

NAVIOS as Caravelas



s navios funcionam como organizações militares, com hierarquia e tarefas bem definidas, o que não tem impedido motins e rebeliões. Não é só a marujada ignara que se subleva nos momentos de desespero. Na viagem de volta das Índias, a tripulação da frota de Vasco da Gama estava tão devastada pelas doenças e pela exaustão que até os mestres e pilotos pediram ao almirante que retornasse a terra (numa reação típica de seu temperamento irascível, Gama prendeu os pilotos e assumiu ele mesmo o comando da navegação). A elite da tripulação é composta de representantes da nobreza e profissionais altamente especializados na arte de navegar.

O posto mais alto é o do capitão-mor. Depois vêm o mestre e o contramestre, responsáveis pela contratação dos marujos e pela rotina de bordo. O piloto é o comandante das operações náuticas. Deve conhecer a posição do navio o tempo todo, definir seu curso, saber ir e retornar em segurança. O escrivão, representante direto da coroa, encarrega-se de fazer os relatos da viagem e os registros no livro de contabilidade. Agora, com a expansão da empresa das navegações, já começam a ser sistematicamente embarcados os representantes da Igreja. Eles prestam assistência espiritual à tripulação e viajam imbuídos da missão de propagar os ensinamentos cristãos entre os bárbaros e infiéis das novas terras, tarefa na qual até agora têm obtido pouco sucesso.



O restante da tripulação é dividido em três categorias. Os marinheiros são profissionais do mar com experiência em viagens anteriores. Nesse grupo estão os carpinteiros, calafates, tanoeiros, meirinhos, despenseiros, cozinheiros e bombardeiros. Os grumetes são aprendizes de marinheiros, novatos de primeira viagem. Aprendem a içar e recolher as velas, operar as bombas para drenar o navio e outras rotinas náuticas. Os que mostram aptidão são promovidos a marinheiros. Por fim, há os pajens, menores embarcados que servem os oficiais de bordo. Limpam as cabines, arrumam a mesa, servem as refeições e cantam hinos religiosos. Também cabem aos pajens virar a cada meia hora a ampulheta, o relógio de areia que marca as jornadas de trabalho a bordo e o progresso do navio durante a viagem. Os navios levam ainda a gente de guerra, os soldados equipados com os canhões que tanto efeito causam no além-mar. Só os oficiais têm aposentos próprios. A maioria da tripulação vive esparramada pelo convés e dorme em lugares improvisados. Expostos ao sol, ao frio e à chuva.

Muitos marinheiros morrem de doenças pulmonares. Não há banheiros. As necessidades são feitas diretamente no mar, com a ajuda de pequenos assentos pendurados sobre a amurada. O uso de urinóis à noite e durante as tempestades aumenta a pestilência a bordo. O responsável pelos raros cuidados com a higiene da tripulação é o barbeiro. Seu estojo é composto de seis navalhas, duas pedras de limar, duas tesouras, dois espelhos, dois pentes, uma bacia de barbear e outra para se lavar. Também incluem apetrechos para curar feridas e uma farmácia de bordo com ungüentos, óleos aromáticos, purgantes, água destilada e ervas medicinais. A função do barbeiro é tão importante que ele é dos poucos tripulantes com o privilégio de dividir a mesa de jantar com o capitão e o piloto.

Na longa solidão dos mares, as viagens são intermináveis e tediosas. O jogo de cartas constitui uma das poucas atividades de lazer a bordo, mas é malvisto pelos padres. Embora seja muito pequeno o número dos tripulantes instruídos nas letras, os padres também se opõem à leitura de livros profanos. Em seu lugar, distribuem obras que contam histórias de santos. A atividade religiosa a bordo é intensa. Os padres promovem rezas, ladainhas e representações teatrais de episódios religiosos, como o Mistério da Paixão. A adesão da tripulação é entusiasmada. Desde tempos imemoriais, os marinheiros demonstram grande fervor religioso, quando não superstição pura e simples. Sua profissão de alto risco explica esse apego.





Imagem: Caravelas Portuguesas.



A caravela foi aperfeiçoada durante os séculos XV e XVI. Tinha inicialmente pouco mais de 20 tripulantes. Era uma embarcação rápida, de fácil manobra, capaz de bolinar e que, em caso de necessidade, podia ser movida a remos. Com cerca de 25 m de comprimento, 7 m de boca (largura) e 3 m de calado deslocava cerca de 50 toneladas, tinha 2 ou 3 mastros, convés único e popa sobrelevada. As velas latinas (triangulares) permitiam-lhe bolinar (navegar em ziguezigue contra o vento). Gil Eanes utilizou um barco de vela redonda, mas seria numa caravela (tipo carraca) que Bartolomeu Dias dobraria o Cabo da Boa Esperança em 1488. É de salientar que a caravela é um desenvolvimento dos portugueses.

Se bem que a caravela latina se tenha revelado muito eficiente quando utilizada em mares de ventos inconstantes, como o Mediterrâneo, devido às suas velas triangulares, com as viagens às Índias, com ventos mais calmos, tal não era uma vantagem, já que se mostrava mais lenta que na variação de velas redondas. A necessidade de maior tripulação, armamentos, espaço para mercadorias fez com que fosse substituída por navios maiores. A partir de 1441, os portugueses passaram a utilizar caravelas nas suas viagens de exploração atlântica. Tal tipo de navio veio a revelar-se o mais adequado para a realização deste tipo de expedições, pois era um navio adaptado à exploração, rápido e usado como recurso de defesa de algumas armadas.

A caravela originalmente definia-se por transportar pano latino, o que lhe dava possibilidade de fazer um tipo de manobra que em mares não conhecidos se tornou indispensável: bolinar - possibilidade de recorrer a uma maior amplitude de ventos. A caravela portuguesa era um navio de pequeno ou médio calado, que podia ter um porte que oscilava em média entre os 40 e 60 tonéis, com uns catorze metros de quilha. Geralmente tinha dois mastros com velas latinas, embora as maiores pudessem apresentar três mastros.

Tinha apenas um castelo de popa e uma coberta. Na documentação quatrocentista à curiosa referência a um tipo de navio denominado de "caravela descobrir". Tal caravela seria um navio aperfeiçoado pelos portugueses que seria muito superior aos outros navios de velame latino, pois apresentava vergas latinas de grandes dimensões. A tripulação de uma caravela poderia rondar os 20 ou 25 homens em média. A partir de finais do século XV e inícios do XVI sofre ajustamentos que deram à caravela um maior porte - passa a poder transportar 50 homens. No século XVI a importância da caravela diminui, sendo destinada, sobretudo a missões de apoio. Também nesse século apareceu um novo tipo de caravela, no qual um dos mastros passou a armar uma vela redonda, pelo que se denominou de caravela redonda.

