

# O projecto de conservação das galeotas reais portuguesas: um desafio para a museologia contemporânea

Lorena Sancho Querol  
Conservadora e Museóloga

## Uma colecção única

A Colecção de Galeotas Reais portuguesas é formada por seis embarcações que estão expostas ao público no Museu de Marinha de Lisboa.

São conhecidas, vulgarmente, pelo nome ou pelo cargo de quem mandou construí-las, com excepção do Bergantim Real – também conhecido como Galeota Real – que foi encomendado, em 1780, pela Rainha Dona Maria I.

Das restantes galeotas que constituem esta colecção, quatro foram construídas no século XVIII: Galeota de D. João V, de D. José I, de D. Carlota Joaquina e do Inspector da Alfândega de Lisboa. O sexto exemplar provém já do século XIX, e é designado como Galeota de D. Miguel, tendo sido mandado construir por este monarca no ano de 1831.

Todas estas embarcações foram construídas com o objectivo de transportar a família real portuguesa, bem como os seus homólogos europeus, em trajectos curtos ao longo do rio Tejo ou dos seus navios e iates até terra firme, durante as visitas oficiais à capital portuguesa. Como colecção, sabemos que constitui um exemplo de Património Marítimo único no mundo; como realidade museológica, possuem o dom de encantar todo aquele que se aproxima com a sua majestosa presença, com o seu aroma a memória e passado e com as suas cativantes formas, desgastadas pelo tempo.

### ***As Galeotas Reais: um mar de emoções repletas de história***

De acordo com os estudos realizados nos últimos anos, parece ter sido por ocasião da visita de Filipe II de Portugal (III de Espanha) a Lisboa, iniciada em 29 de Junho de 1619, que os portugueses tiveram pela primeira vez, a oportunidade de conhecer de perto um novo tipo de embarcação: a galeota. Reza a história que este monarca viajou para Portugal acompanhado pelo seu filho Filipe III de Portugal – IV de Espanha – com a finalidade de que este prestasse juramento perante as cortes portuguesas, o que viria a acontecer no dia 14 de Julho desse mesmo ano. Manuel de Sousa conta-nos que “deslocou-se a Lisboa para que o príncipe herdeiro prestasse juramento ante as cortes portuguesas, tentando simultaneamente acalmar os descontentamentos que havia provocado a política do Vice-Rei (Marques de Alenquer). A entrada preparada pelo cronista João Baptista Lavanha e o pintor

Domingos Vieira Ferrão, foi sumptuosa. O Arco dos Italianos engrandecia o Rei...” (Sousa, 2000: 1112). Perante o assombro do povo português, este monarca chegou a terras lusas acompanhado de uma comitiva de treze belíssimas embarcações, de entre as quais se destacava a Galeota Real que, segundo a bibliografia consultada “surgia, enorme, rica de talha doirada de proa a popa, com a elegância de um cisne e a nobreza de uma obra de arte” e era movida por uma “chusma de quatrocentos e vinte forçados, vestidos de damasco carmesim” (s.a. 1970: 14). Várias décadas depois, por volta de 1666, construir-se-ia o primeiro Bergantim Real português no estaleiro da Ribeira das Naus, em Lisboa. Em Agosto desse ano seria utilizado para receber a princesa Maria Francisca Isabel de Sabóia.

Passados alguns anos, em 1687, D. Pedro II mandaria construir pela primeira vez, um bergantim português com o camarim envidraçado para poder receber condignamente a sua segunda esposa, Dona Maria Sophia Isabel de Neubourg, futura mãe de D. João V (Esparteiro, 1965).

Em 1728, sob influências artísticas barrocas, D. João V encomendou uma nova embarcação real da qual se chegou a dizer que “todo ele mais parecia um custoso e imperial palácio, do que bergantim” (o.c.: 14). Esta embarcação faz parte da colecção que podemos ver, actualmente, no Museu e é conhecida como Galeota Grande ou Galeota de D. João V.

Nesse mesmo século, entre 1780 e 1783, construir-se-ia a mais importante das seis embarcações que se encontram actualmente no Museu de Marinha: o único Bergantim Real português que chegou até nós. Foi na realidade a Rainha D. Maria I quem encomendou a embarcação ao ministro da marinha, Martinho de Melo e Castro, em 1778. O motivo prende-se com a celebração das núpcias do Príncipe D. João com a Infanta espanhola Carlota Joaquina e da Infanta Maria Ana Vitória com o Infante espanhol D. Gabriel, as quais decorreram em Lisboa, em Maio de 1784 (Cutileiro, 1998: 67). Para a construção e decoração desta galeota foram seleccionados alguns dos melhores especialistas nacionais da época, sendo também utilizados os materiais e técnicas mais nobres então conhecidos. De entre estes, devemos destacar o ouro trazido das colónias portuguesas que serviria para revestir a totalidade dos elementos de talha que decoram o interior e o exterior da embarcação, bem como os frisos decorativos que podemos observar a bombordo e a estibordo, acima da linha de água.

Algo semelhante, ainda que em menor escala, aconteceria com as Galeotas de D. João V, D. José I, D. Carlota Joaquina e D. Miguel. A Galeota do Inspector da Alfândega de Lisboa foi construída com um objectivo diferente: acompanhar o séquito real nas suas deslocações, o que acabaria por traduzir-se numa decoração muito mais simples, como podemos observar nas imagens que ilustram esta parte (Fig. 2).

De 1783 a 1908 – data em que o assassinato do Rei D. Carlos provocaria prematuramente o final de um longo período monárquico – estas embarcações

estiveram ao serviço da corte portuguesa. Em 1957, o Bergantim Real seria utilizado pela última vez com a sua função original, por ocasião da visita da Rainha Isabel de Inglaterra.

Como embarcações reais, as galeotas transportaram através do rio Tejo até ao Cais das Colunas, no Terreiro do Paço – actual Praça do Comércio – numerosas personalidades da Europa contemporânea. Entre estas destacam-se, de Portugal: a Rainha D. Maria II e o Rei D. Fernando; o Rei D. Luís – também conhecido como o Rei marinheiro –; D. Maria Pia de Sabóia – que visitaria Portugal em Outubro de 1862 –; a Rainha D. Amélia, o Rei D. Carlos – assassinado em 1808, conjuntamente com o Príncipe herdeiro, o Príncipe Luís Filipe –; o Infante D. Afonso, e também os famosos aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral, protagonistas da primeira travessia aérea do Atlântico que ocorreu entre as cidades de Lisboa e do Rio de Janeiro, em 1922.

De Espanha, podemos destacar a Rainha Maria Cristina, que visitou Portugal em 1836; a Rainha Isabel II, que juntamente com o seu marido e filhos foi convidada pelo Rei D. Luís para participar numa regata no rio Tejo, a bordo das faluas reais, em 13 de Dezembro de 1866. Conta-se a este propósito, que antes de partir para o seu país de origem realizou um conjunto de donativos em agradecimento pela excelência dos serviços prestados, destacando-se entre estes, os que se relacionam com a experiência vivida a bordo das galeotas, uma vez que, como refere um texto da época “S.M. la Reina mandó regalar espléndidamente a los remadores de las Falúas Reales” (s.a. 1867: 201). Por último, navegariam também nestas embarcações, os Reis Afonso XII e Afonso XIII, sendo este recebido pelo Bergantim Real quando da sua visita a Portugal, em 14 de Dezembro de 1903. Sabemos ainda, que este monarca costumava reunir-se com D. Carlos e com os seus filhos, no Palácio de Vila Viçosa, com a finalidade de realizar actividades cinegéticas<sup>1</sup>.

Contudo, não foram apenas personalidades portuguesas e espanholas que passearam pelo Tejo, nestes navios; de referir o Presidente da República francesa Emile Loubet, em 1905, ou membros da família real inglesa como a Rainha Adelaide, Eduardo VII – que escolheria Portugal como destino para a sua primeira visita de Estado, em Abril de 1903 – e dois anos depois, a Rainha Alexandra. Utilizaram-nas, de igual modo, importantes personalidades alemãs, como o Imperador Guilherme II, que chegaria a Portugal em Março de 1905 para visitar o Regimento de Cavalaria 4 – do qual seria nomeado coronel honorário pelo Rei D. Carlos -, o Rei Frederico de Saxe, que visitaria Portugal a título privado, em Março de 1907 e D. Estefânia de Hohenzollern-Sigmaringen, entre outros.

Em Fevereiro de 1957, o Bergantim Real voltaria a desfilar ao longo do rio

---

<sup>1</sup> Como se pode confirmar pelas fotografias que se encontram na exposição de troféus cinegéticos do Palácio de Vila Viçosa, perto de Évora.

Tejo naquela que seria a sua última missão real, a recepção da Rainha Isabel II de Inglaterra na sua chegada a Lisboa (Fig. 3).

***Estudo comparativo: outras colecções  
de Galeotas Reais do século XVIII  
no panorama museológico internacional<sup>2</sup>***

Há aproximadamente dois anos iniciei uma investigação com o objectivo de conhecer outras embarcações reais com estas características, ou similares, quer em Portugal quer noutros pontos do mundo. O perfil procurado ajustava-se ao de navios originais, construídas em contexto e com função real, entre os séculos XVII e XIX; esta investigação tinha, também, um objectivo prático: utilizar a informação recolhida como um dos argumentos fundamentais que venha a permitir a futura classificação desta colecção como bem de interesse nacional – também designados em território português como “tesouros nacionais”.

Segundo a Lei n.º107/2001 de 8 de Setembro, que “Estabelece as bases da política e do regime de protecção e valorização do património cultural”, são bens culturais, móveis ou imóveis, todos aqueles que sendo testemunhos com valor de civilização ou cultura portadores de interesse cultural relevante, devam ser objecto de especial protecção e valorização (Título I, artigo 2º). Para além do que já foi dito, um bem imóvel é considerado de interesse nacional quando a sua protecção e valorização, no todo ou em parte, represente um valor cultural significativo para a nação (Título IV, artigo 15º - 4). Sem margem para dúvidas, estávamos perante um destes casos; não só pelo carácter desta colecção ou pelo seu interesse como notável testemunho de vivências e factos históricos, mas também pelos valores estético, técnico e material que apresenta, e pela importância deste conjunto como reflexo da memória colectiva e como fonte documental insubstituível para a investigação histórica (Título IV, artigo 17º).

Por outro lado é evidente que esta classificação constitui, fundamentalmente, um acto político. O que nos faz avançar nesta direcção não é apenas o facto de saber que se trata de uma medida adequada a uma colecção como esta. Sabemos também, que este passo supõe a aquisição de um valioso instrumento educativo para a cidadania (Raposo, 2007) o qual traz consigo um conjunto de ferramentas extremamente úteis quando se quer dinamizar uma colecção desta natureza, uma colecção da qual fica muito por descobrir.

Assim, ao longo dos últimos meses temos podido confirmar a nossa suspeita sobre a autêntica relevância deste conjunto de embarcações: trata-se de uma colecção única no mundo, tanto pela sua natureza e pelas suas características artísticas, históricas e técnicas, como porque, para além do mais, não existe na

---

<sup>2</sup> As imagens aqui utilizadas foram gentilmente cedidas pelo *Musée de la Marine* de Paris, pela *Comune di Venezia*, pelo *Nederlands Sheepvaartmuseum* de Amsterdam, e pelo *Museo de las Faluas Reales* de Aranjuez, através dos respectivos especialistas em embarcações históricas.

actualidade nenhuma outra colecção de embarcações reais originais e datadas do século XVIII que se encontre completa.

Temos encontrado casos muito interessantes no Museo de las Faluas Reales do Real Sítio de Aranjuez, onde existem um total de cinco originais de entre os quais se destaca a Falúa de Felipe V, construída no segundo terço do século XVIII; no Musée de la Marine de Paris, onde se encontra a Canoa Imperial de Napoleão I, conjuntamente com a ornamentação de popa da Galeota Real e com a proa da Canoa de Passeio da Rainha Maria Antonieta; no Nederlands Sheepvaarmuseum de Amesterdão, onde se pode ver a Koningssloep ou Galeota Real, que foi construída entre 1816 e 1818 y, por último, outras peças importantes que se encontram no National Maritime Museum de Greenwich, no Istanbul Deniz Müzesi ou sob a responsabilidade da Comune di Venecia. Contudo, em nenhum destes casos as embarcações correspondem ao perfil da colecção portuguesa, uma vez que, ou a colecção não se encontra completa, ou a sua data de construção localiza-se no século XX – sendo, na maioria dos casos, réplicas de antigas embarcações construídas nos séculos XVII, XVIII e XIX – ou trata-se de embarcações individuais que nunca chegaram a fazer parte de uma colecção com carga histórica e artística própria (Fig. 4).

## **O projecto de conservação**

### ***Investigação histórica sobre as anteriores intervenções***

Na biblioteca do Museu de Marinha e na Biblioteca Central da Marinha, pude aceder a um conjunto de documentos antigos sobre os artistas que, à época, foram escolhidos para a realização dos elementos decorativos do interior e do exterior das galeotas mais importantes: o Bergantim Real e a Galeota de D. João V. No entanto, não foi possível encontrar dados sobre os materiais ou sobre as técnicas utilizados por estes artistas ou, ainda, sobre as intervenções de restauro realizadas até meados do século XX.

Sabemos que a Colecção de Galeotas Reais manteve-se activa até à implantação da República (em 1910) e que, como símbolo por excelência da realeza portuguesa, a partir desse momento até à entrada no Museu de Marinha ficou guardada no Depósito da Azinheira, localizado na margem esquerda do rio Tejo, na zona do Seixal, a cerca de 15 Km de Lisboa (Fig. 5). Ao longo de todas estas décadas só saíram do seu depósito por motivos muito especiais como foi, na altura, a visita a Portugal da Rainha Isabel II.

Contudo, a investigação realizada demonstra-nos que, devido sobretudo à função que desempenharam até serem transportadas para o Museu, em 1962, esta colecção foi objecto de intervenções frequentes de restauro ao longo de mais de 200 anos.

Temos duas pistas para podermos prosseguir por este caminho: a análise das imagens que sobreviveram até aos nossos dias, nas quais é possível comprovar as alterações que, por razões de moda, ideologia ou crença foram realizadas ao longo dos vários reinados que se sucederam a D. Maria I; a análise dos estratos que compõem cada uma das obras que decoram estas embarcações, mediante a aplicação das diversas técnicas que se utilizam actualmente na área da ciência dos materiais.

No que diz respeito ao primeiro caso, encontramos um bom exemplo na decoração da Galeota de D. João V, na qual convivem três marcas históricas pertencentes a três reinados diferentes: a primeira encontra-se situada na tela a óleo que cobre o baldaquim do camarim real. Nesta observamos uma composição onde aparecem representadas, em primeiro plano, as armas do reino de D. João V (cerca de 1720); a segunda composição decora o painel da popa e representa as armas e o escudo da Rainha D. Maria I (cerca de 1780); a última encontra-se no espaldar do banco principal do camarim real e trata-se de uma composição na qual podemos observar o escudo de armas de D. Pedro V (cerca de 1855).

Acerca do segundo caso exporei, mais adiante, um exemplo na parte dedicada à intervenção realizada no Bergantim Real: os resultados das análises estratigráficas realizadas na obra pictórica que decora a parede posterior da segunda sala do camarim real.

Continuando com o nosso passeio pela história, em 18 de Fevereiro de 1957, o Bergantim Real iria receber a Rainha Isabel II de Inglaterra ao seu iate real, o Britannia, que se encontrava ancorado no rio Tejo. Esta seria a última missão real do Bergantim. Para este acontecimento, a embarcação foi objecto de uma profunda reforma estética. Quem a efectuou e como a efectuou, são perguntas para as quais não achámos resposta directa; apenas pudemos comprovar, mediante análise, que os materiais utilizados não eram da mesma natureza que os que decoravam originalmente a embarcação, mas antes, imitações cuja aquisição e aplicação não exigia necessariamente, nem um elevado orçamento nem a presença de especialistas. Segundo a direcção do Museu, é muito provável que os autores tenham sido os próprios Mestres do arsenal da Marinha portuguesa.

Em 15 de Agosto de 1962, o Museu de Marinha inaugura as suas novas instalações na zona de Belém, junto ao Mosteiro dos Jerónimos. Efectivamente ocupará a ala esquerda do próprio edifício monástico, assim como outro edifício, de feição modernista, que se construiria na sequência do anterior. O novo Museu obedece a uma concepção de uso múltiplo; para além de uma zona dedicada às secções técnica e administrativa, em cujo piso superior seria posteriormente colocado um Planetário, foi construído um pavilhão com a finalidade exclusiva de servir para a exposição da Coleção de Galeotas Reais.

Após uma longa letargia, as galeotas iniciavam uma nova fase vital, aguardando-as uma vida social intensa e um lugar fundamental no contexto de um

Museu cuja missão seria estabelecer uma plataforma de comunicação que permitisse divulgar a história marítima do povo português.

Pela inauguração do Museu, as Galeotas Reais voltariam, pela última vez, ao seu meio natural, o aquático, com o objectivo de chegar até às novas instalações. Poucos dias depois, e durante os meses de Junho e Julho, levar-se-ia a cabo uma profunda intervenção de restauro.

Em 1974, e perante o péssimo estado de conservação que evidenciavam as embarcações expostas, realizou-se um conjunto de intervenções pontuais destinado a estabilizar os processos de deterioração mais avançados, os quais constituíam uma ameaça física à integridade de alguns dos elementos desta colecção<sup>3</sup>. Foram assim substituídos todos os travejamentos deteriorados da estrutura da Galeota de D. Carlota Joaquina e da Galeota do Inspector da Alfândega de Lisboa e, no Bergantim Real bem como na Galeota de D. João V, foram substituídos os materiais utilizados originalmente na calafetagem por tiras de madeira de casquinha, com o objectivo de evitar futuros desprendimentos da capa pictórica que decorava o exterior (Cutileiro, 1998: 139-141).

Na década seguinte, já em 1987, seria contratado novamente o mesmo pintor naval que realizara a intervenção de 1974, Luís Teixeira, para “refazer integralmente a decoração exterior do Bergantim Real”<sup>4</sup>. Segundo declarações deste mesmo especialista, a galeota encontrava-se num estado de degradação avançado, pelo que optou por documentar os fragmentos dos frisos decorativos que ainda tinham legibilidade, eliminando posteriormente qualquer indício de decoração até então existente com a ajuda de um maçarico. De acordo com este modelo de trabalho, entre 1987 e 1991, reproduziria a decoração exterior das partes laterais da embarcação, tomando como referência a documentação que o próprio pintor tinha realizado.

Quando Luís Teixeira nos referiu que o panorama que encontrou em 1987 no Pavilhão das Galeotas Reais era desolador, referia-se evidentemente, a um estado de conservação lamentável; como é lógico, se uma colecção de embarcações originais do século XVIII, que durante cerca de 200 anos se manteve activa – o que virá, sem dúvida, acompanhado de um processo natural de envelhecimento dos materiais e de todo um conjunto de manipulações, adaptações e outras alterações causadas pelas próprias pessoas – for retirada de um dia para o outro do seu meio natural, a água, desencadear-se-á toda uma série de fenómenos, de maior ou de menor alcance, até que consiga adaptar-se ao seu novo meio, o terrestre, se é que tal pode chegar a acontecer.

---

<sup>3</sup> Informação obtida durante a entrevista realizada no dia 22 de Maio de 2007, com o apoio e a colaboração do Director da Revista da Armada, Contra-Almirante EMQ Luís Augusto Roque Martins, ao pintor naval Luís Cândido Teixeira, antigo funcionário do Arsenal do Alfeite e autor das intervenções realizadas em 1974 e em 1987.

<sup>4</sup> Ver nota 10.

A isto devemos acrescentar que o pavilhão que foi construído em 1962 para albergar esta colecção constituiu, na época, todo um desafio arquitectónico pelo seu carácter inovador; não obstante, do ponto de vista da conservação, podemos dizer que é comparável a uma estufa, em que no Verão chega a alcançar-se os 40°C e onde a humidade relativa – que em Dezembro sobe a 90% – é capaz de descer até 40%.

No dia 20 de Novembro de 1997 atribui-se ao Bergantim Real o *World Ship Trust International Maritime Heritage Award*<sup>5</sup>. Entretanto, no Museu, a saúde das embarcações reais piora de dia para dia perante a ausência de um plano mínimo de conservação. As galeotas, noutros tempos autênticas estrelas, ficam cada vez mais debilitadas num pavilhão no qual, entretanto, vão-se colocando outras embarcações mais relacionadas com a construção naval tradicional. Iniciado o presente milénio a direcção do Museu, compreendendo a perda que significaria para a história marítima portuguesa a deterioração constante, progressiva e irreversível de uma colecção com estas características, encomendou um projecto de investigação e documentação, destinado ao restauro do Bergantim Real. A solicitação recaiu numa equipa composta por Simona Franchin, Ana Raquel Leitão, Sílvia Marques, Patrícia Pereira e Luís Filipe Monteiro Pedro que, sob a minha direcção, iniciou os trabalhos em 2001.

O objectivo da nossa equipa seria realizar um trabalho de investigação e documentação destinado a planificar uma intervenção de restauro adequada e de acordo com as necessidades detectadas na colecção, sob o ponto de vista da moderna metodologia de conservação. Simultaneamente, e ainda que de uma forma progressiva e integrada no contexto que nos ocupa, pretendíamos levar a cabo uma pequena cirurgia conceptual (Chagas, 2007), estudando as diferentes formas de comunicação que poderiam ser utilizadas para dar voz a esta importante colecção de embarcações reais.

Em finais de 2002, com o apoio da direcção do Museu, e conscientes ambas as partes de que uma intervenção de conservação e restauro, adequadamente estudada e divulgada, permitiria a plena fruição deste Património Marítimo, iniciam-se os primeiros trabalhos de restauro do Bergantim Real.

### ***O PCGR, um projecto inovador num contexto formal***

Em Setembro de 2001, teria lugar um primeiro contacto com o Director do Museu. Ao longo deste encontro e dos seguintes, e com o decorrer da investigação que se iniciou para dar forma ao que seria o primeiro projecto de restauro, foi possível saber a razão pela qual esta colecção se encontrava em tão mau estado. Constatámos que, sendo o quadro de funcionários do Museu formado, na sua

---

<sup>5</sup> O *World Ship Trust* “é uma organização internacional cujo objectivo é motivar o público para que aprecie a sua herança marítima, através da recuperação e da preservação de embarcações históricas”, *Bergantim Real distinguido com Prémio Internacional, Revista da Armada*, Janeiro 1998, Nº 305: 27.

maioria por militares, logicamente entre eles não haveria conservadores nem tão-pouco museólogos. Apenas existia, nas oficinas do Museu, uma equipa de especialistas em construção naval de modelos, que incluía modeladores, marceneiros e pintores.

O facto de se tratar desde as suas origens, de um Museu militar, manifestava-se através de um discurso fechado e de uma museografia tradicional que, nalguns casos, revelava uma atitude, no mínimo, pouco cuidadosa para muitos dos bens culturais expostos ao público.

Era claro que o Museu de Marinha de Lisboa possuía uma das colecções de Património Marítimo mais importantes do mundo e, como prova disso, não só estavam as Galeotas Reais, mas também outras colecções, como a de astrolábios, de relevo internacional<sup>6</sup>. Não obstante, parecia ter esquecido a sua vocação de mediador cultural, de lugar fundamental para aceder à dimensão patrimonial da nossa educação (Pastor Homs 2004: 44).

Nesse contexto, a direcção do Museu mostrou interesse em apoiar o Projecto de Conservação das Galeotas Reais portuguesas, sem dúvida consciente da sua responsabilidade perante o estado de conservação da mesma embarcação que quatro anos antes tinha recebido o *World Ship Trust International Maritime Heritage Award*. Assim, a nossa missão, segundo o Director, devia começar pelo restauro do exterior do Bergantim Real.

Na Primavera do ano de 2002, apresentámos um Projecto de Restauro específico para esta peça, não apenas para a sua parte exterior mas para toda ela, mediante uma série de fases organizadas de tal modo que a execução de cada uma nunca envolvesse um investimento económico elevado para o Museu. A equipa estava consciente de que o esforço realizado careceria de sentido se não fosse planificado de uma perspectiva de conjunto que permitisse, posteriormente, dar forma a um Projecto de Conservação para toda a colecção de embarcações. Para além disto, havia outros objectivos subjacentes a esta iniciativa, objectivos entre os quais se encontravam a investigação e a difusão do Património Marítimo em jogo.

Entre Outubro de 2002 e Fevereiro de 2003, levar-se-ia a cabo o restauro do exterior do Bergantim Real para o que, previamente, solicitámos à direcção do Museu que nos colocasse em contacto com um engenheiro naval que pudesse realizar um exame da estrutura da galeota; durante o ano seguinte, conforme iam sendo postos à nossa disposição os meios solicitados para a execução de cada fase, fomos efectuando o restauro de todos os elementos decorativos da embarcação (Fig. 6).

Pouco a pouco, foi-se criando uma plataforma de entendimento que permitiria que, o que tinha começado como uma intervenção pontual, se

---

<sup>6</sup> Ver conclusões do Estudo de Públicos realizado no contexto da tese de mestrado intitulada "A função social do Património Marítimo Português", Lorena Sancho Querol, *Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias*, Lisboa, 2005.

transformasse numa acção regular e constante; as duas caras desta plataforma eram o Director do Museu, um Capitão de Mar e Guerra com interesse, sensibilidade, um pequeno orçamento variável de um ano para o outro e um regulamento específico e rigoroso, e uma jovem equipa de especialistas em restauro e conservação que tinha aceiteado o desafio de organizar aquilo que com tempo, paciência, tolerância e sobretudo, muito empenho, se transformaria no Núcleo de Conservação do Museu de Marinha.

Em Outubro de 2004, quando o restauro do Bergantim Real chegava ao seu fim, teve lugar uma nova reunião com a direcção com o objectivo de se lhe apresentar um projecto mais amplo que respondesse às necessidades detectadas nesta importante colecção de embarcações, durante os anos de trabalho transcorridos. O trabalho realizado devia constituir o que viríamos a designar a Fase I do Projecto de Conservação das Galeotas Reais (PCGR), que seria formado por seis fases, uma para o restauro de cada uma das embarcações.

Para além do mais, pretendíamos trabalhar com esta colecção unindo duas áreas de especialização que sempre deveriam ter caminhado de mãos dadas num contexto cultural como este: a conservação e a museologia. O discurso teria, a partir desse momento, uma intensidade e um tom diferentes dos praticados pelo Museu até então. A ideia principal consistia em compreender o objecto como resultado das relações sociais que o haviam produzido (Santos, 1999).

Por sorte para a equipa, tanto em português como em italiano e em castelhano, o termo “conservação” é suficientemente amplo para albergar no seu interior os trabalhos de investigação e de documentação, assim como os de intervenção, tanto sobre os bens expostos como em seu redor, de uma perspectiva diversificada e aberta à reflexão por parte da equipa do Museu, a nível interno e externo. Acima de tudo, não queríamos esquecer que a questão fundamental não é que o passado já tenha passado, mas sim a forma como, a partir do presente e com os procedimentos do presente, entendemos ou damos a entender o passado (Freire, 2000: 75).

### **As características técnicas e os objectivos do projecto**

#### ***A organização da colecção***

Em 2001 a Colecção de Galeotas Reais encontrava-se simplesmente inventariada como OE, o que quer dizer “Originais de Embarcações”, integrados no contexto da colecção do Museu. O número que acompanhava este código indicava, em princípio, a ordem de entrada das peças no Museu em 1962. Por exemplo, o Bergantim Real era o OE-7, a Galeota de D. João V era o OE-11; o que significa que não existia uma lógica aparente que, mediante a aplicação de um conjunto de critérios, houvesse permitido o inventário adequado de uma colecção com estas

características.

Assim, ainda que a Lei-Quadro dos Museus portugueses (Lei 47/2004) estabeleça que todos os bens culturais incorporados num museu devam ser objecto de inventário museológico, sendo este a relação exaustiva dos bens culturais que constituem o acervo próprio de cada museu (Art. 16), no Museu de Marinha, o conjunto de obras que decoravam o interior e o exterior de cada uma das galeotas não se encontrava inventariado nem possuía um código que permitisse a sua identificação e localização. Não existia nenhum registo de intervenções de conservação e restauro realizadas na colecção desde a sua entrada no Museu, nem das condições ambientais em que esta colecção lutava por sobreviver, dia após dia. Evidentemente, tão-pouco existia um plano de conservação que permitisse uma actuação regular em cada uma das embarcações segundo as situações identificadas e a sua evolução ao longo do tempo.

A nossa equipa compreendeu que, apesar de não se tratar da selva amazónica, encontrávamo-nos perante um bosque patrimonial com uma vegetação densa, tão densa que nos obrigava a ter que iniciar um processo exaustivo de documentação de cada uma das espécies que ali habitavam, das suas origens, denominações, comportamentos, funções e, inclusivamente, da sua história, melhor dizendo, dos ingredientes da sua história, até então desconhecidos.

Após um primeiro estudo decidimos que o mais adequado seria planificar uma estrutura de trabalho que nos permitiria, mediante a aplicação de um conjunto de três critérios técnicos, inventariar correctamente a totalidade da colecção, organizar as embarcações por ordem de importância e, por último, decidir qual seria a ordem dos trabalhos em cada uma das fases do projecto, ou seja, no processo de restauro de cada uma das embarcações. Estes critérios seriam:

1. A criação de um novo código que permitisse o inventário adequado das embarcações e de todos os seus elementos, decorativos ou outros. Este código teria uma relação com o método utilizado no Museu para este efeito, por uma questão de lógica organizativa. A sigla eleita seria ERO: Embarcações Reais Originais.
2. A numeração das embarcações, por ordem de importância, segundo os valores histórico, artístico e técnico manifestados em cada caso. Segundo este critério, seriam organizadas da seguinte forma:
  - a. N.º1 Bergantim Real.
  - b. N.º2 Galeota de D. João V.
  - c. N.º3 Galeota de D. José I.
  - d. N.º4 Galeota de D. Carlota Joaquina.
  - e. N.º5 Galeota de D. Miguel.
  - f. N.º6 Galeota do Inspector da Alfândega de Lisboa.
3. O conjunto de bens relacionados com cada uma das galeotas seria igualmente inventariado mediante a utilização de uma sub-numeração que

tomaria como ponto de partida o código de inventário da embarcação, seguido de um segundo dígito que corresponderia à organização dos elementos, seguindo sempre a ordem de fora para dentro, de popa para proa e de baixo para cima.

Como exemplo apresentamos, a seguir, os novos códigos de inventário dos elementos da Galeota de D. João V:

- § ERO - 2 : Galeota de D. João V.
- § ERO - 2-1: Paineis de popa.
- § ERO - 2-2: Pintura de popa.
- § ERO - 2-3: Lanterna (painel de popa).
- § ERO - 2-4: Frisos decorativos exteriores (partes laterais da embarcação).
- § ERO - 2-5: Figura de proa (inclui composição situada na zona inferior da figura de proa).
- § ERO - 2-6: Escada de acesso ao camarim real.
- § ERO - 2-7: Conjunto formado por uma almofada e 4 banquetas (decoram o interior do camarim real).
- § ERO - 2-8: Pinturas decorativas dos bancos do camarim.
- § ERO - 2-9: Conjunto de 3 coxins em damasco grenat (decoram os bancos do camarim).
- § ERO - 2-10: Baldaquim do camarim real.
- § ERO - 2-11: Conjunto de 6 pináculos em talha dourada (correspondentes ao baldaquim do camarim real).
- § ERO - 2-12: Suporte do Estandarte Real.
- § ERO - 2-13: Frisos decorativos (interior da embarcação).
- § ERO - 2-14: Conjunto formado por 40 remos.

De acordo com este inventário inicial, aplicado a todas estas naves, calculou-se a duração do projecto de restauro em onze anos, estabelecendo-se um cronograma em função dos meios disponíveis por parte do Museu. Seria possível trabalhar a um ritmo médio de dois anos por cada uma das fases do projecto, com excepção das duas últimas. Neste caso, e dada a simplicidade que caracterizava a decoração tanto exterior como interior das embarcações, apenas seria necessário um ano para cada uma delas. A organização final ficaria da forma seguinte:

FASE I: Decorreu entre Outubro de 2001 e Dezembro de 2004, sendo o objectivo principal o restauro do Bergantim Real.

FASE II: Decorreu entre Janeiro de 2005 e Dezembro de 2006 com a finalidade de restaurar a Galeota de D. João V. Para esta fase, a direcção do Museu aprovou uma ideia inovadora: a criação de uma estrutura fixa de

trabalho que constituiria a semente de um futuro Núcleo de Conservação do Museu dando, simultaneamente, resposta a outras necessidades do Museu no que se refere à conservação das suas colecções. Foi uma experiência frutífera que serviu para demonstrar à direcção do Museu qual era a opção mais produtiva, de todos os pontos de vista.

FASE III: 2007-2008. Restauro da Galeota de D. José I.

FASE IV: 2009-2010. Restauro da Galeota de D. Carlota Joaquina.

FASE V: 2011. Restauro da Galeota de D. Miguel.

FASE VI: 2012. Restauro da Galeota do Inspector da Alfândega de Lisboa.

No ano de 2007, quando nos dispúnhamos a iniciar a Fase III, o projecto foi interrompido por falta de fundos. Poucos meses depois, o restauro da Galeota de D. José I foi levada a cabo, desde logo com pressupostos muito menos ambiciosos, por outra equipa. Neste momento, portanto, os trabalhos de restauro estão interrompidos, ficando ainda três galeotas por tratar. E, aquilo que na nossa opinião é mais importante, o projecto Museológico está inconcluso; nem sequer se chegou a completar o inventário rigoroso de toda a colecção.

Esta é a razão pela qual decidi publicar estes primeiros resultados, apesar de o trabalho não ter sido concluído na sua totalidade.

#### ***Definição dos critérios e objectivos do método de trabalho***

O Projecto de Conservação das Galeotas Reais portuguesas definiu, desde o primeiro momento, um método de trabalho baseado num conjunto de critérios elementares para a conservação contemporânea. De entre estes destacamos, em primeiro lugar, o respeito pelo original, mas também, a consideração de quatro princípios fundamentais: o da intervenção mínima, o da compatibilidade entre materiais originais e materiais actuais, o princípio da reversibilidade e o do reconhecimento da intervenção realizada; ainda que nos possa parecer irreal, era a primeira vez que se planificavam estes princípios para esta colecção de embarcações históricas, que nunca tinha tido o privilégio de ser considerada da perspectiva do respeito pela sua dimensão material e imaterial.

Os objectivos do nosso projecto foram:

- § Estudar a colecção de uma perspectiva antropológica, procedendo à divulgação, em contexto museológico, do conjunto de realidades passadas e presentes que ajudam a satisfazer o que Mário Chagas identifica como

desejo de memória, desejo de património e desejo de museu<sup>7</sup>, por parte do público, criando, a partir deste património vivo, uma comunicação cultural baseada no respeito pela diversidade histórica e social.

- § Divulgar o projecto mediante a abertura ao público dos trabalhos práticos em curso e do contacto directo com os visitantes, com um conjunto de actividades didácticas que permitissem explorar e espoletar este atractivo campo de actuação.

Com o passar dos anos, foi possível contar com as seguintes colaborações:

- § Departamento de Investigação do Museu de Marinha.
- § Oficinas de construção de miniaturas navais do Museu de Marinha.
- § Laboratório de Química da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa (colaboração eventual). No projecto inicial estava prevista a realização de um protocolo com esta universidade para apoio à investigação na área da ciência dos materiais.

### **Os resultados obtidos**

Tomando em linha de conta que a intervenção de restauro realizada em cada uma das embarcações foi excessivamente longa e complexa para ser apresentada na íntegra, optámos por expor, relativamente a cada uma das fases já terminadas, o capítulo mais importante sob o ponto de vista técnico.

Da Fase I, apresentaremos o processo de restauro da pintura a óleo que decora a parede posterior da segunda sala do interior do camarim real, uma vez que se trata de uma composição excepcional que, devido ao seu desgaste natural e à importância do seu papel decorativo num contexto social como o real, sofreu um elevado número de intervenções que acabariam por transformar o seu aspecto original.

Da Fase II, apresentaremos o restauro do elemento de talha dourada mais emblemático da embarcação: a figura de mitologia marinha que decora a proa.

#### ***O processo de restauro do Bergantim Real***

O restauro do Bergantim Real é um desses raros casos que nos oferece a oportunidade de mergulharmos a fundo na história, uma dessas excepções em que a descoberta dos gestos do passado nos emociona e surpreende a cada passo. Definitivamente, trata-se de um privilégio na área da conservação e um marco para a museologia contemporânea.

---

<sup>7</sup> Comunicação pessoal sobre “Diversidade museal e movimentos sociais”, Doutoramento em Museologia, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, 11/04/08.

O carácter experimental do projecto colocou, desde o primeiro momento, um belo desafio para a nossa equipa. Se por um lado estava em jogo a conservação de um conjunto extraordinário de bens museológicos e a formulação de um método adequado de trabalho, por outro lado, estava o estabelecimento de um diálogo fluido com a história assim como a produção de novos conhecimentos a partir deste estudo.

Para ilustrar esta parte seleccionámos algumas imagens cuja força narrativa permite-nos compreender os diferentes graus de dificuldade, por um lado, e de alegria por outro, por que passámos.

Houve quem, inclusivamente, tivesse dificuldade em crer que o que o restauro tinha trazido para a luz do dia sempre ali tivesse estado. Isto aconteceu durante a fase de limpeza da pintura que decora a cobertura do camarim real (Fig. 5), de forma que parte do pessoal do Museu chegou a considerar-nos pouco mais que pintoras habilidosas, quando dos resultados conseguidos durante o restauro do friso decorativo do exterior da embarcação. Por último, e para nosso pesar, houve momentos de decisões difíceis em que o passado permaneceu oculto. Isto sucederia com o conjunto de talha dourada que decora o exterior do camarim real da embarcação, após verificar-se a pouco significativa percentagem de ouro fino original que sobrevivia numa capa disfarçada pelos avatares da história.

#### O restauro da paisagem bucólica do interior do camarim real

O exemplo escolhido ilustra a intervenção realizada na pintura a óleo que decora a parede do fundo da segunda sala do camarim real, representando uma paisagem bucólica de estilo realista.

Segundo a investigação realizada, esta pequena sala assumia a função de local para as práticas de asseio. Os objectos necessários a esta função foram fabricados em prata e têm o nome do Bergantim Real gravado na parte exterior. Encontram-se actualmente nas reservas do Museu.

O seu interior encontra-se integralmente decorado com paisagens em que a água tem uma presença fundamental, encontrando-se todas elas unidas como se de uma única paisagem se tratasse. De entre estes motivos, o que aqui nos ocupa é, sem dúvida, o protagonista da composição, para além de ser o mais visível de todos. Talvez seja esta a razão pela qual chegou aos nossos dias tendo sofrido um total de quatro intervenções pictóricas em cada uma das quais foram alterados os valores originais desta obra.

A composição que aqui apresentamos constitui a única parte da decoração desta sala em que aparecem representadas, à altura do segundo plano, duas figuras masculinas. Sobre a identidade destas personagens, nada conseguimos saber até hoje.

Sabemos que o autor desta paisagem foi o pintor Pedro Alexandrino de Carvalho e que foi realizada sobre tela de linho, sobreposta a um total de quatro

traves de madeira de sucupira (*Pterodon emarginatus*) que formam a parede posterior do camarim real. Trata-se de uma paisagem bucólica extremamente realista para a época. Em primeiro plano, encontram-se dois conjuntos arbóreos e, em segundo plano, à esquerda, uma fonte de pedra junto à qual conversam as duas figuras anteriormente mencionadas. Num terceiro plano, e à direita, observa-se uma bela paisagem montanhosa dominada pela presença de um lago onde outras duas personagens parecem praticar pesca. Ao fundo, entre as montanhas, podemos observar um castelo que enriquece a composição; por último, na zona superior, vemos um maravilhoso cenário onde as nuvens ganham vida através de um excepcional estudo de luzes e sombras que nos recorda, de certo modo, os pormenores da pintura flamenga do século XVI, precursora deste género.

#### O estado de conservação

A obra apresentava um estado de conservação muito deficiente destacando-se, entre os danos mais evidentes, dois níveis: no que diz respeito ao suporte, tínhamos as deformações próprias de um conjunto de painéis de madeira entalhados e submetidos a contextos de humidade relativa e temperatura muito variáveis; no respeitante aos estratos cromáticos os danos mais relevantes eram, por um lado, a presença de um conjunto de alterações pictóricas realizadas sobre a composição original, especialmente evidentes na zona superior, onde as nuvens tinham perdido por completo a sua volumetria original, e onde nada restava do magnífico estudo das luzes e das sombras que enriquecia a composição; por outro lado, a existência de uma rede de fissuras de dimensão e profundidade diversa, e a presença de vários pregos de ferro em avançado estado de oxidação distribuídos por todo o conjunto.

A isto devemos acrescentar o avançado estado de oxidação da película protectora e a capa de sujidade que sobre ela se encontrava acumulada.

#### A intervenção realizada

Como ponto de partida e perante a presença de um número indeterminado de camadas pictóricas de qualidade e procedência diversa, foram realizadas duas análises estratigráficas que permitissem identificar as sobreposições existentes. A partir destes dados e da sua interpretação, procedemos à realização de um conjunto de janelas de limpeza que nos permitissem confirmar a existência e o estado actual do motivo original subjacente.

As imagens que seleccionámos para ilustrar esta parte mostram os momentos mais importantes da intervenção realizada.

Numa fase inicial e prévia às análises, foram consolidadas todas as zonas de camada pictórica que se encontravam alteradas. Posteriormente fizeram-se as análises que permitiram identificar um total de quatro camadas diferentes de repintes acompanhadas das respectivas capas de protecção, na zona superior da

composição. Com estes resultados à vista, foi possível proceder à limpeza da camada pictórica e à consequente eliminação dos retoques existentes nesta zona. Os repintes situados no primeiro plano, nas partes laterais da composição, não foram eliminados por se ter comprovado a inviabilidade deste tipo de intervenção devido à ausência de motivo original subjacente.

O tratamento estético realizado teve como primeiro objectivo a estabilização dos materiais prévios, os quais foram respeitados na nossa intervenção: pregos de ferro, repintes com valor histórico-artístico e consertos estruturais, entre outros. Para acabar, e após o tratamento volumétrico dos diferentes tipos de lacunas, realizou-se uma reintegração cromática diferenciada, à base de pontilhismo, na totalidade das lacunas existentes.

### ***O processo de restauro da Galeota de D. João V***

Do processo de restauro da Galeota de D. João V podemos dizer que, apesar de ser a embarcação mais antiga desta colecção, a intervenção realizada raramente chegou a apresentar tantas dificuldades como no caso do Bergantim Real. Apesar de possuir um ciclo vital mais curto, o Bergantim Real tinha sido exageradamente alterado ao longo da história, tanto na sua forma como no seu conteúdo. A Galeota de D. João V, salvo excepções como o restauro da pintura que decora o baldaquim da embarcação, foi de facto uma intervenção tranquila.

Nas fotografias que ilustram esta parte, podemos observar alguns dos momentos mais significativos do trabalho realizado. As Figuras 23, 24 e 25, mostram o processo de restauro da tela a óleo de grande formato que decora o tecto do baldaquim do camarim real. As Figuras 26, 27 e 28 ilustram a situação do camarim real antes e depois da intervenção. Neste último caso, a equipa contou com a colaboração de um dos melhores especialistas do país em restauro de têxteis, Luís Filipe Monteiro Pedro, que orientou os trabalhos realizados nesta área específica.

#### O restauro da figura de proa

A figura de proa desta galeota representa uma imagem da mitologia marítima que podemos facilmente identificar como um dragão marinho. Trata-se de um baixo-relevo realizado em madeira de sucupira que na sua origem, e segundo a informação obtida através dos exames realizados, encontrava-se integralmente decorada com ouro fino brunido, segundo a técnica de dourado barroca.

#### O estado de conservação

A obra apresentava um estado de conservação razoável. No que diz respeito ao suporte de madeira, não existiam factores de risco relevantes. No que toca aos estratos cromáticos, temos que destacar a presença de um total de três capas de purpurina dourada e de goma-laca sobre a capa de ouro fino original que, no começo da intervenção, encontrava-se num estado muito avançado de oxidação,

com sinais evidentes de diversas alterações físico-químicas. Convém destacar igualmente, que no lado de bombordo existiam indícios de aplicação de ouro fino procedentes de uma das últimas intervenções realizadas – provavelmente na época em que, contudo, ainda se encontrava em uso – e que tanto a estibordo como a bombordo, não se observava a presença de capas protectoras.

Por último, há que anotar a existência de uma rede de fissuras de diferentes tamanhos e profundidades, e a presença de uma grossa capa de sujidade de natureza diversa.

#### A intervenção realizada

Numa fase inicial, e depois de se confirmar a natureza e características das diferentes capas decorativas, realizou-se uma limpeza que nos permitiu deixar à vista a última capa de ouro fino aplicada sobre esta figura.

Esta opção, se tivermos em linha de conta o contexto em que estava a ter lugar a intervenção, foi a única viável do ponto de vista histórico e estético, já que da decoração original, apenas restavam percentagens minúsculas de ouro fino, às quais era extremamente difícil e arriscado chegar.

Em todas aquelas zonas onde não foi possível deixar à vista um estrato decorativo com história própria, levou-se a cabo uma integração cromática diferenciada à base de pontilhismo com ouro fino em pó. Para terminar, foi aplicada uma capa de resina sintética de elevada estabilidade físico-química.

#### **Com o olhar no futuro**

Ao longo dos quase seis anos durante os quais tive a oportunidade de colaborar com o Museu de Marinha, neste e noutros projectos, pude compreender a importância que tem este Património Marítimo para o povo português e para o público que chega das mais diversas partes do mundo a uma cidade de cariz tão acentuadamente turístico como Lisboa. A história marítima dos portugueses é, sem dúvida, incrível mas, mais incrível é que parte deste património tenha sobrevivido até aos nossos dias e que, para além do mais, o público vá ao seu encontro.

Neste instante, as Galeotas Reais, na serenidade da sua pacífica existência, suscitam espanto e interesse a quem delas se está a aproximar, levantam dúvidas e criam questões da mais diversa índole a um público ávido de respostas. Um público que, na altura em que os nossos trabalhos decorriam, nos abordava espontaneamente com todo o tipo de perguntas, um público a quem a equipa técnica respondia com agrado, mostrando as múltiplas perspectivas do processo em curso, que nos fez sentir orgulho da ressurreição da qual estávamos sendo autoras.

Agora, com o projecto parado, para além de pensar com preocupação no

péssimo estado de conservação das galeotas que ainda estão por restaurar, penso frequentemente neste público, pais que sendo crianças visitaram este Museu e que, uma geração mais tarde, levaram os seus próprios filhos e filhas para que vivessem uma experiência singular, uma experiência em que os protagonistas são o mar, o engenho, a aventura, a arte, a valentia, a história por descobrir e o desejo de comunicação com todos estes aspectos do imaginário colectivo e individual.

Resta muito por fazer, e é sem dúvida necessário o exercício de uma dinâmica museológica específica para o entendimento desta colecção e do seu contexto histórico, do qual ainda temos vários enigmas por decifrar. Talvez o estudo desta e de outras realidades, deste e de outros museus, possam ajudar-nos a entender alguns dos maravilhosos aspectos da nossa existência humana, com odor a mar.

Projectos como este não são mais do que pequenos desafios para o restauro e para a conservação do Património Cultural; sem dúvida são, para além de tudo o mais, um grande repto para a própria Museologia. Espero sinceramente, que a pressão que este público fiel possa exercer sobre as autoridades da Marinha portuguesa signifique um empurrão definitivo para a continuação deste projecto. Este público merece-o, mas também o merecem as próprias galeotas e, sobretudo, o Património Marítimo português.

## Bibliografia

- AA.VV. (2001). *A Marinha na Investigação do Mar 1800-1999*. Lisboa: Instituto Hidrográfico.
- Barbosa, J. de V. (1875). *Estudos históricos e arqueológicos*. Tomo II. Porto: Tipografia de José da Silva Teixeira.
- Bouza, F., Roberto Carneiro (Dir) (2005). *Reis de Portugal. 3ª Dinastia. D. Filipe I*. Rio de Mouro: Circulo de Leitores e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa.
- Chagas, M.S. (2007) "Museus, memórias e movimentos sociais", "Os museus e a radiosa aventura". Coordenador técnico del Departamento de Museos y Centros Culturales del IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) en Brasil. Textos inéditos facilitados por el autor en el contexto de Doctorado en Museología, ULHT.
- Clifford, J. (1997). *Routes: Travel and Translation in the late Twentieth Century*. Cambridge and London: Harvard University Press.
- Coutinho, G. (1942, 31 de Março). Gago Coutinho reclama uma instalação condigna para as maravilhosas galeotas reais. *Revista de Marinha*, nº 149, 1.
- Cruz, M. A. L., Roberto Carneiro (Dir) (2006). *Reis de Portugal. 2ª Dinastia. D. Sebastião*. Rio de Mouro: Circulo de Leitores e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa.
- Cutileiro, A. (1973). *A vida faustosa das Galeotas Reais. Subsídios para a história das antigas embarcações da Casa Real Portuguesa que se guardam no Museu de Marinha (pp.3-33)*. Comunicação apresentada ao Centro de Estudos de Marinha no dia 21 de Abril de 1971. Lisboa: Instituto Hidrográfico.
- Cutileiro, A. (1998). *As Galeotas Reais*. Lisboa: Edições Inapa S.A.
- Esparteiro, A.M. (1965): *Plaquete histórica das Galeotas e Bergantins Reais*. Lisboa: Ministério do Ultramar, Direcção-geral de Obras Públicas e Comunicações.
- Ferreira Ramos, P. (1992). *As principais datas da história de Portugal*. Mem Martins: Francisco Lyon de Castro.
- Freire, P. (2000). *Pedagogia da Indignação: cartas pedagógicas e outros ensaios*. Brasil: UNESP.
- Gomes, C.E. (1994, Maio). *Instalações Navais da Azinheira*. *Revista da Armada* Nº 265, 17-20.
- Homs, Mª I. P. (2004). *Pedagogia museística, Nuevas perspectivas y tendencias actuales*. Barcelona: Ed. Ariel, col. Património.
- Instituto Hidrográfico. (2007). *Azinheira. Espaço e Tempo*. Lisboa: Instituto Hidrográfico.
- Lavanha, J.B. (1622). *Viagem da Cathólica Real Magestade del Rey D. Felipe II N.S. ao Reyno de Portugal*, Madrid.
- Leitão, U. y Lopoés, J.V. (1990). *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos e Cartografia Antiga, Edições Culturais da Marinha.
- López Salas, F. (1980). *El Museo, cultura para todos*. *Cultura y Comunicación*, nº 13, p.36. Madrid: Ministerio de Cultura.
- Olival, F., Roberto Carneiro (Dir.) (2005). *Reis de Portugal. 3ª Dinastia. D. Filipe II*. Rio de Mouro: Circulo de Leitores e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa.

Oliveira, A., Roberto Carneiro (Dir.) (2005). *Reis de Portugal. 3ª Dinastia. D. Filipe III*. Rio de Mouro: Circulo de Leitores e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa.

Raposo, L. (2007, Maio). Acerca da problemática subjacente à definição de tesouros nacionais. *Museologia .pt*, Nº 1, 13-23.

Sancho, J. L.; Valverde J.L.; De Urríes, J. J. (2006). *Guía del Real Sitio de Aranjuez*. Reales Sitios de España. Madrid: Patrimonio Nacional.

Sancho Querol, L. (2007, Junho). Conservação e Museologia de mãos dadas no Museu de Marinha. O Projecto de Conservação das Galeotas Reais. *Revista da Armada* Nº 409, 24-26.

Sancho Querol, L. (2007, Julho). Conservação e Museologia de mãos dadas no Museu de Marinha. O Projecto de Conservação das Galeotas Reais. O restauro do Bergantim Real - 1ª parte. *Revista da Armada* Nº 410, 25-28.

Sancho Querol, L. (2007, Agosto). Conservação e Museologia de mãos dadas no Museu de Marinha. O Projecto de Conservação das Galeotas Reais. O restauro do Bergantim Real - 2ª parte. *Revista da Armada* Nº 411, 25-27.

Santos, Mª C. M. (1999). *Estratégias Museais e Patrimoniais contribuindo para a qualidade de vida dos cidadãos: diversas formas de musealização*. Salvador da Bahia: Comunicação apresentada no VIII Atelier do MINOM.

Silva, G.C. (2007, Fevereiro). "A última missão do Bergantim Real. 1. Entradas Régias". *Revista da Armada*, Nº 405, 18-20.

Silva, G.C. (2007, Março). "A última missão do Bergantim Real. 2. O desembarque da Rainha de Inglaterra". *Revista da Armada*, Nº 406, 16-18.

Silveira, L.N. E. & Fernandes, P.J., Roberto Carneiro (Dir.) (2006). *Reis de Portugal. 4ª Dinastia. D. Luís*. Rio de Mouro: Circulo de Leitores e Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa.

Sem autor (1867). *Viaje de SS.MM.YAA. a Portugal en diciembre de 1866*. Madrid: Imprenta DM. Ribadeneyra, 186-201.

Sem autor (1970). Galés e Bergantins de Gala dos Reis de Portugal. *Revista de Marinha*, nº 565, 13-16.

Sem autor (1995, Novembro). "Inauguração do heliporto nas instalações da Azinheira", *Revista da Armada*, Nº 281, 14 -15.

Sem autor (1998, Janeiro). Bergantim Real distinguido com Prémio Internacional, *Revista da Armada*, Nº 305, 27.

Sousa, M. (2000). *Reis e Rainhas de Portugal*. Lisboa: Sportpress

Zubiaur, F.J.C. (2004). *Curso de Museologia*. Gijón: Trea S.L.



Figura 1. Figura feminina de mitologia marinha, proa da Galeota de D. José I. Imagem seleccionada para a realização do logótipo do projecto.

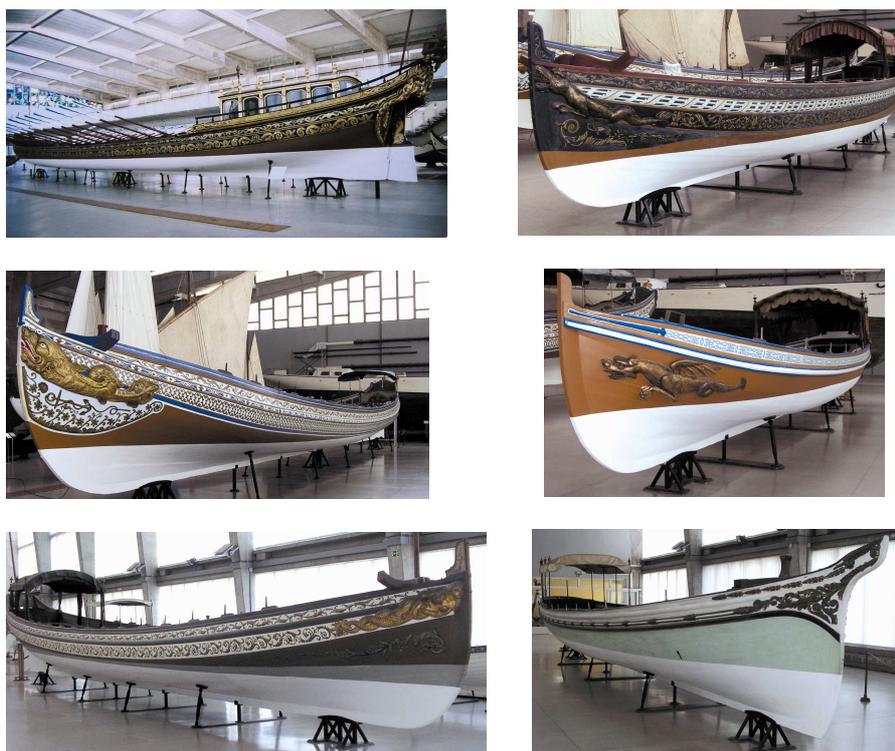


Figura 2. Colecção de galeotas reais portuguesas. Coluna da esquerda, de cima para baixo: Bergantim Real (1780), Galeota de D. João V (1728) e Galeota de D. José I (1753); coluna da direita, de cima para baixo: Galeota de D. Carlota Joaquina (1790), Galeota de D. Miguel I (1831) e Galeota do Inspector da Alfândega de Lisboa (1768).



Figura 3. 18 de Fevereiro de 1957: recepção da Rainha Isabel II, aquando da sua chegada a Portugal, em companhia do Presidente da República Portuguesa, General Craveiro Lopes<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Imagem retirada de: *Revista da Armada* Nº 406, Maio 2007, p. 17.



Figura 4. De cima para baixo: falua de Felipe V, construída em Nápoles, no segundo terço do século XVIII, Museo de las Faluas Reales, Real Sítio de Aranjuez, Madrid; a Rainha Juliana, no último passeio realizado na Galeota Real holandesa no Rio Amstel, em Amesterdão, por ocasião da celebração do vigésimo quinto aniversário da sua boda com o Príncipe Bernhard, 1962 (actualmente no Nederlands Sheepvaartmuseum de Amesterdão); e ornamentação de popa da Galeota Real francesa, construída no século XVII, Muséé de la Marine, Paris.



Figura 5. Pavilhão das Galeotas Reais, Azinheira, 1999<sup>9</sup>.



Figura 6. Restauro dos frisos decorativos de bombordo do Bergantim Real. Dezembro de 2002.

---

<sup>9</sup> Imagem retirada de: *A Marinha na Investigação do Mar 1800-1999*. Instituto Hidrográfico.



Figuras 7 e 8. Aspecto da pintura a óleo sobre tela que representa o escudo de armas da monarquia portuguesa e que decora a cobertura do camarim real antes e depois da intervenção realizada.