

Por mares sempre navegados

Indústria naval do Brasil Colônia produziu no século XVII o galeão Padre Eterno, um dos maiores do período — **Neldson Marcolin**



Deu no *Mercurio Portuguez*: “... e do Brasil virá também o galeão chamado Padre Eterno, que se faz no Rio de Janeiro, e é o mais famoso baixel de guerra que os mares jamais viram”. A gazeta mensal lisboeta trazia a notícia acima fechando a edição de março de 1665. O periódico de Antônio de Souza de Macedo, secretário de estado do Reino de Portugal, se referia ao barco de 53 metros (m), que deslocava 2 mil toneladas (t), com um mastro feito num só tronco de 2,97 m de circunferência na base. O navio começou a ser construído em 1559 a mando do governador da capitania do Rio, Salvador Correia de Sá e Benevides, na Ilha do Governador, em um local conhecido como Ponta do Galeão (onde fica hoje o Aeroporto Internacional Tom Jobim). Militar e político português, dono de engenhos e currais, Sá fez o mais potente galeão que pôde para evitar depender da proteção das frotas do governo ao se aventurar no comércio pelos mares.

Para confeccioná-lo, Sá mandou vir técnicos da Inglaterra, embora os mestres e artesãos coloniais tenham feito a maior parte da embarcação com a ajuda da mão de obra indígena, segundo conta o professor de história do Brasil na Universidade de Sorbonne, em Paris, Luiz Felipe de Alencastro em *O trato dos viventes – Formação do Brasil no Atlântico Sul* (Companhia das Letras, 2000). O Padre Eterno passou por Lisboa em novembro de 1665 e causou forte impressão no Reino e nas embaixadas europeias. Ficou conhecido como o maior barco da época. Alencastro, entretanto, registra que o sueco Kronan, de 2.200 t, e o francês Soleil-Royal, de 2.500 t, eram maiores. O galeão brasileiro usava madeiras nativas leves e era fácil de manobrar, característica importante nas frequentes batalhas navais. Essas vantagens não foram suficientes para evitar seu naufrágio alguns anos depois no oceano Índico, em data e circunstâncias desconhecidas.

O Padre Eterno foi o expoente de uma indústria importante no Brasil Colônia até o final do século XVIII. Já em 1550, o primeiro governador-geral do Brasil, Tomé de Souza, mandou instalar oficialmente em Salvador uma empresa de conserto e fabricação de embarcações. Os portos brasileiros eram frequentados não apenas por razões comerciais, mas pela necessidade de se fazer reparos em navios depois de longos meses no mar.

Os portugueses dominavam a arte de construir todos os tipos de barco e de criar outros, como as caravelas, e foi essa indústria uma das responsáveis pela epopeia das grandes navegações naquele período. Tal sucesso foi facilitado pela padronização que os portugueses adotaram das proporções e medidas dos vários modelos de navio, feita pelo estaleiro lisboeta Junta das Fábricas da Ribeira. O livro *das traças* (1616), de Manuel Fernandes, por exemplo, trazia desenhos detalhados de 20 tipos de barco, segundo conta o engenheiro Pedro Carlos da Silva Telles no livro *História da construção naval no Brasil* (Fundação Estudos do Mar, 2001).



As Américas, como eram vistas no século XVII em *Description de l'Univers* (1683), de A.M. Mallet. Na outra página, gravura do Padre Eterno na entrada do rio Tejo, em Portugal, no mesmo livro

O galeão de 2 mil toneladas foi o expoente de uma indústria importante até o final do século XVIII

PADRE ETERNO

Comprimento: 53 m

Carga: 2 t

Canhões: 144

Mastro: 2,97 m

de circunferência na base

Os projetos de construção eram levados a cabo de modo quase inteiramente empírico até meados do século XVIII. Pouco se sabia sobre estabilidade, durabilidade de materiais e resistência às ondas e aos ventos. “O único suporte científico eram rudimentos que datavam das experiências de Arquimedes na Antiguidade”, explica Telles, hoje professor aposentado da Universidade Federal do Rio de Janeiro. “Não havia engenheiros para projetar e orientar a construção e era preciso trazer mestres de Portugal.”

Esses mestres vinham para a Bahia e o Rio, na maioria das vezes. No final do século XVI, o governo de dom Francisco de Souza deu caráter oficial ao estaleiro da Ribeira das Naus, de Salvador, que já funcionava desde antes, com Tomé de Souza. Em 1650, uma carta régia estabelecia que se deveria lançar ao mar anualmente pelo menos um galeão de 700 a 800 t. A tonelada correspondia à capacidade que o navio tinha de transportar tonéis. Segundo Telles, um navio de 100 t daquela época teria um deslocamento carregado de cerca de 250 t, segundo se entende hoje. A qualidade e abundância das madeiras brasileiras contribuíram para a forte atividade da construção naval da época.

Outros estados construíram estaleiros para construção e reparos de barcos no Brasil Colônia. Mas depois de Salvador foi o Rio que construiu mais navios. Em 1666 foi fundada na Ilha do Governador uma fábrica de fragatas. Do mesmo lugar de onde saiu o Padre Eterno foram feitos outros barcos que orgulharam os reis portugueses, como a fragata de guerra Madre de Deus e um grande navio, o Capitânia Real.