há ainda uma faixa de fundo azul-escuro com entalhes de rosáceas e folhas de acanto, começando com uma criatura marinha, que aparentam ser pequenos golfinhos, mais próximos à porta do camarim. Todos esses ornamentos também se apresentam em douramento (figura 6).

Figura 6 - Detalhe da faixa lateral da popa



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Por sua relevância como embarcação, o cargo de comandante da Galeota D. João VI era de alta importância. Assim, há em registro nomes como Francisco Laranja, capitão de fragata, patrão mor das galeotas reais e comandante na época da Família Real, nomes como João Antonio Salgado, capitão de mar e guerra, que foi comandante depois da separação de cargos entre patrão mor e comandante (Vianna, 1945). Há ainda registro dos nomes Joaquim Inácio da Fonseca, comandante entre 1878 e 1880, José Luiz Teixeira, tenente honorário, Alvares Regis, entre outros.

Com grande serventia à família real no Brasil, a galeota D. João VI teve seu último uso por D. João VI no momento de seu retorno a Portugal, onde seu filho, o príncipe D. Pedro, acompanhou a esquadra de seu pai até a entrada da Barra, em 1821 (Vianna, 1945). Com uma linha histórica extensa, a embarcação ganha espaço na narrativa brasileira com sua construção até os dias atuais.

Entre seus usos é destacado mais alguns, como em outubro de 1829, momento em que a Galeota D. João VI foi usada por D. Pedro para recorrer a D.

Amélia Augusta de Leuchtenberg ao chegar ao Brasil (Scavarda, 1968). Em 1838, a Galeota foi usada, de acordo com Marfa Vianna (1945), para transportar os restos mortais de José Bonifácio de Niterói ao Rio de Janeiro.

Em 1843, segundo Scavarda (1968), com a vinda de Dona Teresa Cristina ao Brasil, D. Pedro II usa a Galeota para buscá-la na fragata Constituição. Esta cena é retratada em uma pintura de De Martino, que mostra uma galeota, mas com algumas imprecisões, como, por exemplo, a data que o pintor chega ao Brasil, que foi em 1868, e a caracterização da galeota retratada, com diferente figura de proa e uma cabeça de Netuno (figura 7).

Figura 7 - Detalhe da pintura “Chegada da Fragata Constituição ao Rio de Janeiro”



Fonte: De Martino, Eduardo, 1872. Disponível em: <https://artsandculture.google.com/asset/chegada-da-fragata-constitui%C3%A7%C3%A3o-ao-rio-de-janeiro-edoardo-de-martino/VgH2Ehilikk5mQ> Acesso em: 15 jun. 2023

De Martino pode ter usado como inspiração o Bergantim Real, que apresenta um dragão em sua proa e, ao comparar a pintura com as duas galeotas, pode-se notar algumas similaridades. Outra possibilidade dessas incongruências de imagens, além da visão do artista, é a confusão entre embarcações, como ocorre em alguns textos, onde confundem a Galeota D. João com o late Silva Jardim, pois seus nomes eram parecidos (figura 8).

Figura 8 - Bergantim Real

Fonte: Benevenute (2023)

Outro uso de destaque ocorre no ano de 1864, com o casamento da princesa Isabel com o Conde D'Eu. Em novembro de 1889, a Galeota D. João VI marca presença no último baile imperial na Ilha Fiscal. Além disso, também foi utilizada como transporte ao navio que levaria D. Pedro II ao seu exílio (Coelho, 2009).

Em 1899, segundo Scavarda (1968), ocorreu o primeiro uso da Galeota D. João VI durante a república, carregando o presidente da Argentina na época, Julio Roca, assim, ressignificando a embarcação, não mais representando o império, mas como símbolo de status usado pelos presidentes da República.

No ano seguinte, em 1900, ocorreu o quarto centenário do descobrimento do Brasil. Na ocasião, a embarcação foi novamente usada para transportar a embaixada portuguesa, chefiada pelo general Francisco Maria da Cunha, ao chegar ao país. Em 1910, a galeota foi usada pelo Marechal Hermes do encouraçado S. Paulo até o Arsenal de Marinha e, em 1913, foi usada para o traslado do corpo do presidente Pereira Passos (Scavarda, 1968).

Por fim, em 1920, segundo Scavarda (1968), a embarcação foi utilizada pelo presidente Epitácio Pessoa a caminho até ao encouraçado São Paulo para acolher o Soberano da Bélgica, rei Alberto I. Este marca o último uso da Galeota D. João VI,

que, na sequência, passa a ser um objeto relíquia¹⁵ e começa o processo de musealização.

A embarcação retorna à Ilha das Cobras para a oficina de carpintaria do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), onde permanece até 1996/97, quando é transferida para o ECM para sua exposição visível ao público.

Com seu tombamento oficial em 1978, que será abordado mais à frente, e sua transferência para ser exposta no ECM apenas em 1996/97, a Galeota D. João VI permaneceu durante 20 anos no AMRJ, parada e retirada do seu uso. Nesse intervalo de tempo, não houve manutenção na embarcação para seu funcionamento, ademais, não há registros desse período de permanência, ocasionando uma perda da sua linha do tempo e o modo de sua conservação por um longo período.

Ao sair do AMRJ, em 1996/97, a galeota teve como destino sua exposição da ECM. Esse traslado foi realizado pela empresa Superpesa¹⁶ e a embarcação fica então exposta (figura 9) por 18 anos, e sua conservação é mantida através de limpeza mecânica. Em 2014, a exposição é fechada e, no ano seguinte, é mandado fazer o berço de rodas, onde hoje está apoiada, para facilitar a movimentação para os fundos do prédio, já que a galeota apresentava fragilidade estrutural com a possibilidade de afundar sua frente. Com isso, a embarcação fica 14 anos fora do olhar do público até sua ida para a IF (figura 10).

Hoje, como dito anteriormente, ela está sob guarda da MB, fazendo parte do seu acervo, aos cuidados da DPHDM, com inventário de número 9846, contendo 31 remos, 1 mastro e 1 bandeira em seu conjunto.

Juntamente com o histórico da galeota, ainda há peças sob guarda do Museu Histórico Nacional (MHN), pois em 1922 o museu da marinha é extinto, e todo seu acervo é transferido para o MHN, criado na mesma época, conforme o artigo do Decreto n°. 15596, de 2 de agosto. Dentre as peças que hoje pertencem ao MHN,

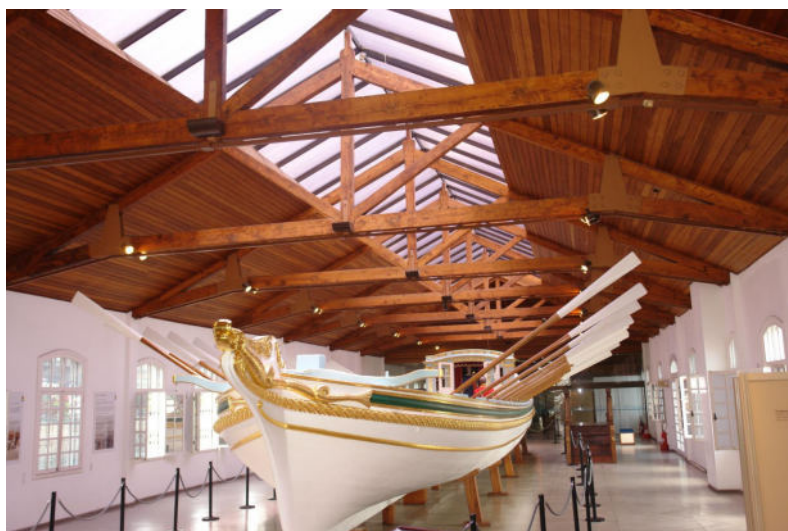
¹⁵ Relíquia: "qualquer objeto que teve contato com algum personagem religioso, histórico, mítico ou de um passado longínquo...". <Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/84/reliquia>> Acesso em: 3 de ago. de 2023

¹⁶ Superpesa: "serviços de Instalações Marítimas e de Transportes Especiais na modalidade rodo-marítima, atuando com foco na rentabilidade, responsabilidade social e sustentabilidade". <Disponível em: http://www.superpesa.com.br/?page_id=30#> Acesso em: 3 de ago. de 2023

podem ser citadas o lanternim, uma bandeira do I Reinado, um pau de bandeira, uma chapa de barretina de remador da galeota e uma barretina verde e prata.

Atualmente, a Galeota D. João VI, exemplar único na América Latina, encontra-se em processo de preparação para exposição de caráter temporário previsto com duração de cinco anos, na IF. Essa mudança de localidade foi realizada em 2023, saindo do ECM, onde permaneceu durante 26 anos, 18 deles exposta ao público e 8 dentro do prédio fechada, e chegando de fato na IF dia 19 de janeiro pela manhã para futura revitalização no local.

Figura 9 - Galeota exposta na ECM



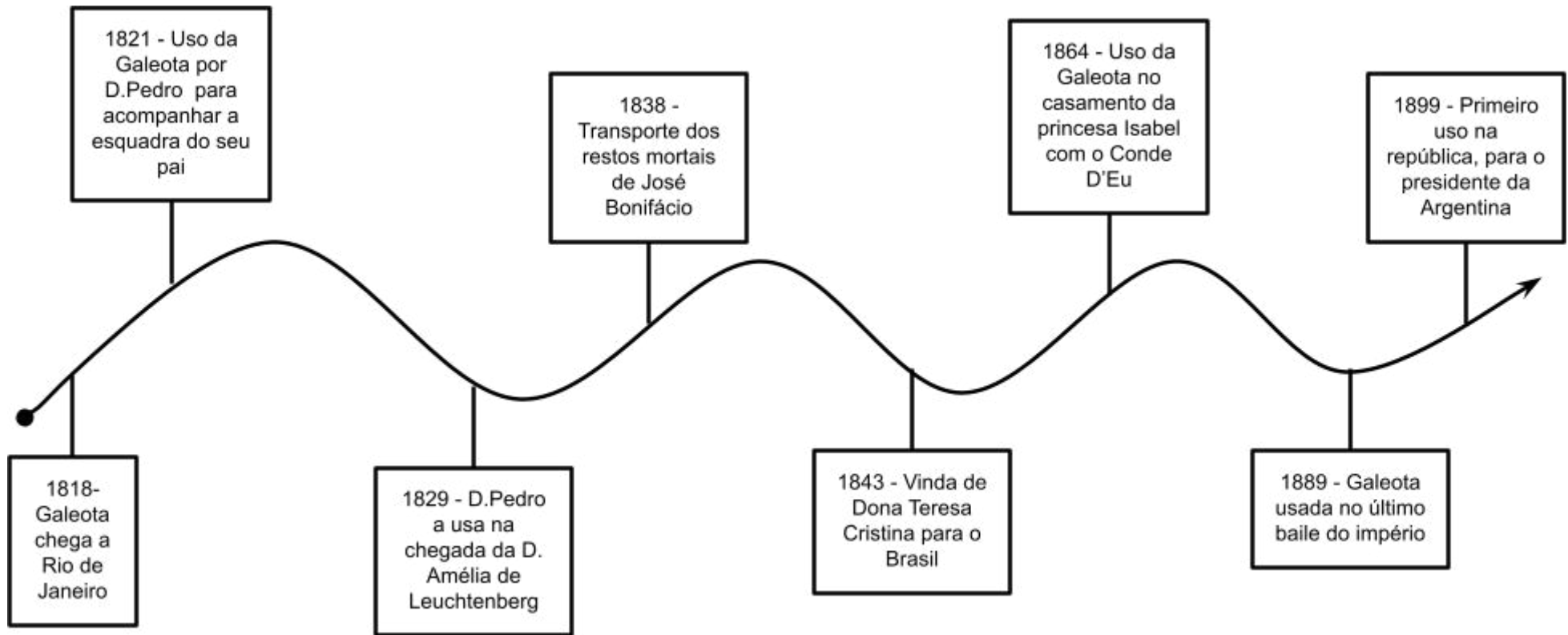
Fonte: DPHDM, departamento de museologia, divisão de acervo

Figura 10 - Galeota em preparação para exposição na IF



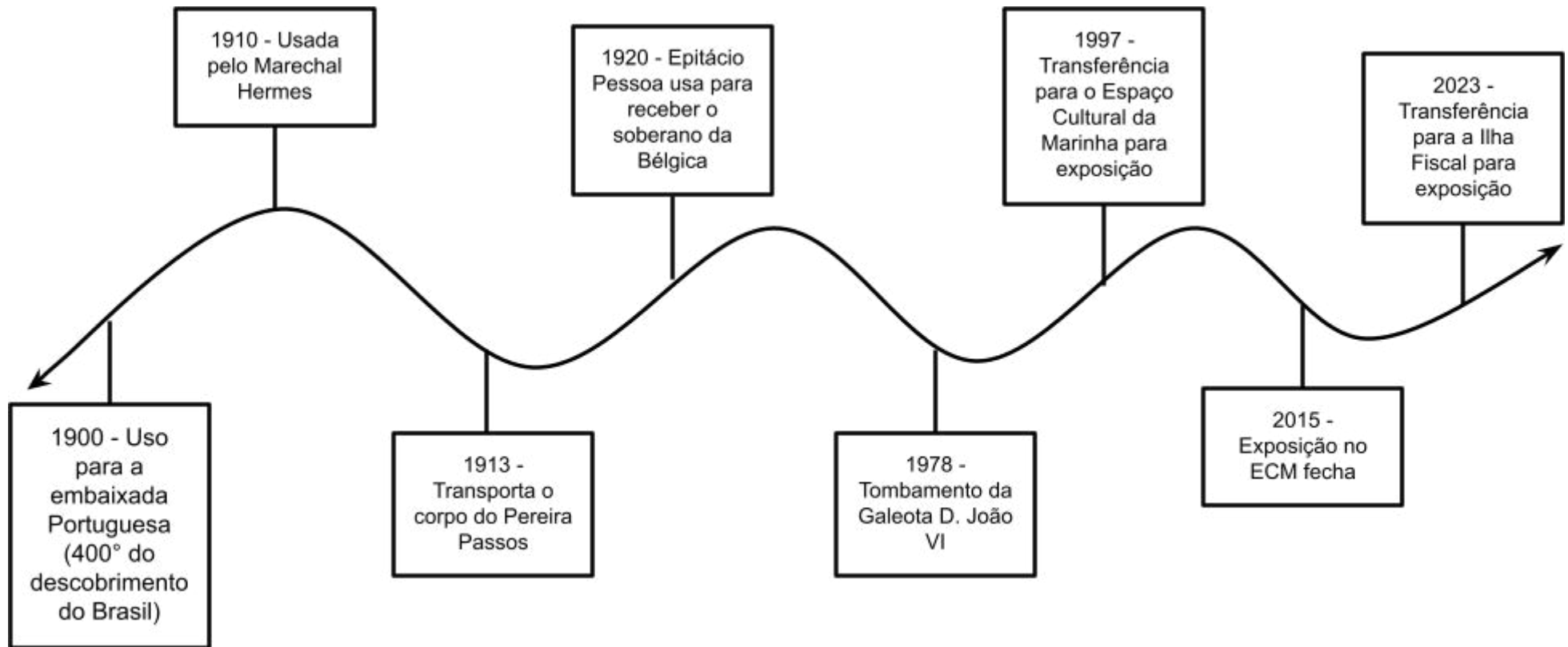
Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figura 11 - Linha do tempo Galeota D. João VI



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figura 12 - Linha do tempo Galeota D. João VI 2ª parte



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

1.1 Tombamento

Antes de falar propriamente sobre a peça em questão, procura-se compreender algumas propriedades sobre o que se entende por tombamento e em que âmbito ele se encontra, como federal, estadual ou municipal.

Segundo o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN), o tombamento é um meio legal de conhecimento, preservação e proteção dos bens com valor cultural, estando o bem cultural sob proteção governamental. Sob o resguardo federal, o tombamento foi instituído, segundo o Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937:

Artigo 1º - Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existente no País e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico. (IPHAN, 1937,p.1).

No campo estadual, o órgão responsável pelo tombamento dos bens culturais é o Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC), com respaldo pelo Decreto-Lei nº 2, de 11 de abril de 1969, que define os bens integrados e institui medidas para sua proteção. Já no setor municipal, no Rio de Janeiro, existe o Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro, que apresenta a orientação em relação a atos de tombamento e destombamento.

Assim, a Galeota D. João VI, embarcação que teve como primeiro intuito servir a família real no Brasil, por conta não só do seu histórico, mas também do significado, simbologia e valor cultural, teve seu tombamento provisório em 20 de dezembro de 1977, pelo órgão estadual, INEPAC. Desde o momento de sua construção até seu tombamento, passaram 170 anos e, em 31 de março de 1978, sai seu tombamento definitivo de número de processo E-03/001.533/78. Assim, no ano de 2023, completou-se 46 anos de tombamento (v. anexo 1).

Dessa forma a peça é protegida pelo INEPAC e está sob resguardo da MB. A Galeota D. João VI, encontra-se hoje em estado regular de conservação, com

necessidade de alguns restauros sob a condição de supervisão dos dois órgãos, que também ficam responsáveis pelas mudanças de localidade e exposições tanto realizadas quanto a ocorrerem. Assim, para cada ação dessas, que podem comprometer a integridade do bem, foi necessário a autorização do órgão tombador.

1.2 Histórico de Modificações e Restaurações.

Com o acúmulo de anos desde sua confecção, determinadas manutenções são inevitáveis, principalmente em sua época de uso contínuo. Infelizmente, como é uma peça com mais de 200 anos, algumas informações ficam perdidas com o tempo, ou não são registradas, ou são registradas com comentários superficiais a respeito do que foi feito.

Como as embarcações, de modo geral, necessitam de certas manutenções, com a Galeota D. João VI não foi diferente. A primeira que pode ser comentada foi a de 1899, a qual houve uma reforma no camarim para a visita do presidente da Argentina na época. O camarim foi quase todo refeito no estaleiro Prado Peixoto, em Niterói. Como na época a galeota ainda era vista como uma embarcação e tinha como uso ocasiões importantes, apesar da falta de documentação, tal ação pode ser justificada para dar continuidade a seu uso, ou seja, para atender ao seu propósito. Acredita-se que nessa intervenção foi retirada de cima da porta do camarim o símbolo do império e o dragão dos Braganças.

Outra intervenção com falta de informações foi a de 1920. Na ocasião da visita do soberano da Bélgica ao Brasil, em setembro do mesmo ano, visando a utilização da embarcação, algumas manutenções foram realizadas.

Em 1955, o ministro da marinha determinou a restauração da galeota para depois ser instalada em um museu da marinha. Ao mesmo tempo, ocorre um movimento do ministério da marinha, em 1956, de transferência da galeota para o MHN, que apenas não o recebe por não haver espaço para abrigar a galeota. Aparentemente, houve alguma intervenção em 1961 que, de acordo com Coelho (2008), havia restos de douramento original.

Em 1995/96, ocorreu a primeira restauração documentada, segundo Coelho (2009), onde foram reaplicados alguns elementos decorativos externos perdidos

com o tempo. Nesse momento, a galeota estava já há 17 anos parada no AMRJ. Nesta intervenção, também houve aplicação de massa e purpurina nas partes faltantes do douramento, retoque nas áreas de pintura lisa e aplicação de proteção no piso. Para facilitar o manuseio da galeota D. João VI, nessa ação, foi construído o berço para sua sustentação na exposição, em madeira garapa.

Em comemoração ao Bicentenário da Transmigração da Família Real ao Brasil, em 2008, houve outro restauro, só que dessa vez, a MB - DPHDM em parceria com a Associação Espírito Santo de Cultura, focou no retorno do douramento da galeota. Essa ação uniu uma equipe de técnicos tanto de Portugal quanto do Brasil para a realização da remoção da purpurina, consolidação e preparação da madeira para a aplicação do novo douramento com folhas de 24k, além da restauração do camarim que, hoje, encontra-se, no seu interior, coberto com veludo vermelho (figuras 13, 14, 15, 16 e 17).

Figura 13 - Processo de restauro do camarim de 2008, pintura externa



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figura 14 - Processo de restauro do camarim de 2008, nivelamento para pintura interna



Fonte: DPHDM, departamento de museologia, divisão de acervo

Figura 15 - Processo de restauro do camarim, 2008, pintura interna



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figura 16 - Processo de restauro do camarim, 2008, revestimento



Fonte: DPHDM, departamento de museologia, divisão de acervo

Figura 17 - Camarim atualmente, 2023



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

No ano de 2015, mandou-se fabricar um berço em metal com rodinhas no AMRJ, pois a Galeota D. João VI ia ser transferida para o fundo do prédio da ECM, manobra a ser realizada em 2016. Em 2020, foi elaborado um mapeamento de

danos pela então 1ª Tenente Sabrina Ribeiro , museóloga da divisão de acervo, através de uma análise organoléptica a fim de registrar seu estado de conservação.

Já a última ação de conservação foi realizada agora em 2023, após seu traslado para a IF, pois foi necessário realizar higienização mecânica e química da embarcação (figura 18). Ela foi realizada pelas estagiárias de conservação-restauração da DPHDM e do Abrigo do Marinheiro para preparar a galeota para sua exposição.

Figura 18 - Higienização da Galeota D.João VI



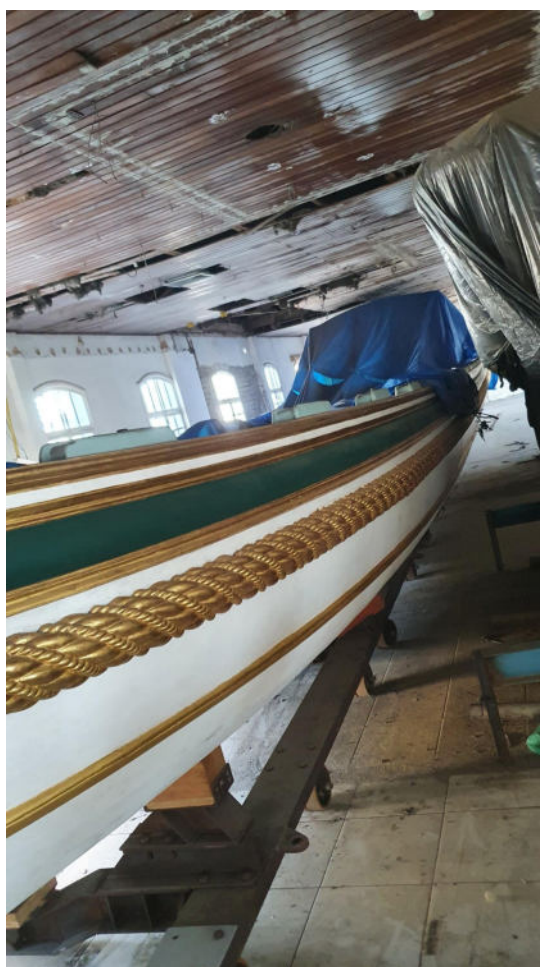
Fonte: Benevute (2023)

Capítulo 2 - Translado para a Ilha Fiscal

Capítulo 2. Translado para a Ilha Fiscal

Conforme explorado no capítulo anterior, houve a necessidade de mudar a Galeota D. João VI de lugar, não só para a execução do projeto do novo museu no ECM, como também por condição física do prédio, que apresentou afundamento em sua parte frontal, motivo pelo qual a embarcação se encontrava nos fundos do prédio (figuras 19 e 20).

Figura 19 - Local da Galeota D. João VI no prédio do ECM



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figura 20 - Galeota D. João VI, relação da sua posição no prédio do ECM



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Para a realização deste projeto, que abrangia o traslado e acondicionamento, realizou-se uma chamada pública, pelo PRONAC¹⁷ em 3 etapas. A primeira foi o edital para estrutura, seguido pelo edital para o transporte e, por fim, para o projeto museográfico.

Com a KWAY¹⁸ responsável por esse traslado, de um trajeto com grandes adversidades, a empresa preferiu contratar outra empresa para realização desse difícil desafio. Assim, o traslado da Galeota D. João VI seguiu com a mesma

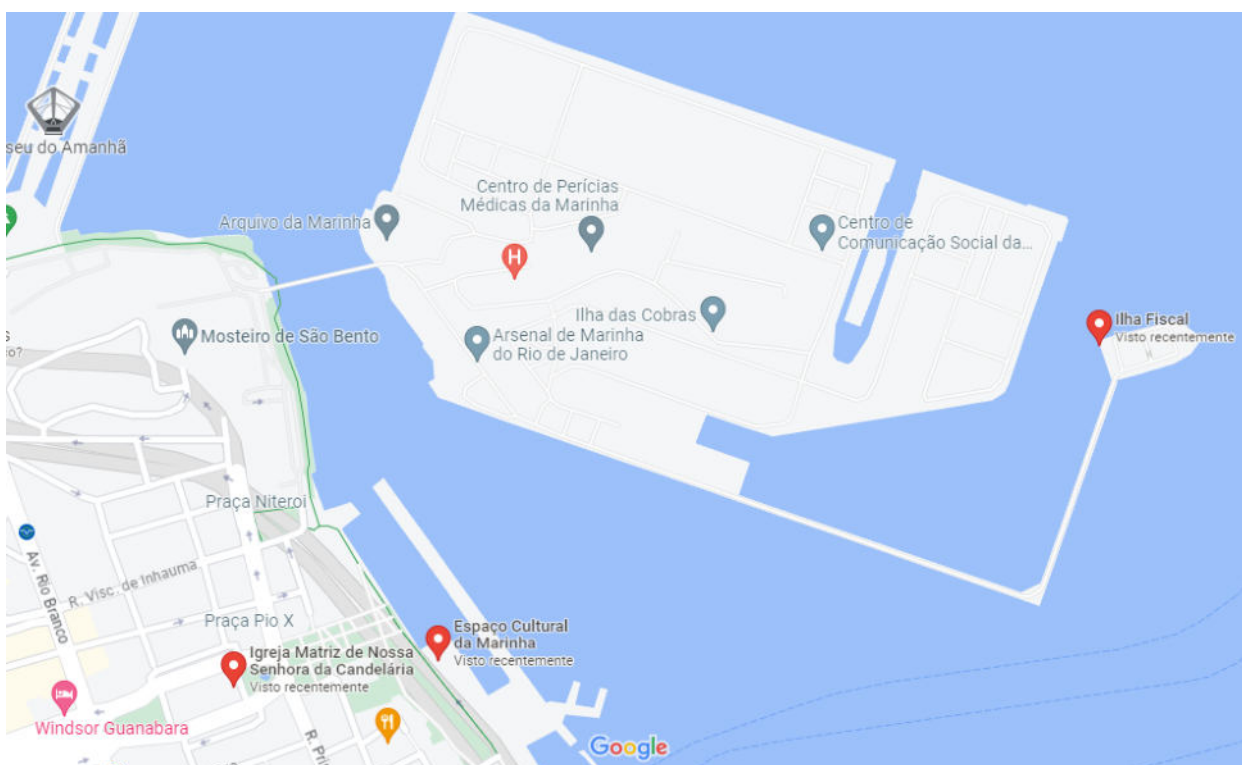
¹⁷ PRONAC: “A Lei nº 8.313, de 23 de dezembro de 1991, instituiu o Programa Nacional de Apoio à Cultura (Pronac) com o objetivo de ampliar o acesso à cultura e a produção cultural em todas as regiões; apoiar, valorizar e difundir as manifestações artísticas brasileiras; proteger nossas expressões culturais e preservar o patrimônio; além de estimular a produção cultural como geradora de renda, emprego e desenvolvimento para o país”. <Disponível em : <https://www.gov.br/funarte/pt-br/incentivo-e-apoio-a-arte/programa-nacional-de-apoio-a-cultura-pronac#:~:text=A%20Lei%20n%C2%BA%208.313%2C%20de,culturais%20e%20preservar%20o%20patrim%C3%B4nio>> Acesso em: 15 de jun de 2023

¹⁸ KWAY: empresa especializada em desenvolver Soluções Logísticas Personalizadas. Para mais informações ver em: <https://kway.com.br/>

empresa que já havia realizado o traslado da embarcação anteriormente, em 1996, em sua transferência para o ECM.

O contrato, acertado pela KWAY, com o objetivo de retirar a galeota do ECM com segurança em rumo a IF (figura 21), foi fechado com a empresa Superpesa para a movimentação tanto terrestre quanto aquaviária do acervo.

Figura 21 - Google Maps localizando o ECM, a IF e a Candelária



Fonte: <https://www.google.com/maps/@-22.8974811,-43.1726316,16.5z?entry=ttu>

Acesso em: 31 maio 2023

A Ilha Fiscal, nova residência da Galeota D. João VI, fica localizada na Baía de Guanabara, logo após a Ilha das Cobras. A Ilha dos Ratos, como era chamada, foi ao longo dos anos aplanada e aterrada até que, em 1882, D. Pedro II encomendou um projeto de posto aduaneiro ao engenheiro Adolfo del Vecchio. Em 1889, o prédio neogótico é finalizado, sofrendo ataques rivais em 1913, sendo posteriormente reconstruído e, em 1931, a marinha ocupa o belo castelinho, assim, perdendo sua função de posto aduaneiro. Hoje, a IF também é tombada pelo INEPAC de número do processo igual a E-18/001.177/90.

Apesar da movimentação começar apenas em 2023, tal projeto estava em andamento desde 2020. Mas, com foco na peça, a Galeota D. João VI começou a ser preparada para a movimentação em 16 de janeiro de 2023, processo que demorou 4 dias para sua chegada na IF, no dia 19/01/2023.

Assim, para de fato a galeota sair do ECM, deu-se início a um lento processo. O primeiro passo foi a colocação do puxador no berço de rodinha, berço este feito em 2015, e ocorreu no dia 16 de janeiro (figuras 22, 23, 24 e 25). Fabricado especialmente para essa movimentação, o puxador contém a medida exata para que o encaixe entre no berço, assim possibilitando a movimentação da Galeota D. João VI para fora do prédio sem fazer tração diretamente sobre o acervo.

Figura 22 e 23 - Puxador feito para encaixe no berço



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figura 24 e 25 - Encaixe do puxador no berço



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Ao dar sequência, realiza-se no dia seguinte a manobra de retirada da galeota D. João VI de dentro do prédio, acoplado o caminhão, com características específicas para que seja um processo lento, de forma a apresentar maior estabilidade de movimentação para a peça, ao puxador previamente acoplado ao berço da galeota. Tal máquina apresentava em sua estrutura um peso em sua traseira (figura 26), o que transfere maior constância a movimentação, reduzindo os trancos e movimentos rápidos, garantindo maior estabilidade.

Figura 26 - Estrutura do caminhão



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Com a movimentação realizada ao poucos, o propósito é retirar a galeota com cuidado e lentamente do fundo do prédio, pois em sua lateral esquerda, a bombordo, havia uma parede (figura 27), assim necessitando um pouco mais de atenção, até por conta de um mínimo degrau, onde colocaram pequenas tábuas amortecendo a descida (figura 28).

Figura 27 - Galeota em relação ao espaço que se encontrava



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figura 28 - Solução em relação ao degrau



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Nesse processo de descida, por conta do peso, rigidez e dimensão longitudinal da peça, mesmo o degrau apresentando pouca altura, a base suspendeu do chão e a galeota do berço e, conforme dava continuidade ao processo, aos poucos, a base e a galeota desciam novamente para o lugar (figuras 29, 30 e 31).

Figuras 29, 30 e 31 - Afastamento da Galeota do suporte/berço



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Como havia alguns anos que a peça não era movimentada, no começo, houve necessidade de destravar algumas rodas que estavam emperradas, processo que foi feito através de um bastão, ao empurrar apenas as rodas em direção ao movimento.

Por conta da posição da galeota em relação ao portão de saída do prédio, após as primeiras movimentações trazendo-a um pouco para frente, ao sair da área com a parede, foi necessário puxá-la um pouco para esquerda, direcionando as rodas com um bastão para a direção desejada (figuras 32 e 33). Assim, centralizando-a com a porta, processo que levou o total de 2 horas percorrendo aproximadamente 170m, até que a Galeota D. João VI fosse retirada do prédio.

Figuras 32 e 33 - Redirecionamento das rodas do berço



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Outro percalço enfrentado durante a trajetória foram as escadas da entrada do prédio, solucionado pela empresa com o aparafusamento de uma prancha metálica no topo da escada, apoiada com madeira em sua extensão (figuras 34, 35 e 36), de modo a formar uma rampa, possibilitando a descida gradativa da galeota. No entanto, novamente ocorreu a elevação da peça saindo da base.

Figura 34 - Prancha metálica nas escadas para descida da Galeota



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figuras 35 e 36 - Elevação da galeota e do berço em relação à descida



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Já do lado de fora do prédio, a galeota foi posicionada à esquerda, mais próxima a baía de Guanabara (figura 37), para ser içada com mais facilidade e, em seguida, foi retirado o puxador do berço, terminando o transporte terrestre. Após acomodar o acervo, foi feita uma rápida avaliação da parte externa do casco, pois apresentava alguns desprendimentos da camada pictórica antes da movimentação, para assim dar continuidade.

Figura 37 - Posição da galeota na parte externa do prédio



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

A próxima etapa seguia para o transporte marítimo, realizado na madrugada do dia 19 de janeiro, decisão tomada por conta de fatores marítimos importantes

como maré baixa e pouca transição marítima, assim como a ausência de movimentação das barcas ao entorno. Para dar andamento ao processo do translado, abaixo do berço de rodinhas, foram colocados longos tubos metálicos (figuras 38 e 39) por onde seria içada a galeota, evitando mais uma vez contato direto sob ela, preservando a peça frente a possibilidade de maiores danos.

Figura 38 - Preparação para o içamento da Galeota



Fonte: Benevute (2023)

Figura 39 - Preparação para o içamento da Galeota



Fonte: Benevute (2023)

Após os 5 tubos distribuídos e acomodados sob o berço, por volta das 5h da manhã, começou o processo de içamento da galeota D. João VI para dentro da

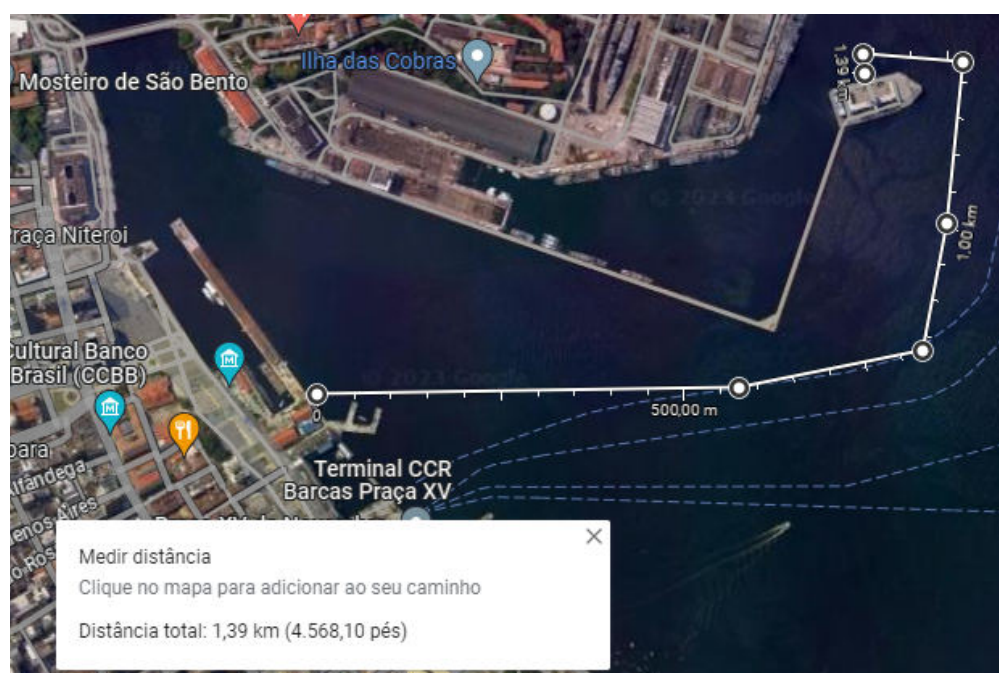
barca que a levaria lentamente para a IF (figura 40). A peça percorreu aproximadamente 1400m até atracar a barca no fundo na IF (figura 41).

Figura 40 - Içamento da galeota para a barca



Fonte: Benevenute (2023)

Figura 41 - Trajeto de deslocamento segundo o Google Maps



Fonte: <https://www.google.com/maps/@-22.9003429,-43.1739719,1374m/data=!3m1!1e3?entry=ttu>

Acesso em: 31 maio 2023

Finalizando o processo de traslado, ainda era necessário mais uma etapa, o içamento da peça sobre a IF (figuras 42 e 43) para que entrasse já no esqueleto da

sua vitrine de exposição, com o auxílio de 4 cordas em cada extremidade da embarcação servindo como guia. Esse processo apresentou algumas complicações, onde houve a necessidade da retirada de uma peça da estrutura para garantir que a Galeota D. João VI não entrasse em contato com a estrutura e sofresse dano ao descer para o solo (figuras 44 e 45).

Figuras 42 e 43 - Içamento na Ilha Fiscal



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figuras 44 e 45 - Estrutura desmontada para entrada da Galeota



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Enfim, em terra firme, a galeota chega na IF às 7h30 da manhã, após toda manobra realizada para que entrasse completamente no retângulo previamente marcado pelo posicionamento da estrutura no solo. Com a retirada dos tubos metálicos (figuras 46 e 47) e centralização na disposição da vitrine com o auxílio do

berço de rodas, a Galeota D. João VI, ainda pela manhã, encontrava-se no seu novo ambiente de exposição.

Figura 46 - Retirada dos tubos de içamento



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figura 47 - Retirada dos tubos de içamento



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

De modo geral, apesar da grande dimensão da galeota D. João VI e de sua fragilidade pictórica, o translado dela foi bastante cuidadoso e não trouxe grandes danos a sua estrutura, que se mantém estável, nem ao seu aspecto estético, que após estar na IF, não apresentava grandes alterações.

Como relato, este translado adquire uma característica interessante sobre a experiência vivida e a realização de um procedimento atípico de movimentação marítima de acervo com a peça exposta apenas coberta por uma lona azul como proteção, já presente na Galeota desde o fechamento de sua exposição no ECM, colocado sobre a peça pela MB.

Capítulo 3 - Acondicionamento Temporário na Ilha Fiscal

Capítulo 3. Acondicionamento provisório na Ilha Fiscal

3.1 Conceitos e teorias da conservação-restauração: reflexões

Antes de pensar no acondicionamento realizado para a Galeota D. João VI, e com as observações feitas dos desgastes e degradações do efeito do tempo no capítulo anterior, ficam algumas reflexões a serem consideradas sobre um futuro restauro para a embarcação e pontos necessários a serem levados para sua conservação ao observar diferentes teóricos sobre conservação-restauração.

No campo da conservação-restauração, podemos considerar a contribuição teórica dos pensadores europeus do século XIX. Dentre eles, destacamos o francês Viollet-le-Duc, o inglês John Ruskin e o italiano Camillo Boito.

Entre as diversas questões apontadas na teoria elaborada pelo arquiteto Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc, consolidada no século XIX, está a busca por um estado arquitetônico completo com objetivo de unidade estilística, realizando substituições. Para o autor, devemos voltar no tempo em que as obras foram construídas e/ou planejadas.

Enquanto John Ruskin, de pensamento oposto ao de Viollet-le-Duc, preconizava e admitia a “morte” do bem, já que mantinha um grande respeito à materialidade original, ao autor e as marcas do tempo que contam histórias através delas. Assim, o autor considerava apenas algumas manutenções, ainda aceitando sua finitude.

Camillo Boito então, ao considerar Ruskin e analisar sua opinião, reflete sobre deixar o bem chegar ao estado de ruínas e considera a necessidade de se fazer conservação periodicamente que garantem a sobrevivência do bem (2002). O autor, influenciado por duas vertentes diferentes, uma mais invasiva, de Viollet-le-Duc, que preconizava a unidade de estilo do bem a ser restaurado sem se importar com a passagem de tempo, e outra respeitando essa passagem de tempo, admitindo-a como parte da história do bem, conservando-a e admitindo a finitude aplicada por John Ruskin.

No livro, *Os restauradores*, Boito (2002) trabalha sobre a ideia de restauro em obras degradadas de forma a deixá-las do modo que estão, ou reverter antigos ou maus restauros, apresentando exemplos de adições em obras escultóricas, em pinturas e na arquitetura. Ao referenciar as obras escultóricas, o autor foca nas estátuas gregas e romanas com membros faltantes, e ao exemplificar em pinturas, onde não se fala só de maus restauros, mas até onde pode ir uma restauração e qual o seu limite sem interferir na obra do autor e "contenta-se com o menos possível" (Boito 2002). Já ao tratar de adições em arquitetura, o autor dá ênfase em sua parte estrutural, pois não como conservar e restaurar blocos de sustentação que não exercem mais sua função sem trocá-los, assim mantendo ainda o total, sem cair em ruínas, porém não mais em peças originais, mas sim com as mesmas características de superfície em relação às figuras nela presentes.

Outro autor que traz válidas reflexões sobre o tema é Salvador Muños Viñas, teórico contemporâneo da conservação que se utiliza de autores clássicos para analisar e mostrar que conceitos como os de conservação-restauração, podem ser estudados sob novas perspectivas. Viñas (2003) começa explorando o conceito de conservação, ao dizer que, de modo geral, consiste na manutenção do estado atual de determinado bem, minimizando futuras alterações. Desta forma, adotando medidas para que o bem sofra menos danos possível a maior prazo. Já no âmbito da restauração, o autor define este conceito segundo o exemplo da carta de Veneza de 1966, como uma operação especializada com objetivo de preservar e revelar os valores estéticos e históricos do monumento. Portanto, Viñas estabelece 3 grandes conceitos:

1. *Preservación, o conservación ambiental* (o indirecta, o periférica), que es la actividad que consiste en adecuar las condiciones ambientales en que se halla un bien para que éste se mantenga en su estado presente
2. *Conservación, o conservación directa*, que es la actividad que consiste en preparar un bien determinado para que experimente la menor cantidad posible de alteraciones interviniendo directamente sobre él, e incluso alterando o mejorando sus características no perceptibles - no perceptibles, se entiende, para un espectador medio en las condiciones habituales de observación de ese bien. La conservación directa también puede alterar rasgos perceptibles, pero sólo por imperativos técnicos.

3. *Restauración*, que es la actividad que aspira a devolver a un estado anterior los rasgos perceptibles de un bien determinado -perceptibles, se entiende, para un espectador medio en condiciones normales de observación. (Viñas, 2003, p 23-24)

Ainda sim, Viñas separa a conservação-restauração em subtópicos, assim os trabalhando melhor ao explicitar em restauração de antiguidades, de obras de arte, de objetos históricos, de objetos historiográficos, de bens culturais e de bens culturais intangíveis. Essa separação é feita na tentativa de identificar cada bem e qual parte seu significado se ocupa, além de se importar com seus valores e simbolismos para bem avaliar um objeto e seu tratamento de conservação-restauração, a partir da análise e do contexto do bem.

Ao considerar esses pensadores, pode-se seguir então este trabalho avaliando a vitrine realizada para conservar a Galeota D. João VI enquanto sua residência permanece na IF.

3.2 Conservação Preventiva

Ao se tratar de uma peça de acervo, é inevitável a presença do pensamento de como lidar com tal bem, como conservar sua vida para que sua história se estenda para futuras gerações? Assim, é perceptível a ligação intrínseca atual entre um objeto musealizado e a sua conservação. Mas o que abrange a conservação? Adota-se, então, segundo o International Council of Museums - Committee for Conservation (ICOM - CC), para uma terminologia mais clara entre seus membros, as definições de conservação e conservação preventiva:

Conservação – todas aquelas medidas ou ações que tenham como objetivo a salvaguarda do patrimônio cultural tangível, assegurando sua acessibilidade às gerações atuais e futuras. A conservação compreende a conservação preventiva, a conservação curativa e a restauração. Todas estas medidas e ações deverão respeitar o significado e as propriedades físicas do bem cultural em questão.

Conservação preventiva – todas aquelas medidas e ações que tenham como objetivo evitar ou minimizar futuras deteriorações ou perdas. Elas são realizadas no contexto ou na área circundante ao bem, ou mais

frequentemente em um grupo de bens, seja qual for sua época ou condições. Estas medidas e ações são indiretas – não interferem nos materiais e nas estruturas dos bens. Não modificam sua aparência. (ABRACOR, 2008, p.1)

Ao aplicar a terminologia sobre esse trabalho, se assume o termo conservação preventiva para o intuito do acondicionamento realizado através da vitrine, além de sua função expositiva. Assim, é aplicado esse termo para ações que visam retardar deteriorações e prevenção de danos ao bem por controle ambiental e ações humanas.

Sobre a análise dessa perspectiva, nota-se que alguns problemas ocorreram durante a construção da vitrine, em sua grande parte com as mudanças climáticas da estação, de modo a enfrentar novos problemas para a conservação da embarcação enquanto a galeota não ficava protegida diretamente das ações dos fortes ventos, chuvas e luz solar direta, visto em mais detalhes no próximo tópico.

3.3 Acondicionamento

Como abordado anteriormente, a Galeota D. João VI foi transferida temporariamente para a IF por motivos de futuras obras no ECM. Assim, com essa mudança, foi necessário pensar em um ambiente próprio para sua exposição, já que não havia um espaço adequado e protegido das ações climáticas para recebê-la na IF até as obras no ECM serem concluídas para colocá-la no novo museu a ser construído no lugar do prédio onde ela se situava.

Como a Marinha do Brasil é um órgão público, para tal obra, foi realizada uma licitação, disputada entre 3 empresas privadas. Dessa maneira, a empresa responsável pela execução dessa empreitada foi a KWAY Soluções Integradas. Com o desafio em mãos de cuidar da galeota, não só para a exposição, mas ao pensar no seu comportamento a médio prazo, começa a resolução do seu novo acondicionamento.

Ao pensar em como prosseguir, a KWAY buscou, segundo seu projeto museográfico, aplicar como conceito uma estrutura funcional e sustentável, ao

considerar critérios ambientais, que visam soluções, técnicas e materiais resistentes tanto financeiramente quanto com mínimo impacto ambiental. Com o intuito de causar menores impactos visuais com um projeto contemporâneo e integrado à paisagem, a empresa buscou ainda o uso de sistemas construtivos modulares pré-fabricados.

Dessa maneira, ao escolher esses sistemas modulares na estrutura metálica da vitrine de acondicionamento da Galeota D. João VI, a empresa leva em consideração sua resistência e durabilidade, além de contar com uma obra seca, o que mais a frente veremos que foi um ponto importante ao se pensar no patrimônio e na facilidade de montagem contando com menor tempo de execução.

Em sequência, a vitrine de acondicionamento da Galeota D. João VI foi idealizada com tipologia de contêiner, de dimensões 20m(l) x 26,50m(c) x 4,50(h), totalizando 138m². O projeto original contava com a presença de iluminação e ventilação zenital, termo utilizado para entrada de luz e ar dos pontos altos do ambiente, e contava também com um lanternim, estrutura sobreposta do telhado que permite tal renovação de ar (figura 48).

Figura 48 - Projeto da vitrine de exposição



Fonte: Projeto KWAY

Esse planejamento incluía telhas acústicas, calha na parte traseira com esgotamento pluvial conduzido por corrente, e na parte frontal, painéis de vidro de 10 mm de espessura (figura 49), vedação vertical por meio de painéis metálicos

térmicos, com face interna e externa em aço zincalume, que apresenta uma vida útil maior comparada a outros materiais, além de bom isolamento térmico, sendo os painéis preenchidos com 30mm de poliestireno conferindo maior isolamento. Constam também, no planejamento, uma porta chaveada para acesso ao acervo (figura 50), 8 exaustores, 4 detectores de fumaça, 8 extintores e iluminação LED.

Figura 49 e 50 - Painéis de vidro e portas chaveadas



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Como se trata do acondicionamento de um bem tombado pelo INEPAC, antes da execução do planejamento, ocorreram etapas de análise, aprovação e mudanças feitas pelo órgão tombador. Por decisão do INEPAC, houve a retirada do lanternim do projeto, com a justificativa da possibilidade da entrada de água das chuvas pelas aberturas, que iria atingir diretamente o acervo, assim causando danos a curto/médio prazo.

Ao refletir sobre o acervo, suas necessidades, meio de conservação e medidas preventivas, a empresa instalou 6 exaustores, 3 na vedação da vitrine em frente à popa e 3 na vedação em frente à proa, com disposição triangular, dois em cima e um embaixo (figuras 51 e 52). Ainda ficou de ser cumprido a instalação dos detectores de fumaça sem fio, com funcionamento a bateria de durabilidade de 5 anos, não utilizando eletricidade, com LED indicador de funcionamento, porém, até a realização deste trabalho, a instalação não pode ser concluída. Esses detectores foram feitos para ambientes internos com intensidade superior a 85 decibéis, som considerado alto. Além disso, foram colocados 3 extintores a base de pó químico

(figura 53) e foi adicionado iluminação de LED, instalada em trilho sobre a janela de vidro, no total de 74 unidades de 6w voltadas para o acervo e para a legenda dos painéis.

Figuras 51 e 52 - Posição dos exaustores



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figura 53 - Extintores



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Com a execução a ser planejada em 4 meses para a exposição do acervo, e as obras iniciadas na primeira semana de dezembro, a obra seguiu a seu quinto mês, ainda não finalizada em meados de maio, porém, restavam apenas algumas finalizações como detectores de fumaça, os painéis com legendas, o envelopamento externo, entre outros detalhes. Apesar do pequeno atraso, em maio a galeota já estava com a vitrine ao seu redor (figura 54).

Figura 54 - Vitrine quase finalizada



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Infelizmente, por conta de sua dimensão, a vitrine da galeota D. João VI precisou ser construída com ela já posicionada. Essa condição expôs a galeota a constante mudança de temperatura, ventos diretos, chuvas fortes e a condições da própria construção da vitrine por aproximadamente 4 meses, pois a estação predominante era o verão até o fechamento da vitrine (figura 55).

Figura 55 - Exposição da Galeota durante os meses de construção da vitrine



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Apesar da galeota estar coberta durante a construção na vitrine com grossas lonas, lamentavelmente, por ficar exposta ao tempo, entrou água na parte interna da embarcação, nos cavernames, não havendo grandes danos, pois a galeota tem

sistema de escoamento se tratando de um barco. Além disso, houve também o empoçamento abaixo do bem cultural (figuras 56 e 57), aumentando o nível de umidade próximo da peça que já apresentava fragilidade em sua camada pictórica.

Figura 56 - Empoçamento após as chuvas



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figura 57 - Empoçamento após as chuvas



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

No entanto, analisando a camada pictórica, constata-se que essa mudança de temperatura e umidade presente não foi favorável. Mesmo que em graus não tão severos, pelas características das madeiras, ainda há processo de dilatação e contração, que trabalha sobre a característica elástica da camada de preparação e da tinta, que já se encontrava fragilizada, o que ocasiona piora em algumas rachaduras já existentes (figuras 58 e 59).

Figuras 58 e 59 - Craqueles pré-existent

Fonte: Elaborada pela autora (2023)

Outro ponto a ser levantado é que, apesar de no ECM a galeota permanecer com uma lona sobre ela quase em tempo integral, o espaço era amplo para a circulação do ar, abaixando a temperatura local. Já na vitrine, a galeota permaneceu sem essa circulação e com o sol diretamente sobre ela por algum tempo, apesar do vidro apresentar uma película UV. Essas condições fizeram com que a temperatura aumentasse consideravelmente entre 10h da manhã e 13h da tarde e baixasse ao cair da noite, assim, apresentando grande variação de temperatura ao longo do dia (figura 60).

Figura 60 - Vidro com a película

Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Por decorrência das chuvas, antes de fecharem a vitrine, havia acúmulo de água no chão mais próximo à popa da galeota (figura 61), de modo a ocasionar aumento de umidade perto da peça. Isso acarretou uma maior sensibilidade na camada pictórica (figura 62), principalmente nas áreas de douramento, que é a base d'água - o método mais tradicional de douramento se dá umedecendo com água o local previamente preparado para a recepção do douramento e, em seguida, aplica-se a folha de ouro com o auxílio de um pincel macio, no final, polindo com um brunidor a fim de resultar num melhor acabamento, quando sua base é sobre gesso ou bolo-de-armenia. Essa base pode ser preparada de duas formas, ou com bolo armênio, ou com mordente.

Figura 61 - Acúmulo de água na vitrine

Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figura 62 - Sensibilidade da camada pictórica sob umidade e temperatura elevada



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Como o douramento da galeota D. João VI estava fragilizado e a embarcação passou um tempo sob as lonas, não só por proteção contra o tempo, mas também na intenção de evitar o contato com a obra da vitrine ao seu redor, esse contato direto da lona com a embarcação ocasionou perda de douramento em algumas partes da proa e da popa, onde havia mais atrito na retirada da lona (figura 63, 64, 65 e 66).

Figura 63 - Perda de douramento



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figura 64 - Perda de douramento



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Figuras 65 e 66 - Perda de douramento



Fonte: Elaborado pela autora (2023)

Com a função de proteção direta da ação ambiental ao redor, como roedores, pássaros, ventos e luz solar sobre ao acervo, a vitrine cumpre seu papel, quase anulando a incidência UV, segundo as especificações da película, e protegendo contra os fortes ventos e chuvas que atingem a IF. Para melhor monitorar a peça e seus comportamentos, se fazia necessária a medição constante de temperatura e umidade, para avaliar essas variações e possíveis danos causados.

Apesar da peça apresentar certa estabilidade com a umidade um pouco acima da recomendável, não só por ser uma embarcação, mas porque sua exposição no ECM também era próximo ao mar, no verão, principalmente em temperaturas mais altas, a vitrine apresenta algumas características parecidas com uma estufa por conta da umidade presente. Porém, essa avaliação foi realizada com a presença de acúmulo de água dentro da vitrine.

Ao avaliar as condições da peça dentro da vitrine depois da troca de estação, considerando temperaturas mais baixas, em torno de 21° C, o ambiente interno da vitrine apresenta-se levemente mais quente que o externo, o que prova ser um bom isolamento térmico no frio, não podendo dizer o mesmo sob temperaturas mais elevadas.

Ao se pensar em um acondicionamento temporário, a vitrine expositiva atende os requisitos de exposição, de proteção da galeota contra intempéries climáticas, como ventos e chuvas fortes e de excretos de pássaros, além de garantir o afastamento do público, evitando maiores danos e toques na embarcação.

Considerações Finais

Considerações Finais

Esse trabalho pretendeu entender a Galeota D. João VI como acervo, assim como relatar os processos adequados para seu traslado de forma segura e a análise apropriada do seu acondicionamento realizado para a exposição na IF. Para isso, procurou tanto explorar seu histórico quanto sua importância na atualidade, a partir de pesquisas, levantamento bibliográfico, pesquisas documentais, leitura de artigos, projetos e acompanhamento das etapas de traslado e acondicionamento junto ao DPHDM.

Para se atingir uma compreensão dos recentes procedimentos sob a galeota, definiu-se três objetivos específicos. O primeiro sobre o entendimento da peça como acervo, ao procurar mais sobre seu histórico, completar lacunas, e entender sua materialidade de forma a melhor conhecer a peça. Verificou-se que, por se tratar de um acervo com muitos anos de história e poucos relatos de época, acabaram havendo algumas incongruências, não só pelas informações limitadas como também a confusão de nomes similares entre outras embarcações da época. Ainda assim, a construção do histórico foi bastante satisfatória.

Depois, foi realizado o relato da necessidade do traslado da Galeota D. João VI, ao descrever cada passo realizado pela empresa KWAY no intuito de trazer o acervo em segurança para a IF. O acompanhamento concedeu um maior entendimento e experiência sobre novos desafios de transportes de peças musealizadas, ao se tratar de uma peça de grande dimensão e com partes da camada externa, pictórica e de base, fragilizadas.

Por último, foi efetuado a análise do acondicionamento promovido pela vitrine de exposição da peça. O estudo permitiu a compreensão de algumas necessidades, como a construção da mesma ao redor da peça, uma ação arriscada necessária por conta da espacialidade do local e dimensões da obra, além de acompanhar partes da construção, assim como o comportamento da Galeota D. João VI em um curto espaço de tempo dentro desse acondicionamento.

Com isso, pode-se destacar que, em relação ao histórico, consegue-se cobrir algumas lacunas, ainda que outras tenham permanecido em aberto a serem

solucionadas, como a pesquisa da documentação sobre a intervenção feita pelo arsenal. Já em relação ao traslado, foram obtidas, além de experiência sobre esse acompanhamento, novas visões sobre a movimentação de peças de grandes dimensões. Ao relatar e observar o modo de acondicionamento da Galeota D. João VI, foi possível observar alguns problemas, já ditos anteriormente, a serem levados em consideração sobre novos acondicionamento para as peças em relação à estabilidade anterior.

Em contribuição para um melhor entendimento sobre a materialidade em questão, esse trabalho traz maiores informações sobre o conhecimento da peça, além do relato externo de processos, que costumam ser altamente arriscados por atuar diretamente com a peça e sua estabilidade.

Apesar de algumas dificuldades em pesquisas, como algumas incongruências de datas históricas comparando duas ou mais bibliografias, com algumas pesquisas externas, essas diferenças puderam ser solucionadas com tranquilidade. Além disso, houve também a dificuldade relativa ao pouco material de conservação sobre embarcações, porém, ainda sim foi possível avaliar sua conservação conforme as necessidades da peça e sua materialidade como a tinta e o douramento presente em sua camada pictórica.

De modo geral, o acondicionamento da galeota D. João VI a protege das ações climáticas e dos movimentos externos, isolando-a, e protege a peça do público na abertura da sua exposição. Porém, para uma avaliação mais profunda, seria necessário realizar um acompanhamento de espectro de maior tempo a fim de coletar mais dados sobre seu comportamento e estabilidade dentro da vitrine, assim como analisar mais dados específicos, como a variação de temperatura e a umidade relativa presente em diferentes épocas e estações do ano.

Por fim, ao pensar nas próximas pesquisas sobre a Galeota D. João VI, pode-se propor temáticas como uma avaliação de espectro maior de tempo sobre o comportamento da peça ao longo do ano, contando com diversas temperaturas e as diferentes estações do ano em seu atual acondicionamento. Também é possível explorar maiores pesquisas sobre métodos mais adequados de conservação voltados a embarcações semelhantes à Galeota D. João VI.

Referência Bibliográfica

Bens Tombados. IPHAN. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/126#:~:text=O%20tombamento%20%C3%A9%20o%20instrumento,administra%C3%A7%C3%A3o%20federal%2C%20estadual%20e%20municipal>> Acesso em: 5 maio 2023

Boito, Camillo, **Os Restauradores**, SP, Ateliê Editorial, 2002

Boletim Eletrônico ABRACOR ABRACOR. Terminologia para definir a conservação do patrimônio cultural tangível. In: Boletim Eletrônico da ABRACOR, nº1. jun. 2008.

CAMINHA, Henrique Marques, **Dicionário Marítimo Brasileiro**, RJ, Clube Naval, 1996

Cesar, William Carmo. Galeras, galeças e galeotas: uma tradição mediterrânea, **Revista de Villegagnon**, n 12, p. 23-29, 2017. Disponível em: <https://avil.org.br/wp-content/uploads/2022/06/REVISTA_VILLEGAGNON_No.12_2017.pdf#page=25> Acesso em: 26 mar. 2023

CHERQUES, Sérgio, **Dicionário do MAR**, Editora Globo, 1999.

de Almeida, Cícero. **Uma embarcação real, imperial e republicana: A trajetória da “Galeota de D. João VI”**. In: **História a Bordo Ciclo de palestras sobre a Galeota**, Rio de Janeiro, 2023

DOCUMENTAÇÃO referente a intervenções anteriores, fornecida pela DPHDM - Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha do Museu Naval: relatórios e recortes com notícias.

Gonzaga, Armando Luiz. **Madeira: Uso e Conservação**. Brasília, DF: IPHAN Monumenta, 2006. 246p.

INEPAC, Patrimônio Cultural de Bens Tombados. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/276> Acesso em: 19 jun. 2023

INEPAC, Patrimônio Cultural de Bens Tombados. Disponível em: <http://www.inepac.rj.gov.br/index.php/bens_tombados/detalhar/250> Acesso em: 17 maio 2023

INEPAC, **Decreto-Lei nº 2**, de 11 de abril de 1969

IPHAN, **Decreto-Lei nº 25**, de 30 de novembro de 1937

NORA, Pierre. **Entre Memória e História. A problemática dos lugares**. Traduções Yara Aun Khoury. São Paulo, 1993

Pedersoli Jr., José Luiz; Antomarchi, Catherine; Michalski, Stefan. **Guia de Gestão de Riscos para o Patrimônio Museológico** [s.l.]: ICCROM-ICC, 2018.

Projeto da Kway, Fornecido pela DPHDM - Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha do Museu Naval.

RIO DE JANEIRO, Prefeitura municipal de. **Conselho Municipal de Proteção do Patrimônio Cultural**. Rio de Janeiro

SANTOS, Miriam Benevenuto. **Os Objetos de Ciência e Tecnologia nas Coleções da Marinha: “por mares nunca dantes navegados”**. 2017. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Museologia e Patrimônio, UNIRIO/MAST, Rio de Janeiro, 2018.

Scavarda, Levy. **O galeão D. João VI**. In: *revista Marítima Brasileira* (RJ) - 1881 a 2012 ano 1968\Edição 00187 p. 182 - 212

Vianna, Marfa Barboza. **A Galeota Imperial**. In: *Anais do Museu Histórico Nacional* (RJ) - 1940 a 2016 Ano 1945\Edição 00006 (25) p. 305-311

VIÑAS, Salvador Muñoz. Teoría contemporánea de la Restauración. Madrid: Editorial Síntesis, 2010