

# REMO

## ESCOLHA DE UMA GUARNIÇÃO

Pelo Cap. ANTONIO PIRES DE CASTRO FILHO

**VOGA** — O voga tem de reunir qualidades especiais, pois é ele quem guia toda a guarnição. É preciso, sobretudo, que seja um remador prático, podendo passar de uma voga a outra, si as circunstâncias o requererem, mais ou menos, rapidamente, conservando, ao mesmo tempo, a maior regularidade possível na voga que adotar, sob pena de descontrolar toda a guarnição; porém, sobretudo, é preciso que reúna qualidades de tático, que são muito raras e que em seu lugar são primordiais. Com efeito, é indispensável que, desde logo seu sangue frio o permita julgar por si mesmo o que seja necessário fazer, qualquer que seja a dificuldade que se haja apresentado; conhecer o seu grau de fadiga o de sua guarnição; saber, em cada instante, o que pode exigir de seus companheiros e o que está fora de suas forças; saber avaliar exatamente onde chega o cansaço de seu adversário e o que pode e deve fazer para combatê-lo e vencê-lo; si deve deixar que descansem um momento seus companheiros, para depois pedir-lhes um esforço mais considerável e definitivo, ou si não tem tempo de fazê-lo e deve continuar do mesmo modo; enfim, deve reunir todas as qualidades morais inerentes a um chefe, incluindo as de inspirar confiança e obter obediência da guarnição.

Estas qualidades são múltiplas e é difícil acharem-se reunidas em um só indivíduo. Por isto, é admissível como voga quem reúna apenas uma parte delas. Seria preferível um voga que apresentasse as condições morais exigidas, em vez da de melhor remador. Aqui, ao se constituir uma guarnição, geralmente se toma como voga aquele que rema melhor, o que o enche de alegria e orgulho; depois, fica-se obrigado a deixá-lo para sempre neste lugar, pois, no dia em que, por uma causa qualquer, tivermos que mudá-lo para outro lugar mais adequado a suas qualidades, sente-se ofendido em seu amor próprio, chegando a ponto de não querer mais remar e muitas vezes, para evitar isto, o mantemos em seu lugar, com prejuízo para a guarnição. Outras vezes, quando a guarnição tem a felicidade de contar entre seus remadores um sculler, nos julgamos moralmente obrigados a pô-lo como voga, quando, muitas vezes, seria mais útil colocá-lo como contra voga, si é alto e musculoso, ou na proa, si é baixo e ágil.

É preciso, pois, reagir contra esta tendência e fazer com que todos compreendam que o lugar mais honroso para cada um é aquele em que possa ser mais útil a guarnição, omitindo sua personalidade em benefício da equipe.

Continuando a falar sobre o voga, resumiremos, dizendo que é preciso que seja um bom remador, de sangue frio, com perseverança para ir até o fim, vivo e com fibra suficiente para que, no último momento, possa dar um esforço que o faça triunfar sobre o rival.

**SOTA-VOGA** — O sota-voga deve ser o melhor remador da guarnição, sob o ponto da vista do estilo. Com efeito, não só é ele quem dá a voga para seu bordo, junto com o voga, como também deve acompanhá-lo em todos os seus movimentos, e no caso do voga cometer uma falta, que se transmitiria a toda a guarnição, deve neutralizar totalmente ou em parte os inconvenientes dessa falta. Assim, o sota-voga não tem necessidade, como o voga, de ocupar-se da tática do momento; porém, deve prestar sempre toda sua atenção no estilo. Por outro lado, como tem mais tempo que o voga para refletir, o sota-voga, sendo um remador de mais experiência, pode encarregar-se da tática do barco em geral, descarregando do voga parte de sua responsabilidade e deixando-lhe somente o que for de solução imediata; realmente, na Inglaterra, é na sota-voga, que se coloca o capitão da guarnição. Isto alivia o voga de um grande peso, que confia na ação experiente de quem lhe está atrás, sempre pronto a tomar instantaneamente uma decisão, conveniente, comunicando-a lacônicamente ao voga, para que este a faça cumprir pela guarnição. O capitão tem toda a autoridade sobre a guarnição.

**CONTRA-VOGA** — Neste posto, deve-se colocar um remador forte, que não seja muito pesado, capaz de minorar a fadiga do voga, auxiliando-o no seu trabalho. Evidentemente, si o resto da guarnição não acompanhar o voga no seu esforço, prontamente este se esgotará, o que trará prejuízo ao esforço final, necessário para acabar uma regata. Entretanto, si atrás dele houver um contra-voga forte e bastante perito para **pegar certo**, isto lhe permitirá reservar-se um pouco, para poder lançar mão desta reserva, quando tiver que recorrer ao grande esforço no momento final, dando exemplo à guarnição que, embora tenha alguém mais fatigado que ele, o seguirá em seu movimento, por emulação.

**1.º e 2.º CENTROS** — Estes postos devem ser ocupados pelos remadores mais musculosos da guarnição. Vão nestes lugares os homens pesados, de quem se deve exigir mais esforço físico do que habilidade em remar. A gente pesada geralmente é menos ágil e hábil; porém, estes defeitos são compensados pela maior potência em remar. É claro que, si além de sua corpulência, sabem remar bem, é isto uma grande vantagem para a guarnição, não só pela ajuda complementar que lhe presta, como também pela supressão das dificuldades que acarreta a uma tripulação um remador pesado que desengaja mal o remo, que ataca borrifando água, ou que produz por sua falta de destreza, **marolas** que desequilibram o barco, diminuindo-lhe a velocidade.

**CONTRA-PROA** — Pode ser um remador, nem muito pesado, porque neste caso estaria no centro, nem muito leve, porque então deveria ser colocado mais para a proa; deve ser um bom remador, não precisando ser dos melhores.

**SOTA-PROA** — Além de ser leve, deve ter resistência suficiente para auxiliar o voga e o contra-voga. Os centros se equilibram; porém, com relação à direção do barco, o voga e o proa não se equilibram longitudinalmente, por duas razões: o voga deve poupar-se; o proa pode influir mais sobre a direção do barco, por estar mais perto da proa do que o voga da popa. Assim, pois, teoricamente, é preciso que o sota-proa reme mais largo que o proa, afim de equilibrá-lo, lateralmente, por seu peso.

**PROA** — Si possível, deve ser o mais leve e o mais ágil de toda a guarnição. Geralmente, se dá este posto ao tripulante que vale menos, porque imaginam que um posto é tanto mais honroso, quanto mais próximo da popa, e por ser, além disso, o lugar menos agradável.

Com efeito, é neste sítio que se recebem os salpicos dos outros remadores, além das marolas vindas da proa, e se isto não fôra pouco, é sobre ele que bate o vento.

Seja como for, a questão é que não é um lugar cobível, e o dão ao último que chega. Isto é um grande erro, porque é o lugar mais importante para o interesse geral da equipe, depois do sota-voga e do voga. Como já dissemos, o proa, por sua atuação, tem mais influência sobre a direção, que o voga; porém, isto não é uma razão, pois esta diferença é tanto menor, quanto mais remadores tiver o barco, e num oito é pouco sensível. Não se dá o mesmo com relação às **marolas**. Não só não deve produzi-las, como também, si for um hábil remador, pode minorar o efeito das produzidas pelos outros e até mesmo anulá-las. Si a isto se ajunta que este posto é o mais incômodo como assento, e que neste sítio o barco é mais estreito e que sua forqueta, por construção, está mais alta sobre a água que as demais, se pode compreender quão difícil é poder remar bem neste lugar, o que se tem que saber, e a ligeireza e destreza que se devem ter nas mãos.

Além disto, este é o lugar onde é mais difícil se atacar sem atrasar-se em relação ao voga, porque entre ambos ha o máximo de intermediários. Assim, pois, vemos a importância que tem para o trabalho total, que o proa seja ágil e vivo com as mãos para o ataque, como com os ombros para a estabilidade do barco.