

# O SEQÜESTRO DO SANTA MARIA – UMA ESTÓRIA NAVAL

Parte pequena da história política do Brasil e de Portugal

AGUINALDO ALDIGHERI SOARES  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

**T**ranscorria normal a **terça-feira 24 de janeiro de 1961**, quando os aparelhos telegráficos das agências noticiosas registraram uma pequena informação, que se transformaria em assunto de primeira página de todos os principais diários impressos do mundo durante cada um dos 11 dias que se seguiriam, além do enorme destaque recebido nos noticiários televisivos de então. A informação mencionava que um grupo de feridos desembarcara **naquele mesmo dia 24** de uma baleeira pertencente ao Navio de Passageiros *Santa Maria*, de bandeira portuguesa, na Ilha de Santa Lúcia – então possessão britânica nas Pequenas Antilhas; mencionava também que o grupo era constituído de tripulantes do ferido navio, deixados ao largo daquela ilha, e que se haviam ferido **na madrugada do dia 23**, quando um punhado de revolucio-

nários comandados pelo Capitão do Exército português Henrique Galvão assumiu, à força, o controle do navio. Posteriormente, verificou-se que esses revolucionários eram constituídos de cidadãos portugueses e espanhóis que faziam oposição política aos governos de António de Oliveira Salazar e do General Francisco Franco.

Vários anos antes de começarem a ocorrer os seqüestros de aviões, principalmente na década de 70, o evento noticiado constituía-se na primeira ação violenta com propósitos políticos de que se tinha notícia na segunda metade do século XX envolvendo um meio de transporte e seus passageiros.

No Brasil, aquela terça-feira era um dia normal, sim, mas não comum, pois naquele dia, como nos demais daquela semana, aguardava-se com enorme expectativa a

posse do presidente eleito Jânio Quadros, a ser efetivada oito dias após, no dia 1º de fevereiro de 1961; e se especulava amplamente sobre a constituição do seu ministério e sobre sua maneira de conduzir os negócios do país nos meses seguintes.

Em Portugal, o Primeiro-Ministro Salazar começava a enfrentar os primeiros e incipientes movimentos de guerrilha na então província ultramarina de Angola. O General Humberto Delgado, ex-candidato à Presidência da República portuguesa, encontrava-se exilado em São Paulo, exercendo discretas atividades políticas, mas ciente do planejamento da operação de seqüestro.

Nesse quadro inseriu-se o Capitão Henrique Galvão, então com 65 anos; formou um grupo de cerca de 25 revolucionários portugueses e espanhóis, comprou vagas na excursão turística que o Pacote *Santa Maria* realizaria no Caribe, e embarcaram todos, parte em La Guaiará (Venezuela), parte em Curaçao (Antilhas Holandesas) – última escala antes da ação a bordo. Efetivava-se assim, **no dia 22 de janeiro de 1961**, a Operação *Dulcinéia*, nome de código adotado pelos revolucionários, em homenagem à amada de D. Quixote de La Mancha.

O *Santa Maria* – assim como o *Vera Cruz*, da mesma classe – cumpria normalmente uma linha regular de passageiros entre portos da Península Ibérica e portos do Brasil e do Rio da Prata; ambos tinham como armador a Companhia Colonial de Navegação (estatal portuguesa), deslocavam cerca de 20.000 toneladas e desenvolviam cada um velocidade de cruzeiro de 18 nós.

Naquela excursão para a qual se achava fretado, o navio transportava cerca de 600 turistas – a maioria composta por cidadãos norte-americanos –, além dos seus 300 tripulantes portugueses, aproximadamente.

Soube-se posteriormente que, no momento em que os revolucionários renderam os tripulantes em serviço no passageiro, o nervosismo de todos os envolvidos contribuiu para o disparo que matou um dos pilotos, cujo corpo – mantido na frigorífica – foi desembarcado em Recife junto com os passageiros. Esta foi a única vítima fatal de toda a operação do seqüestro.

Constatou-se também que o grupo de revolucionários era tão pequeno que só houve mudança no controle efetivo de alguns poucos compartimentos vitais do navio (o Capitão Galvão disse-me, já em Recife, que o pessoal de serviço na máquina rendeu-se pelo telefone). A falta de reação da tripulação deveu-se à surpresa, à suspeita da existência de outros revolucionários incógnitos entre os passageiros e ao inusitado desse tipo de operação àquela época.

**No dia 25, às 18 horas**, o *Santa Maria* foi localizado por um avião de patrulha P2V da Marinha norte-americana, ao norte das Guianas, navegando em rumo sueste.

**No dia 26**, a imprensa noticiou que o Submarino norte-americano *Seawolf* estaria acompanhando o *Santa Maria* (o USS *Seawolf* era o segundo submarino com propulsão nuclear a operar na Marinha dos Estados Unidos; o primeiro foi o *Nautilus*). Como os leitores constatarão a seguir, essa notícia iria ser confirmada e, acrescida da grande mobilização de unidades navais e aéreas da Marinha nos dias subseqüentes, demonstrava o grau de preocupação do governo norte-americano com a segurança de seus cidadãos a bordo do navio seqüestrado.

**No dia 27**, soube-se que um grupo-tarefa da Marinha norte-americana, sob o comando do Contra-Almirante Allen Smith, buscava a interceptação do *Santa Maria*;

e o Comandante do 3º Distrito Naval<sup>1</sup> brasileiro, Contra-Almirante Augusto Roque Dias Fernandes, suspeitava que o Capitão Galvão tivesse a intenção de fundear em Fernando de Noronha, ou mesmo em Recife, para desembarcar os passageiros. Por essa razão, determinou que a Corveta *For-te de Coimbra* suspendesse de Natal para Fernando de Noronha; essa corveta permaneceu ao largo daquele arquipélago por cerca de sete dias, sem nenhum contato com qualquer dos meios envolvidos na operação.

No dia 28, já se sabia que aviões navais norte-americanos de patrulha estavam sobrevoando o *Santa Maria* em caráter permanente, tendo por bases Belém (Val-de-Cães) e Recife (Ibura). A Marinha americana chegou a deslocar para Recife 12 *Super-Constellations* de patrulha equipados com aquele enorme disco da antena-radar acima da fuselagem!

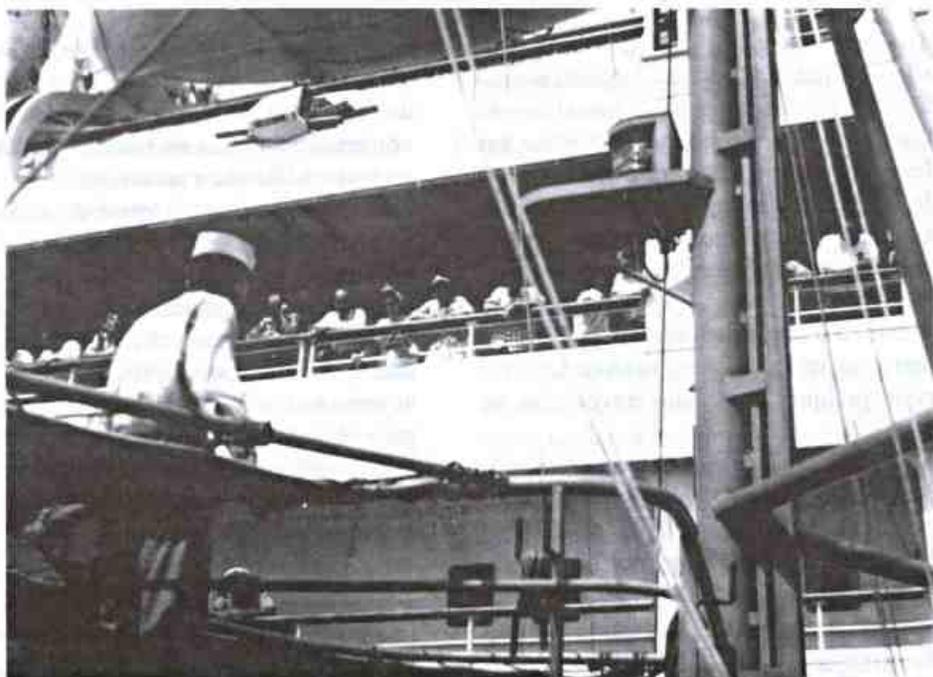
Respondendo à mensagem do comandante das Forças Navais americanas no Atlântico Sul (Uscomsolant), o Capitão Galvão afirmou que sua intenção era desembarcar os 570 passageiros e prosseguir com o navio para Angola. Nessa ocasião, o Diretório Revolucionário Ibérico de Libertação (título adotado pelos seqüestradores) já enviava “saudações ao povo, imprensa, e ao presidente eleito do Brasil”. É importante que se mencione que, após eleito, no final de 1960, Jânio Quadros havia se encontrado com o Capitão Galvão por ocasião de uma visita a Caracas (Venezuela).

No domingo, dia 29, ao confirmar que o *Santa Maria* navegava aproado ao saliente nordestino, o comandante do 3º Distrito Naval determinou que a Corveta *Caboclo* – da qual eu era o imediato (então como

capitão-tenente) – suspendesse de Natal para Recife. Temporariamente no comando, suspendi pouco após o crepúsculo vespertino; atraquei **na manhã do dia 30** no porto do Recife e apresentei-me ao Almirante; ele fez uma síntese da situação geral, disse-me que não possuía informações precisas sobre o *Santa Maria*, que havia embarcado um capitão-de-corveta do 3º Distrito Naval em um contratorpedeiro americano como seu representante pessoal junto ao Contra-Almirante Allen Smith para observar um eventual encontro com os revolucionários, que a *Caboclo* deveria estar pronta para suspender às 18 horas e que eu regressasse ao Comando do 3º DN às 17 horas para receber a ordem de movimento e as últimas instruções. Assim o fiz; recebi pessoalmente do Almirante um memorando com uma Carta de Pregão – a primeira e única da minha carreira –, que deveria ser aberta ao largo do porto do Recife. Resumindo, as ordens escritas e verbais eram: a corveta deveria estar às 7 horas do dia seguinte, **31 de janeiro de 1961**, num ponto a cerca de 35 milhas da costa na latitude de Recife, a fim de observar um provável encontro do grupo-tarefa norte-americano com o *Santa Maria*; minhas comunicações via rádio deveriam ser feitas exclusivamente com o Comando do 3º DN e, para eventuais necessidades de comunicação com os americanos ou com o *Santa Maria*, deveriam ser utilizados apenas sinais visuais.

No dia 31, na hora e no ponto determinados, a corveta não teve qualquer contato visual ou radar com alvos de superfície; ali permanecemos por cerca de uma hora, quando por nós passou a curta distância um contratorpedeiro americano classe *Fletcher*, em rumo sul, navegando a mais

1 N.A.: Àquela época, o Comando do 3º Distrito Naval estava sediado em Recife. Posteriormente, foi transferido para Natal, onde se encontra atualmente.



A primeira atracação da Corveta *Caboclo* a contrabordo do Navio Mercante *Santa Maria*. Delegação regressando à Corveta; revolucionários no patim superior da escada de portaló –  
Foto: Aldighiere, em 1/2/1961



de 20 nós. Deduzindo que esse contratorpedeiro dirigia-se ao encontro do seu capitânia e, conseqüentemente, do *Santa Maria*, passei a navegar na direção geral sudoeste, fazendo um esclarecimento que me permitisse detectar alvos existentes entre o litoral sul de Pernambuco e uma linha a cerca de 35 milhas da costa. Nessa singradura identificamos o Contratorpedeiro *Paraíba* chegando do Rio de Janeiro e fundeando ao largo dos molhes de Recife, para eventual apoio ao Comando do 3º DN, o qual não lhe atribuiu tarefas. Cerca das 11 horas dessa manhã, avistamos pela bochecha de bombordo um crescente movimento de alvos: um enorme penacho negro expelido pela chaminé do Rebocador portuário *Estácio Coimbra* (que constatamos depois estar cheio de repórteres, fotógrafos e cinegrafistas embarcados em Recife), o *Santa Maria* exibindo nas bochechas enormes faixas com a expressão "Santa Liberdade" encobrindo os verdadeiros nomes do navio, três contratorpedeiros americanos, a lancha de um dos contratorpedeiros trazendo para bordo do capitânia o Contra-Almirante Allen Smith após negociação infrutífera a bordo do *Santa Maria*, um *Super-Constellation* da Marinha americana em patrulha e um pequeno avião civil, de onde havia saltado de pára-quadras um famoso jornalista do hebdomadário francês *Paris-Match*, o qual ainda se encontrava flutuando à espera de seu subseqüente resgate pelos americanos. Esse jornalista francês foi levado de lancha para bordo do *Santa Maria*, onde "aderiu" aos revolucionários para melhor obter material para a sua revista. A negociação do almirante americano com o Capitão Galvão não obteve o resultado desejado, isto é, o imediato desembarque dos turistas, porque:

– os ibéricos queriam ter como interlocutores as autoridades brasileiras e não os

militares americanos representando o governo Kennedy;

– queriam reter ao máximo os turistas a bordo para atrair por mais tempo a atenção da opinião pública internacional, visando enfraquecer politicamente os governos de Franco e de Salazar; e

– queriam dialogar não com o governo Juscelino Kubitschek, mas com o governo Jânio Quadros, a ser empossado no dia seguinte, 1º de fevereiro de 1961, em Brasília.

Em consonância com essas intenções, o *Santa Maria* passou a navegar ao longo da costa, mantendo desta uma distância de cerca de 20 milhas, com velocidade aproximada de 10 nós, indo e vindo entre os paralelos de Ponta de Pedras e de Tamandaré até **cerca das 9 horas do dia seguinte**. Um detalhe curioso foi que, durante as cerca de 21 horas dessa singradura, os navios adotaram um dispositivo de navegação em "diamante", no qual o *Santa Maria* era o testa e guia; os três contratorpedeiros americanos completavam o losango e a Corveta *Caboclo* se posicionou no posto 5, portanto à ré do contratorpedeiro mais à ré. Cumpre registrar também que, durante toda a singradura, não houve qualquer comunicação entre a corveta, o *Santa Maria* e os contratorpedeiros, e que uma aeronave americana de patrulha esteve permanentemente sobrevoando a inusitada formatura.

**Na manhã do dia 1º de fevereiro**, cerca das 9 horas, enquanto em Brasília se sucediam os eventos do programa de transmissão da faixa presidencial, o *Santa Maria* passou a demandar o porto do Recife, vindo a fundear cerca das 11 horas a exatamente 3 milhas dos molhes do porto, no limite das águas territoriais brasileiras da época. Cerca das 9 horas e 30 minutos, com a corveta navegando na esteira do *Santa Maria*, nosso vigia informou "periscópio pelo través



O Capitão-Tenente Aldighiere, comandante em exercício (Imediato) da Corveta *Caboclo*, demandando o Navio Mercante *Santa Maria* – Em 1/2/191 – Foto: Aldighiere



O rebocador portuário aguarda os tripulantes para levá-los ao cais – Em 2/2/1961 – Foto: Aldighiere

de boreste”, o que confirmei, pessoalmente e me surpreendi com sua velocidade, igual à da corveta no momento, de 13 nós. Quando, cerca das 10 horas, o vigia informou “submarino na superfície na alheta de boreste a cerca de 2.000 jardas”, eu aproei a corveta na sua marcação a fim de identificá-lo. Interrogado por holofote, ele respondeu “USS *Seawolf*”. Em seguida, com o *Santa Maria* já fundeado, recebi ordem de entrar no porto e atracar.

Ali já estava à minha espera o então capitão dos portos, Capitão-de-Mar-e-Guerra Hélio Ramos de Azevedo Leite. Disse-me ele que eu tocasse rancho para a guarda e que estivesse pronto para desatracar logo em seguida, pois ele regressaria em curto prazo e a corveta levá-lo-ia ao *Santa Maria*.

De fato, cerca das 13 horas, regressou o Capitão-de-Mar-e-Guerra Hélio Leite, acompanhado do então 1º Secretário Dário Castro Alves, representante do novo Ministro das Relações Exteriores, Afonso Arinos de Melo Franco, de um capitão-de-fragata fuzileiro naval, representante do novo Ministro da Marinha, Almirante Silvio Heck, e do Secretário de Segurança do Estado de Pernambuco, Coronel Costa Cavalcante.

Essa delegação embarcou, a corveta desatracou do porto e atracou meia hora depois a contrabordo do *Santa Maria*, já com sua escada de portaló arriada. A delegação chefiada pelo Comandante Hélio Leite negociou com os revolucionários em nome do governo brasileiro, mas não conseguiu obter o desembarque dos passageiros naquela mesma tarde; os ibéricos continuavam ganhando tempo e espaço na imprensa internacional. Nas cerca de duas horas em que a delegação permaneceu a bordo do navio seqüestrado, nós na corveta constatamos um clima aparentemente alegre entre os turistas, como se estivessem “curtindo” aquela aventura.

Fundeados não muito distantes do *Santa Maria*, podia-se ver um contratorpedeiro americano e o Contratorpedeiro *Paraíba*.

A delegação voltou à corveta, regressamos ao porto e recebi ordem de permanecer atracado até a manhã do dia seguinte, quando retornaríamos ao *Santa Maria*. **Na manhã da quinta-feira, 2 de fevereiro**, a delegação reembarcou na corveta, tornamos a atracar a contrabordo do *Santa Maria*. Novamente a negociação não terminou em acordo. Retornamos ao porto, e recebi ordem de estar pronto a desatracar em curto prazo. Nessa manhã, constatamos que o ambiente a bordo do navio seqüestrado começava a se deteriorar entre os passageiros e, principalmente, entre os tripulantes. Recolhemos no convés da corveta várias mensagens escritas em cartões impressos dos restaurantes do navio, provavelmente jogadas por tripulantes, contendo dizeres tais como “salvem-nos”, “está faltando água”, “queremos desembarcar”, “pedimos socorro às autoridades brasileiras”, etc.; e vimos também movimentos de tripulantes aparentemente querendo pular para a corveta.

**No início da tarde do mesmo dia 2 de fevereiro**, a delegação reembarcou na corveta, e tornamos a atracar a contrabordo do *Santa Maria*. Logo após o transbordo da delegação, constatamos a enorme deterioração do ambiente a bordo do navio seqüestrado; não só continuamos a recolher bilhetes aflies, como os passageiros, numa atitude de inconformismo, começaram a jogar nos conveses da corveta estofados retirados provavelmente das embarcações de salvação. Logo em seguida, dois garçons portugueses se atiraram no convés da corveta, saindo de estreitas vigias localizadas a vários metros acima. Procurei afastar os dois navios, mandei trazer os aterrizados fujões ao tijupá, eles me disseram que queriam ser “presos pela polícia brasi-



Os passageiros do Navio Mercante *Santa Maria* desembarcam no cais do Porto de Recife em 2/2/1961 – Foto: Aldighiere



A Corveta *Caboclo* atracada no Porto de Recife e o Navio Mercante *Santa Maria* sendo manobrado por rebocadores para fundeio na bacia de evolução, em 2/2/1961 – Foto: Aldighiere

leira”, eu lhes disse que estavam presos, mandei escondê-los cobertas abaixo, enquanto ouvia-se um coro no *Santa Maria* que dizia “fica, fica, fica”... Quando a delegação retornou, disse-me o Comandante Hélio Leite que a corveta deveria regressar e atracar ao cais, e que os revolucionários tinham concordado enfim com a entrada do navio no porto para desembarcar os passageiros. Assim foi feito. O *Santa Maria* fundeou pouco depois na bacia de evolução, portanto já por dentro dos molhes do porto; o Comando do 3º DN providenciou embarcações para a retirada dos passageiros e suas bagagens logo após o fundeio; os tripulantes desembarcaram em seguida e os “nossos dois garçons” se misturaram a eles.

Os cerca de 25 revolucionários permaneceram a bordo, já sem qualquer possibilidade de continuarem viagem para Angola; aceitaram receber uma equipe da Base Naval do Recife para guarnecer a praça-de-máquinas e os equipamentos vitais, um pelotão de fuzileiros navais para “ajudá-los na guarda do navio” e um capitão-de-corveta como oficial de ligação. A *Caboclo* recebeu ordem de desatracar e fundear próximo ao *Santa Maria*, dentro da bacia de evolução, para um eventual apoio noturno ao pessoal da Marinha a bordo.

Após o fundeio, mandei arriar a lancha e dirigi-me ao *Santa Maria*; apresentei-me ao Capitão-de-Corveta Thales Fleury de Godoy – representante pessoal do Contra-Almirante Dias Fernandes –, com quem tomei um cálice do ótimo vinho Grandjó (segundo ele “cortesia do Salazar”); ele me apresentou ao Capitão Galvão, com quem conversei por algum tempo; verifiquei que o pelotão de fuzileiros navais já havia montado um acampamento improvisado no tombadilho e regresssei à corveta.

Até então o governo brasileiro reconhecia que o navio seqüestrado estava em

poder dos revolucionários, o que era parte do acordo que permitiu o desembarque de todos os passageiros e tripulantes.

No decorrer do dia seguinte, sexta-feira, 3 de fevereiro de 1961, o Comando do 3º DN concertou com os revolucionários a entrega do *Santa Maria* à Marinha do Brasil, em troca de asilo político para todos, em condições que seriam detalhadas posteriormente.

Em conseqüência, realizou-se no final da tarde desse mesmo dia uma incrível cerimônia “militar”, a qual, pelo inusitado do ambiente, do conjunto dos personagens participantes, do teor dos documentos lidos e dos procedimentos seguidos, permanece muito nítida até hoje em minha memória. Julgo ser interessante para os leitores a sua descrição.

– Local: convés superior de boreste do *Santa Maria*, a meio-navio, em área contígua ao salão nobre da 1ª classe, mas separada deste por portas de vidro fechadas.

– Participantes:

a) jornalistas, fotógrafos, cinegrafistas, nacionais e internacionais, amontoados dentro do salão nobre, com dificuldade de cobrir a “cerimônia”;

b) o Contra-Almirante Dias Fernandes presidindo a “cerimônia”, de costas para o salão nobre, tendo ao lado seu ajudante-de-ordens (e o autor deste relato por trás dos dois);

c) um destacamento de cerca de 20 sargentos e marinheiros brasileiros formados em coluna por três, de costas para o mar, “comandados” pelo Capitão-de-Corveta Thales, todos de frente para o Almirante e à sua direita;

d) os cerca de 25 revolucionários, formados em coluna por três, de costas para o mar, comandados pelo Capitão Henrique Galvão, todos de frente para o Almirante e à sua esquerda; portanto, Galvão e Thales encontravam-se lado a lado, voltados para o Almirante.

— Cerimônia: todos em posição de “sentido”, o Almirante determinou que o ajudante-de-ordens lesse uma carta datada desse mesmo dia 3, dirigida ao Capitão Galvão e por ele assinada em nome do governo brasileiro, na qual constava a proposta de entrega do *Santa Maria* à Marinha brasileira e a oferta de asilo político no território brasileiro a cada um dos revolucionários, desde que se abstivessem de atividades contrárias aos governos de outros países. A seguir, o Almirante tomou a palavra e disse que naquela carta o Capitão Galvão havia apostado a expressão “de acordo” e sua assinatura. Determinou, em seguida, que o ajudante-de-ordens lesse sua ordem do dia referente ao evento. Essa ordem do dia do Comando do 3º Distrito Naval dizia que, em decorrência da carta que terminara de ser lida e que passara a ser um anexo daquela ordem do dia, era nomeado o Capitão-de-Corveta Thales para exercer o comando militar do Navio Mercante *Santa Maria*. Em seqüência, para minha estupefação, determinou que fosse transmitido o comando, ao que o Capitão Galvão<sup>2</sup> e o Capitão-de-Corveta Thales viraram-se um para o outro, com as mãos em continência militar, e disseram, respectivamente: “Passo o comando do Navio Mercante *Santa Maria*” e “Assumo o comando do Navio Mercante *Santa Maria*”. A seguir, disse o Almirante que a cerimônia se encerraria com a deposição das armas pelos revolucionários; estes então, em coluna por um, dirigiram-se ao salão nobre, onde, sob os *flashes* dos fotógrafos, foram deixando suas precárias armas (algumas poucas me-

trahadoras de mão, escopetas, pistolas, revólveres, facas e facões) em um sofá adrede preparado, e seguiram escadas abaixo para uma embarcação portuária que já os esperava.

Terminada a “cerimônia”, permaneceu e pernoitou a bordo do *Santa Maria* apenas o pessoal militar da Marinha.

No sábado, 4 de fevereiro de 1961<sup>3</sup>, com o navio já atracado, foi realizada a bordo uma cerimônia bem mais simples e rápida, em que foi lavrado e assinado por diplomatas brasileiros e portugueses um Termo de Transferência do *Santa Maria* para a jurisdição portuguesa. O então adido das Forças Armadas de Portugal em Brasília recebeu oficialmente o navio e o entregou ao representante de seu armador, a Companhia Colonial de Navegação.

Terminou assim um evento ocorrido há 40 anos, do qual poucas pessoas se lembrariam meses após, e muito menos nos dias de hoje, de virada do século.

\* \* \*

O propósito do relato acima foi registrar a participação da Marinha do Brasil na referida operação de pirataria com fins políticos, especialmente dos fatos que ocorreram no mar. Para isso, valeu-se o autor da sua memória, a qual foi confirmada pelo relatório dessa operação, elaborado pelo Comando do 3º Distrito Naval, assinado pelo Contra-Almirante Dias Fernandes e guardado

2 N.A.: O Capitão Henrique Galvão morreu no Brasil em 1971 (com 76 anos) e foi sepultado no cemitério paulistano do Araçá. Posteriormente, seus restos mortais foram trasladados para Lisboa, onde, em 10 de novembro de 1991, foram colocados em um mausoléu, em cerimônia na qual discursou o presidente de Portugal.

3 N.A.: Esse mesmo dia 4 de fevereiro de 1961 é considerado em Portugal como a data de início da guerra colonial entre a metrópole e suas províncias ultramarinas, marcada que foi pelo ataque dos guerrilheiros do Movimento Popular para a Libertação de Angola (MPLA) à prisão central de Luanda.

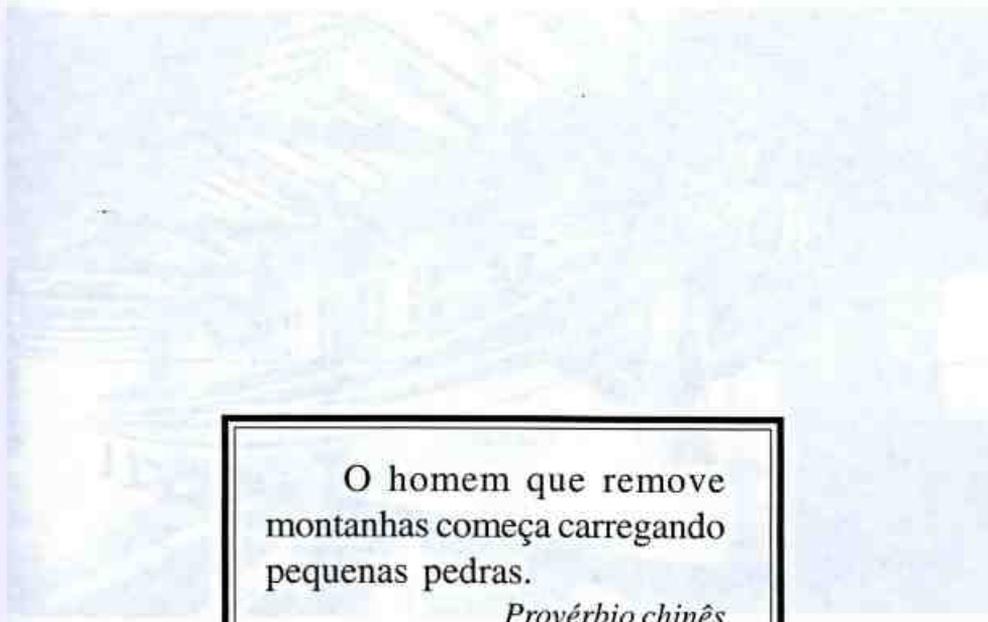
no Arquivo da Marinha. As fotos aqui inseridas foram tomadas pelo autor. Infelizmente, apesar do seu empenho, não foi possível localizar a carta do almirante ao Capitão Galvão nem a Ordem do Dia

de 3 de fevereiro de 1961, do Comando do 3º Distrito Naval, para aqui publicá-las.

Eventuais observações que os leitores queiram propor ao texto acima serão muito bem recebidas.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO> / Pirataria / ; Seqüestro; NM *Santa Maria* (Portugal);



O homem que remove  
montanhas começa carregando  
pequenas pedras.

*Provérbio chinês*

# GALEOTA IMPERIAL



**Construída em 1808, em Salvador, na época da vinda de D. João VI para o Brasil, a Galeota Imperial foi trazida para o Rio de Janeiro em 1809, onde serviu à Família Real em passeios e deslocamentos pela Baía de Guanabara.**

**Modelo sem similar em toda a América, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.**

**A Galeota Imperial foi detalhadamente restaurada para compor o acervo do Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/n, Praça XV, ficando exposta de terça-feira a domingo das 12h às 16h45min.**