

## **CARAVELA**

Quando os Portugueses iniciaram as viagens de descobrimento marítimo, nos inícios do século XV, a Europa tinha um conhecimento muito limitado do oceano Atlântico. Em 1421, o Infante D. Henrique começou a enviar os seus navios para Sul, com o objectivo de ultrapassar o Cabo Bojador, que era então, para muitos, o fim do mundo conhecido. Doze anos depois o navegador Gil Eanes conseguiu dobrar o Cabo, revelando que era possível continuar em frente, ao contrário do que diziam as lendas que circulavam então, segundo as quais o mar era baixo (os navios não teriam altura de água suficiente para poderem flutuar) e as correntes muito fortes, impedindo o prosseguimento das viagens.

Nesta primeira fase, os navegadores do Infante D. Henrique usaram barcas, umas embarcações pequenas que eram também empregues na navegação costeira e fluvial, e que tinham um só mastro com uma vela. As maiores barcas teriam cerca de 30 tonéis de arqueação, e isto quer dizer que podiam transportar 30 tonéis\*, ou seja, barris com cerca de 1,5 metros de altura por um metro de largura máxima.

Foi nestas barcas que seguiram os primeiros navegadores do Infante, tal como Gil Eanes. Mas quando este navegador passou o Cabo viu que podiam ser empregues navios maiores, e na viagem seguinte foi usado um barinel, um navio do qual se sabe muito pouco.

No princípio dos anos quarenta do século XV as viagens para Sul conheceram um novo impulso, depois de um curto período de paragem. As

circunstâncias, porém, tinham mudado entretanto. Os Portugueses navegavam então em mares que nunca tinham sido sulcados pelos europeus, com ventos e correntes que desconheciam, e as viagens tornavam-se cada vez mais longas. Era preciso um novo tipo de navio para ultrapassar estas dificuldades.

Foi assim que surgiu a caravela. Era uma embarcação com cerca de 50 tonéis e dois mastros, cada um com uma grande vela latina, isto é, uma vela com formato triangular, um pavimento corrido da popa à proa, e um pequeno castelo à popa: na verdade apenas um sobrado mais alto. Debaixo do convés guardavam-se os mantimentos e outras mercadorias, mas o espaço era muito apertado, porque o casco do navio era muito esguio.

A caravela foi o navio ideal para as explorações, durante todo o século XV. O casco afilado e as velas latinas tornavam-na muito veleira, quer dizer, era um navio que andava bem à vela. Com estas velas podia navegar à bolina, ou seja, prosseguir numa rota em zigue-zague contra a direcção do vento. Por outro lado, sendo uma embarcação relativamente pequena, podia seguir junto às costas, entrar nas embocaduras dos rios e subir pelo seu curso, explorando um pouco do interior do continente. Ao mesmo tempo, porém, a caravela era maior que os navios que os Portugueses tinham empregue até então nas primeiras viagens, e isso queria dizer que podia levar mais mantimentos e água potável para os tripulantes, e assim as viagens podiam ser cada vez mais longas.

As caravelas foram os navios dos Descobrimentos portugueses desde c. 1440 até 1488, quando Bartolomeu Dias passou o Cabo da Boa Esperança e entrou no Oceano Índico, na expedição que abriu o caminho para a viagem de

Vasco da Gama e para o descobrimento do caminho marítimo para a Índia. As duas pequenas caravelas da frota de Bartolomeu Dias foram ainda responsáveis por uma das maiores revoluções geográficas do século XV: é que os europeus estavam convencidos que os Oceanos Atlântico e Índico não tinham ligação marítima entre si (pensavam que a África se prolongava até ao pólo Sul), e com esta viagem provou-se que afinal havia comunicação entre eles.

A partir daqui, porém, a caravela já não era suficiente. Quando regressaram da viagem de 1488 os navegadores disseram ao rei de Portugal, D. João II, o “Príncipe Perfeito”, que as caravelas não aguentavam os mares fortes que tinham enfrentado, e eram precisos navios mais fortes. Por outro lado, as viagens eram agora demasiadamente extensas, e estes navios não podiam já transportar nem homens suficientes, nem carga, nem mantimentos que chegassem. As caravelas foram substituídas pelas grandes naus nas viagens para o Oriente, mas continuaram sempre, até ao século XVIII, a serem usadas na navegação atlântica.

Na verdade, a grande importância da caravela foi precisamente o ter permitido que os Portugueses explorassem o Atlântico, e tivessem aprendido como se navegava neste Oceano. Quando se afastavam para o largo, perdiam de vista as costas que lhes serviam de orientação: foi a bordo das caravelas que os Portugueses aprenderam a navegar no mar alto, com recurso à observação das estrelas, tendo assim criado a navegação astronómica, que iria ser a forma de todos os navios se orientarem nos mares até ao aparecimento dos satélites, já nos nossos dias.

Quando o italiano Alvise Ca Da Mosto navegou para a costa africana a bordo de um navio português, pelos meados do século XV, disse que as caravelas portuguesas eram os melhores navios que então havia em toda a Cristandade. Outros navegadores usaram palavras semelhantes, mas cumpre perguntar porquê, isto é, porque é que as caravelas eram navios tão eficazes, como o reconheceram muitos dos que nelas andaram.

O êxito da caravela latina de dois mastros, a *caravela de descobrir*, como aparece escrito em alguns documentos portugueses do século XV, ficou a dever-se às suas extraordinárias qualidades veleiras, que eram resultado de uma grande superfície vélica, talvez o dobro do que era usual na Europa e no Mediterrâneo, nessa época, para navios do mesmo tamanho, aliada a um casco esguio e comprido que a tornavam veloz e fácil de manobrar: exactamente aquilo que procuravam os marinheiros que saíam de Portugal para explorar mares por onde não se sabia que alguém tivesse alguma vez andado.

Francisco Contente Domingues

**\* Nota:**

O tamanho do navio era medido em função da sua capacidade de transporte, e o tonel era a medida de referência. Dizia-se, portanto, que um navio era de 30 tonéis, ou 30 toneladas, o que tinha o mesmo significado.