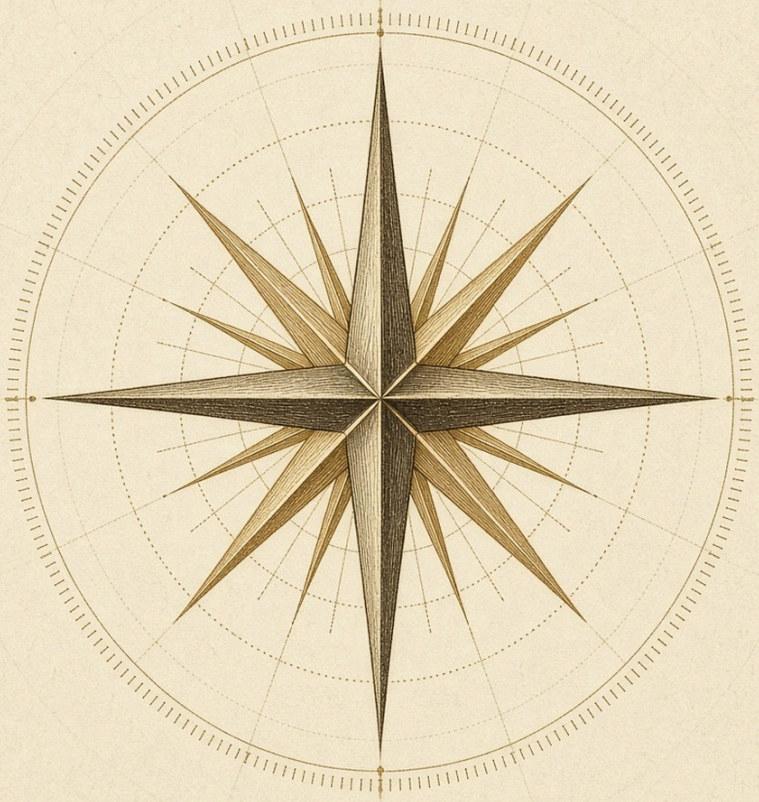


Consciências marítimas

Amadeu Lacerda Pessanha

A consciência é uma orla.

Oficina do Maralto · 2003



A consciência é uma orla.

Oficina do Maralto

Consciências marítimas

AMADEU LACERDA PESSANHA

DO MESMO AUTOR

A linha do horizonte
1974

Atlântico moral
1986

O ouvido das marés
1998

Oficina do Maralto · Lisboa e Recife

ENSAIO

Consciências marítimas

sobre o que o mar faz à alma que o frequenta

Amadeu Lacerda Pessanha

Oficina do Maralto
Lisboa e Recife
2003

CONSCIÊNCIAS MARÍTIMAS

Amadeu Lacerda Pessanha

Ensaio. Primeira edição: Oficina do Maralto, Lisboa e Recife, 2003. Esta composição digital, de 2026, atualiza a ortografia segundo o Acordo de 1990 e não altera o texto.

Todos os direitos desta composição permanecem com a sua edição. Nenhuma parte pode ser reproduzida como se fosse documento histórico independente do volume.

Amadeu Lacerda Pessanha é uma persona literária criada para este livro. A editora Oficina do Maralto, as obras anteriores atribuídas ao autor e as cenas de memória são ficção. Os fatos históricos nomeados no ensaio — a Carta de Caminha, o terramoto de Lisboa em 1755, a viagem da jangada São Pedro, o Decreto-lei n.º 3.832, de 18 de novembro de 1941, o tráfico atlântico — pertencem ao registro documental e estão discriminados na nota de fontes. Nenhuma fala de pessoa real é citada como transcrição.

Composto em EB Garamond e Cormorant Garamond. Papel de tom creme. Não se atribui ISBN: edição digital fora de comércio, feita para ser lida.

Oficina do Maralto

À memória de meu pai,
que vendia anzóis
e não pedia metáfora por eles.

Não herdei o mar.
Herdei a teimosia de olhá-lo
até que me respondesse com precisão,
não com consolo.

Cadernos de Olinda, 1958

Sumário

	Nota liminar	10
I	O horizonte como categoria	11
II	A consciência do convés	13
III	Línguas que a água ensina	15
IV	O Atlântico e a dívida	17
V	Cartas, rumos e o eu desenhado	19
VI	A vigília do farol	21
VII	Pescadores: um saber sem cátedra	23
VIII	Maré, memória, esquecimento	25
IX	O naufrágio como método	27
X	Consciência litorânea	29
XI	O interior que imita o mar	31
XII	Permanecer à tona	33
	Nota sobre as fontes	35

Nota liminar

Comecei este livro numa casa alugada em Paraty, numa manhã em que a maré encheu o beco e obrigou o padeiro a atravessar descalço. Não havia nada de extraordinário nisso. Extraordinário era o modo como ninguém se espantava. A água subia, as cadeiras subiam para cima das mesas, o café continuava a ser passado, e a rua, por uma hora, deixava de ser rua sem deixar de ser cidade. Foi ali, com os tornozelos frios, que o título me apareceu no plural.

Digo consciências, e não consciência, porque o mar não produz um único modo de estar lúcido. Produz vários, e eles não se reconciliam com facilidade. Há a consciência de quem mede, a de quem espera, a de quem atravessa, a de quem foi atravessado à força, a de quem nunca viu a água salgada e ainda assim organiza a esperança em função dela. Juntá-las num singular elegante seria mentir com boa prosa.

Recusei, ao escrever, duas facilidades que me foram oferecidas ao longo da vida com a melhor das intenções. A primeira foi a do mar como figura do inconsciente, tão gasta que já não molha: um abismo decorativo, bom para qualquer frase que precise parecer funda sem ter descido a lugar nenhum. A segunda foi a do mar como mera infraestrutura, página de logística, toneladas e prazos. Entre o abismo de enfeite e o terminal de contêineres há uma faixa estreita em que pessoas reais decidem, comem, temem, nomeiam e às vezes não voltam. É nessa faixa que quero ficar.

Durante anos evitei o ensaio. Tinha medo do lirismo, doença profissional de quem olha o Atlântico por tempo demais. O mar recompensa a frase bonita e pune a frase exata. Oferece névoa, horizonte, infinito, e cobra pouco de quem se contenta com isso. Eu já não queria um elogio. Queria um inventário das atenções que a água exige e das que ela destrói.

O leitor encontrará, portanto, menos metáfora do que o título parece prometer. Quando eu disser horizonte, estarei falando de uma linha que muda com a altura dos olhos. Quando disser convés, falarei de um chão que se move e de uma hierarquia que esse movimento torna necessária, e por vezes criminosa. Quando disser dívida, não estarei enfeitando um argumento moral. Estarei nomeando o

tráfico que fez deste oceano, ao mesmo tempo, caminho de mundos e cemitério sem lápide.

Nasci em Olinda, em 1931, numa rua de onde se via o arrecife e, para além dele, uma faixa que minha mãe chamava, sem poesia, de "o largo". Meu pai vendia anzóis e linha num balcão que cheirava a sal e a caixa de papelão. Não venho de uma linhagem de capitães. Venho de uma linhagem de gente que ficava. Essa origem me impede dois gestos que a literatura marítima adora: a nostalgia de um navio que não foi meu e o desprezo por quem nunca embarcou. A consciência litorânea começa, muitas vezes, em terra, descalça, à espera de uma vela que tarda.

Estudei filosofia em Coimbra e a história das navegações em Lisboa. Ensinei durante décadas em Recife. Frequentei arquivos, trapiches, faróis, uma jangada e muitas conversas que não cabem em nota de rodapé. Nada disso me fez dono do mar. Fez-me, espero, um desconfiado da pressa com que transformamos o mar em símbolo para não termos de olhá-lo.

O volume reúne doze meditações. Podem ser lidas em ordem, porque há uma ordem, ou em separado, porque cada uma tenta fechar uma conta própria. Primeiro o limite que vemos. Depois o corpo que se equilibra. Depois a língua, e a história que essa língua muitas vezes cala. Depois os instrumentos, as vigílias, os saberes sem cátedra, a memória, o naufrágio, a cidade, o interior e, por fim, a ética modesta de permanecer à tona.

Não ofereço salvação. Ofereço um modo mais lento de dizer a palavra mar.

I

O horizonte como categoria

Há um erro que a escola repete com inocência: chamar horizonte à linha em que o céu e o mar se encontram. Quem passou uma tarde inteira diante do arrecife de Olinda sabe que essa linha não encontra coisa alguma. Ela é o limite móvel do nosso alcance, um acordo provisório entre a curvatura da água e a altura dos olhos. Subo ao outeiro, o acordo recua. Desço à areia, ele se aproxima. O mar não traçou essa fronteira. Fomos nós, com a medida curta do corpo.

Por isso o horizonte não é um objeto. É uma categoria. Organiza o visível e, ao mesmo tempo, acusa o que falta ver. Toda carta de marear é uma tentativa de converter essa acusação em cálculo. Toda saudade litorânea é a mesma tentativa, feita com menos números e mais teimosia. Confundir as duas operações — a do piloto e a do exilado — produz muita literatura e algum naufrágio.

A distância desse limite, para quem está de pé na areia, não é o infinito dos cartazes. Cresce, aproximadamente, com a raiz quadrada da altura dos olhos. Uns poucos quilômetros, não uma eternidade. A refração da luz pode alongar um pouco a conta; o desejo alonga-a sem pudor. Passei uma juventude inteira a explicar a colegas de seminário que o infinito, visto da praia de Olinda, acaba num coqueiro de um lado e num arrastão do outro. Não me deram nota alta. Deram-me razão só muito mais tarde, quando também envelheceram e passaram a desconfiar das palavras que não cabem numa medida.

Os antigos, que não dispunham da nossa facilidade para fotografar o que não compreendemos, trataram o problema com uma gravidade que ainda serve. A linha não era o fim do mundo. Era o fim de uma informação. Para além dela podia haver terra, tempestade ou simplesmente mais água. A coragem náutica não consistiu em negar o limite. Consistiu em agir com rigor antes de o limite se deslocar. Há uma diferença enorme entre atravessar o desconhecido e decretar que ele não existe porque a frase ficou mais larga.

Insisto neste ponto porque a cultura letrada transformou o horizonte num sinônimo preguiçoso de esperança. “Abrir horizontes” passou a significar quase nada: um convite a sentir-se amplo. Mas o horizonte de quem navega não alarga o peito. Ele impõe uma disciplina. Você não chega até ele. Você o empurra, e ele se reconstitui mais adiante, intacto, indiferente ao seu esforço. Não há imagem melhor para o conhecimento, e poucas são tão mal usadas. O conhecimento que se deixa alcançar de uma vez, e que posa para o retrato no ponto em que foi alcançado, em geral não era horizonte. Era mobiliário.

Recordo uma aula, em Coimbra, em que um professor desenhou no quadro um círculo e um ponto fora dele. Disse que a filosofia começava quando o ponto percebia que o círculo era seu, não do mundo. A frase era elegante e, aplicada ao mar, incompleta. O ponto, no mar, enjoa. O ponto tem fome. O ponto pode morrer se errar a leitura daquela circunferência. A categoria do horizonte só se

torna séria quando o erro tem consequência. Em terra firme, confundimos profundidade com a liberdade de não pagar o equívoco no mesmo dia. No convés, o equívoco cobra à vista.

Há também um horizonte noturno, e esse a pintura quase nunca acerta. Sem a linha, o mundo não desaparece: muda de regime. O ouvido assume o cargo que a vista abandonou. O farol não desenha o horizonte; perfura-o em intervalos. Entre dois clarões, o marinheiro conserva de memória a linha que não vê. Essa conservação é um ato mental de alta dignidade. Chamo-lhe consciência porque não é instinto puro nem conceito puro. É uma atenção sustentada na ausência da figura. Quem nunca teve de guardar uma linha invisível por uma hora inteira falará do escuro como se ele fosse apenas falta de tema.

Quando, já velho, voltei a Olinda e procurei a linha da minha infância, encontrei-a deslocada não pela filosofia, mas pelo aterro, pelo prédio, pela luz elétrica que empana o contraste. O horizonte continuava lá. Quem tinha mudado era o primeiro plano, e com ele a minha capacidade de distinguir o limite. A categoria, concluí, não mora só na água. Mora na higiene do olhar. Para ver longe é preciso consentir que o perto não ocupe toda a frase. Isso vale para a praia e para o ensaio. Vale, desconfio, para qualquer vida que queira ser exata sem se tornar pequena.

II

A consciência do convés

O convés é um chão que não promete a imobilidade. Essa única característica basta para alterar a noção de pessoa. Em terra, o eu se apoia em coisas que fingem estar quietas: o quarto, a mesa, a rua que amanhece no mesmo lugar. No convés, a quietude é uma exceção que precisa ser explicada. O corpo aprende primeiro. O conceito vem depois, se vier. Muita filosofia naufraga por começar pelo conceito, como quem quer aprender a andar discutindo primeiro a ideia de chão.

Quem embarca pela primeira vez costuma descrever o enjoo como um mal do estômago. É um mal da referência. O ouvido interno, acostumado a um chão cúmplice, recebe notícias contraditórias e protesta com a única eloquência de que dispõe. Não ridicularizo esse protesto. Nele está o começo da inteligência marítima: a descoberta de que a estabilidade era um acordo, não uma lei. O

acordo pode ser bom. Não deixa de ser acordo. Quem esquece isso em terra firme trata a própria cadeira como um direito natural e se ofende quando o mundo se mexe.

Há uma ética própria desse chão móvel, e ela não coincide com a ética dos salões. No convés, a competência é pública. Um nó mal feito não é uma opinião. Uma ordem gritada no momento errado não é um estilo. A hierarquia, que em terra pode ser teatro, no mar é um instrumento de sobrevivência enquanto o tempo não dá consulta. Dizer isto não é elogiar a brutalidade dos comandos históricos, muitos dos quais foram apenas brutalidade com vocabulário técnico. É reconhecer que existe uma diferença entre a autoridade que esconde a incompetência e a autoridade que segura o coletivo quando o coletivo não tem tempo de deliberar. A primeira pede processo. A segunda pede memória, para que não se eternize depois que o tempo voltou a dar consulta.

Li, como toda a minha geração, os romancistas que fizeram do navio um laboratório moral. Devo-lhes a ambição, não o cenário. O que me interessa não é o herói que enfrenta a tempestade para revelar o caráter. É o marinheiro sem nome que, na quarta hora da vigília, distingue um cheiro de chuva de um cheiro de porão. Essa distinção não entra na epopeia. Entra, porém, na continuidade da vida. A consciência do convés é feita dessas distinções mínimas, repetidas até se tornarem caráter. O caráter, nesse ofício, não é o que se declara no porto. É o que se faz quando ninguém discursou ainda e a vaga já entrou.

O convés também ensina uma forma áspera de igualdade. Diante de uma vaga que varre a amurada, o diploma não flutua melhor do que a mão calejada. A frase é perigosa, eu sei. Já serviu para romantizar a miséria e para absolver quem a organizou. Uso-a num sentido estrito. A água não reconhece título. Os homens, sim. E é na diferença entre o que a água faz e o que os homens fazem com o poder de mandar que se joga a justiça de bordo. Um navio pode ser uma comunidade de cuidado ou uma máquina de humilhação com bússola. O mar não decide qual dos dois. A decisão é humana e, por isso, cobrável.

Houve uma noite, ao largo de Recife, em que um mestre de traineira me disse, sem olhar para mim: “Aqui ninguém está inteiro. A gente empresta o pedaço que o outro perdeu.” Falava do sono. Um dorme porque o outro olha. Não era filosofia. Era escala. Os quartos da vigília não são uma metáfora da solidariedade.

São um calendário do corpo, dividido para que o corpo coletivo não apague. Ainda hoje, quando ouço alguém definir a consciência como propriedade privada do indivíduo, lembro-me daquela frase dita para o escuro, não para mim. Há consciências que só existem em revezamento.

Convém não embelezar o empréstimo. Nem sempre ele é justo. Há navios em que uns dormem demais porque outros não podem recusar a vigília, e essa recusa teria nome de insubordinação. O revezamento verdadeiro supõe que o pedaço emprestado será devolvido. Sem devolução, não há ética de bordo: há extração, com o mar servindo de desculpa. Anoto isto para não transformar uma bela frase de pescador em álibi de armador. O mar dá o cansaço. A folha de pagamento decide quem o carrega.

Desci daquela traineira com o equilíbrio ainda incerto e com uma certeza que a universidade não me tinha dado. A pessoa não é, no mar, uma interioridade que o mundo vem perturbar. É uma atenção distribuída, que falha quando se concentra toda num só peito. Voltei para o meu quarto em Recife, fechei a porta e senti, pela primeira vez com desconfiança, o silêncio de um chão que não pedia nada a ninguém. O conforto me pareceu, por algumas horas, uma forma educada de ausência. Depois passou, como passam as revelações que não são ofício. Ficou o critério. Onde ninguém reveza, alguém está sendo gasto.

III

Línguas que a água ensina

Uma língua revela o que um povo combinou notar. A portuguesa, nessa matéria, é rica de um modo que os dicionários comuns desperdiçam. Sotavento e barlavento não são sinônimos ornamentais de um lado e do outro. São lados relativos ao vento, e portanto mudam quando o vento muda. Quem aprende essas palavras aprende que a direita e a esquerda não bastam para orientar uma vida exposta. É preciso dizer de que força se está abrigado, e essa força não gira quando giramos a cabeça.

Enseada, restinga, baixio, canal, vasante, estofo, recalque: cada termo é uma ruga da atenção. A vasante não é "a maré a baixar" no sentido preguiçoso. É um tempo com duração, perigo e oportunidade. O estofo, aquele intervalo em que a água parece hesitar antes de inverter o movimento, tem nome porque alguém

precisou agir durante a hesitação. Onde não há nome, costuma não haver ofício. Onde o ofício morre, o nome permanece algum tempo, como ferramenta pendurada numa parede de casa em que já ninguém conserta nada. Depois cai.

Não defendo o purismo. Defendo a precisão. Quando trocamos "sotavento" por "lado de lá", não estamos simplificando: estamos apagando a relação com o vento. A simplificação verdadeira conservaria o fenômeno e aliviaria a palavra. O que fazemos, quase sempre, é o contrário. Conservamos uma palavra bonita e aliviamos o fenômeno. Por isso tantos textos sobre o mar podem ser transferidos para a montanha com a troca de três substantivos. Não prestaram atenção. Prestaram estilo. O estilo sem atenção é uma roupa boa num corpo que não chegou a entrar na água.

Há, na mesma língua, barcos de séculos diferentes que continuam a conviver sem se pedirem desculpa. Galeão, nau, caravela, paquete, saveiro, jangada, traineira, bote. Quem os alinha num parágrafo como eu acabo de fazer corre o risco do museu. Na boca de quem trabalha, porém, eles não são cronologia. São instrumentos. A jangada não é uma caravela humilde, nem o saveiro um capítulo pitoresco à espera do navio a sério. Cada um responde a um mar, a um fundo, a um bolso, a um tipo de fome. A língua que guarda esses nomes guarda também uma pluralidade de técnicas. Perdê-los não é perder pitoresco. É perder opções.

Há ainda a língua que não chegou ao dicionário porque chegou à mão. Ouvi, em portos pequenos, verbos que eu não saberia grafar sem traí-los. Não os coleciono aqui como exotismo. Cito o fato para lembrar que o saber marítimo não espera o reconhecimento da academia para ser completo na sua ordem. Espera, isso sim, que não o destruam. Um vocabulário desaparece quando desaparece a prática que o tornava necessário. Não se salva um verbo de pescador num glossário se a jangada já não sai. O glossário é lápide decente. Não é ressurreição.

A carta de Pero Vaz de Caminha, que leio como o primeiro grande documento da nossa prosa diante de um mundo que a frase ainda não possuía, é um exercício de língua esticada até o limite do que o autor sabia nomear. Ele descreve corpos, aves, águas, gestos. A frase vacila, repete, corrige-se. Essa vacilação é mais honesta do que muita certeza posterior. Caminha não possui ainda o vocabulário do domínio. Possui o vocabulário do espanto aplicado, que é uma forma rudimentar e nobre de atenção. O que a história fez depois com aquela cena não

anula a qualidade da página. Também não a absolve do que viria. Uma carta pode ser exata e, ainda assim, a porta de uma violência. As duas coisas cabem no mesmo maço de papel, e é dever do leitor não rasgar nenhuma das metades.

Em Lisboa, anos depois de Olinda, descobri que a mesma palavra nem sempre apontava para a mesma água. O Atlântico dos cais da minha infância era quente, curto de horizonte por causa do arrecife, cheio de conversa. O Atlântico da foz do Tejo tinha outra cor, outro vento, outra administração do medo. A língua era uma só e não era. "Mar grosso" queria dizer, nos dois lugares, uma dificuldade; mas o corpo que ouvia a expressão já tinha sido educado por marés diferentes. Compreendi então que o dicionário unifica depressa demais. A consciência marítima é dialetal mesmo quando a gramática finge que não.

Aprender a língua da água é, no fim, aceitar que o mundo tem lados que não coincidem com o nosso corpo. Barlavento não gira quando eu me viro. Gira quando o vento muda. Há uma humildade gramatical nisso. A frase deixa de ser o centro e passa a ser o instrumento. Eu, que vivo de frases, precisei de muito tempo para achar essa humildade desejável. Ela não diminui o escritor. Diminui a fantasia de que o escritor é o vento.

IV

O Atlântico e a dívida

Chego ao capítulo que justifica os outros. Sem ele, este livro seria uma coleção de delicadezas, e as delicadezas, sozinhas, são uma forma de omissão.

O mesmo oceano que a epopeia tratou como caminho foi, durante mais de três séculos, o maior corredor de deportação da história moderna. O Brasil foi o principal destino do tráfico atlântico. Milhões de homens, mulheres e crianças atravessaram essa água não como viajantes, mas como carga. Salvador, Recife, o Rio de Janeiro e outros portos não são apenas paisagens de fortaleza, azulejo e sol. São entradas de um crime continuado, contado em livros de carga, em batismos forçados, em nomes trocados, em mortes que nem sempre mereceram uma linha. Não reproduzo aqui um algarismo único. Os critérios de contagem variam, e a ordem de grandeza já é o fato moral: milhões de vidas, não uma tragédia de exceção.

Não escrevo isto para equilibrar o lirismo com uma parcela de culpa, como quem adiciona sal para corrigir um doce. Escrevo porque qualquer consciência marítima que fale português e cale o porão é uma consciência falsificada. O porão também é marítimo. O grilhão também é técnica de navegação, no sentido terrível de técnica aplicada ao transporte. Quem estuda velas e não estuda correntes estudou um museu, não um oceano. O museu pode ser belo. A beleza, nesse caso, é parte do problema, se serve para fechar a visita antes do porão.

Não escrevo do porão. Escrevo de uma rua de Olinda, de uma cátedra, de uma língua que aprendi em escolas. Meu pai vendia anzóis; não administrou engenho. Essa origem não me torna inocente nem me proíbe o capítulo. Proíbe-me o tom de quem explica aos outros uma dor que não sentou à sua mesa. O que me cabe é não desviar os olhos, não embelezar o desvio e não confundir a minha comoção com reparação. A comoção é barata quando não altera o que se diz no parágrafo seguinte.

A tentação do ensaísta, aqui, é a frase grandiosa. Resistirei a ela. A grandiosidade costuma ser fuga. Prefiro o detalhe que não me deixa sair limpo. O açúcar de Pernambuco, o ouro que descia para o litoral, o tabaco, o charque, a cidade alegre na ladeira, dependeram de um sistema que usava o Atlântico como estrada de sentido cruelmente organizado: gente para cá, na viagem sem regresso voluntário; riqueza, no outro sentido, com outro nome. O mar não era cenário. Era peça da engenharia. O vento alísio, que os manuais celebram como aliado dos descobrimentos, foi também aliado do tráfico. A natureza não escolheu. Os homens escolheram o uso.

No Rio, o Cais do Valongo recebeu, nas primeiras décadas do século XIX, uma parte imensa dessa gente, antes de ser aterrado e coberto por uma cidade que preferia caminhar por cima. Não preciso do vocabulário de hoje para dizer o que os documentos de ontem já diziam, quando alguém se dava ao trabalho de os ler. Havia mercado. Havia preço. Havia criança contada. A posterior cobertura do cais é uma imagem quase didática demais, e ainda assim verdadeira: uma consciência coletiva pode pavimentar o que não quer pisar com o nome certo.

Há uma segunda tentação, simétrica da primeira: declarar que, diante desse crime, nada mais pode ser dito sobre a orla, sobre o ofício do pescador, sobre a linha do horizonte. Discordo. O silêncio total também é abstração. Os descen-

dentes de quem foi desembarcado construíram, neste mesmo litoral, línguas, cozinhas, rezas, barcos, músicas, modos de ler o tempo e de tratar os mortos. A consciência marítima do Atlântico negro não é um apêndice deste capítulo. É um dos seus centros. O mar, para essa tradição, não é só ferida de origem. É divindade, caminho de santo, sustento, perigo cotidiano, casa. Reduzi-lo à tragédia histórica seria cometer, de novo, uma simplificação de quem olha de fora e só suporta o outro como ferida.

O que peço, a mim e ao leitor, é que as duas verdades permaneçam na mesma página sem que uma sirva de álibi à outra. A beleza não compensa o crime. O crime não confisca a beleza produzida apesar dele e contra ele. A consciência adulta é essa permanência incômoda. Quem precisa resolver a contradição depressa demais está procurando descanso, não compreensão. Eu mesmo, em certos fins de tarde no cais, sinto o impulso de resolver. A luz colabora. A água fica de ouro, um menino corre, alguém ri. O impulso é humano. Cedi a ele muitas vezes na vida. Neste livro não quero ceder. Posso dizer que a tarde é bela e, na frase seguinte, lembrar o que aquele porto embarcou e desembarcou. Se as duas frases não se aguentam juntas, o problema não é estético. É moral.

Quando passo de barco diante de um forte e ouço alguém dizer "que vista", penso no que a vista custou a quem não está na fotografia. O pensamento não me torna melhor. Impede-me apenas um entusiasmo barato. E o entusiasmo barato, em matéria de mar, é a forma mais comum da inconsciência. Não a ignorância de quem não estudou. A inconsciência de quem estudou o suficiente para escolher o cartão-postal e chamar a escolha de sensibilidade.

V

Cartas, rumos e o eu desenhado

Uma carta náutica é um retrato do que uma época aceitou ignorar. Os monstros desenhados nas margens antigas, tantas vezes citados para divertir crianças, eram legendas de incerteza. Onde o traço faltava, o desenho confessava. Prefiro essa honestidade aos mapas mudos que cobrem o globo de uma certeza uniforme, como se ver de cima fosse o mesmo que compreender. A visão de cima é um instrumento magnífico. Torna-se uma superstição quando dispensa o homem que ainda está ao nível da água, onde a carta não molha e o casco, sim.

Navegar por estimativa — deduzir o ponto a partir da última posição fiável, do rumo e do tempo — é uma teoria da identidade que não ousa dizer o nome. Você sabe de onde saiu. Sabe, aproximadamente, para onde apontou. Sabe quanto tempo passou. Disso infere onde está. O erro acumula-se em silêncio. Uma corrente que você não mediu desloca-o sem pedir licença. No fim da conta, a terra aparece onde não devia, ou não aparece. A correção, quando há sorte e ofício, chama-se avistar. Até lá, vive-se de uma hipótese honesta.

Não é diferente do que fazemos com a própria vida, exceto num ponto decisivo: no mar, a conta pode ser confrontada com um farol, um baixo, uma costa que não cede à nossa narrativa. Na vida interior, fabricamos faróis complacentes. Por isso desconfio das autobiografias que fecham com perfeição. Elas encontraram terra exatamente onde a rota prometia. Isso acontece, às vezes, aos navegadores. Aos narradores, acontece com uma frequência estatisticamente suspeita. Uma vida contada sem deriva é, em geral, uma vida corrigida demais na mesa de edição.

Os instrumentos merecem respeito porque limitam a fantasia. A balestilha, o quadrante, o astrolábio de navegar, mais tarde o sextante, a agulha, o cronômetro: cada um é uma máquina de pôr a opinião de dieta. Não eliminam o juízo. Sem juízo, o número não governa um leme. Mas colocam o juízo numa disciplina. Um mestre que despreza o instrumento é um místico perigoso. Um mestre que despreza o olho porque o instrumento falou é um burocrata perigoso. A boa consciência técnica oscila entre os dois desprezos sem se instalar em nenhum. Essa oscilação não é indecisão. É ofício.

Lembro-me de uma sala fria em Lisboa, eu ainda moço, diante de uma carta em que alguém tinha corrigido, à tinta mais escura, o contorno de um cabo. A correção era mínima. Mudava uma baía por um traço de poucos milímetros, o que no terreno seriam muitas vidas se um piloto confiasse no traço velho. Fiquei olhando aquele arrependimento gráfico como quem olha um exame de consciência bem feito. Quem desenhou de novo não fez um discurso sobre a humildade. Fez uma linha melhor e deixou a linha pior visível por baixo. Não apagou o erro. Tornou-o útil. Até hoje acho esse gesto um modelo de prosa. Corrigir sem fingir que a primeira versão não existiu.

Gosto das rosas dos ventos antigas não pelo ornamento, embora o ornamento me comova, mas porque obrigam a nomear direções intermediárias. Norte-nordeste não é um enfeite. É a admissão de que o norte puro quase nunca coincide com a nossa rota. A vida prática acontece nos rumos compostos. A ideologia prefere os cardeais, porque o cardeal cabe num grito. Ninguém governa um barco aos gritos de "norte" quando o vento pede trinta graus de nuance. As sociedades, infelizmente, tentam. E chamam firmeza à recusa da nuance.

Há, nas cartas, um eu desenhado: o eu que se imagina no centro da rosa, capaz de escolher. Esse eu é em parte uma ficção necessária. Sem ele, não se segura um leme. Mas convém lembrar o que a carta não desenha. O medo do grumete. A conta do armador. A ausência de quem ficou. O seguro. O preço do biscoito. A lei que espera no porto. O nome de quem não assinou o diário de bordo porque não sabia escrever e, ainda assim, segurou o rumo. O rumo é uma linha. A viagem é uma multidão de interesses em torno da linha. Confundir as duas coisas é a ingenuidade de quem ama mapas e teme arquivos.

Eu mesmo, ao desenhar neste livro um eu que pensa o mar, estou a fazer uma carta. Deixo monstros nas margens onde a informação me falta. Peço ao leitor que os leia como confissão, não como fantasia decorativa. Onde eu for demasiado liso, desconfie. A costa lisa demais, na carta antiga, era muitas vezes a costa que ninguém tinha visto de perto.

VI

A vigília do farol

O faroleiro não possui o horizonte. Mantém uma frase luminosa para que outros a leiam de passagem. Essa definição, que anotei há muitos anos à margem de um caderno, continua a parecer-me a mais justa. Não fala de solidão, palavra já gasta até a transparência. Fala de destinatário. A luz tem um leitor que o autor da luz talvez nunca conheça, e essa assimetria é o miolo moral do ofício.

Visitei faróis por dever de estudo e por uma curiosidade que não quero disfarçar de método. O que me impressionou não foi o isolamento, que o romance já tinha preparado até a náusea. Foi a qualidade da atenção requerida por um trabalho em que, na maior parte das horas, nada acontece. O perigo do faroleiro não é apenas a tempestade. É a familiaridade. A luz cumpre o período, o mecanismo

repete-se, o ouvido se acostuma, e a consciência pode dormir com os olhos abertos. Vigiar é lutar contra o próprio hábito de vigiar. Há poucas frases que eu repetiria com mais convicção a um estudante, e quase nenhuma que eu tenha cumprido todos os dias.

Há uma moral discreta nessa profissão. O farol não existe para quem o habita. Existe para um terceiro, desconhecido, que talvez passe naquela noite ou talvez não passe. Trabalhar para um desconhecido que não virá agradecer é uma escola rara. As nossas cidades estão cheias do contrário: gestos feitos para serem vistos por quem já nos conhece, e de preferência por quem pode retribuir. Não condeno a retribuição. Condeno a crença de que, sem ela à vista, o gesto perde o sentido. O farol é uma objeção prática a essa crença. Acende-se também nas noites em que a barra está vazia.

Não transformo o faroleiro em santo. Houve bebedeiras, abandonos, brigas, torres mal cuidadas, administrações que trataram homens como peças da lanterna. A idealização é uma forma de não olhar. Conheci um homem, de quem não direi o nome porque não lhe pedi que entrasse num livro, que me mostrou o livro de serviço com uma franqueza sem pose. Havia falhas. Havia noites em que as anotações se tornavam letra de quem luta contra o sono. Havia também uma regularidade teimosa, quase sem heroísmo, que tinha salvo, segundo ele "não sabia quantos, e não queria saber, porque saber dava azar". Aceitei a superstição. Ela protegia o ofício da vaidade estatística.

Ainda assim, a função contém uma lição que sobrevive aos seus maus servidores. Há luzes que só servem se forem regulares. O heroísmo intermitente não orienta ninguém. Uma bondade que acende quando há plateia e apaga quando a noite é comum não é farol. É fogueira. A fogueira aquece os próximos e confunde os distantes, que não sabem se aquilo é porto, festa ou incêndio. A regularidade parece pobre aos temperamentos que só respeitam o excepcional. No mar, o excepcional sem código é muitas vezes o naufrágio.

A intermitência técnica da luz, essa sim, tem função. O período, o eclipse, a cor, o número de lampejos distinguem uma torre da outra. O marinheiro não quer uma claridade qualquer. Quer aquela claridade, identificável, para saber onde a terra o espera e de que lado está o perigo. Até a escuridão entre dois lampejos é parte do código. Nem todo silêncio é falha. Alguns silêncios são sinal.

Demorei a entender isto, educado como fui numa cultura em que calar parece sempre omissão. Há omissões que são crime. Há intervalos que são linguagem. A diferença está em saber se alguém, do outro lado, combina o significado do intervalo. Sem essa combinação, o escuro volta a ser apenas escuro.

Penso, às vezes, que certos livros deveriam ser escritos com essa ética. Não para iluminar o autor. Para serem reconhecíveis no escuro, regulares, e úteis a quem passa ao largo sem a obrigação de desembarcar. Se este ensaio tiver algum direito de existir, será esse. Não a originalidade estrondosa, que envelhece como fogueira. A regularidade de uma atenção que o leitor possa usar numa noite sua, diante de uma água que talvez eu nunca tenha visto. Não preciso ter estado em todos os faróis. Preciso não mentir sobre a natureza da luz.

Na última torre que visitei, já com as pernas pouco dispostas à escada, o guarda mostrou-me o mar de dia, que é quando o farol parece inútil. "De dia a gente existe para o turista", disse, sem amargura. "De noite, para quem precisa." A frase dividia o mundo melhor do que muitos tratados. Fiquei com ela. Há uma existência diurna das nossas ideias, feita para ser fotografada, e uma existência noturna, em que elas têm de funcionar sem plateia. Eu gostaria que as minhas pertencessem à segunda. Sei quantas vezes ficaram na primeira.

VII

Pescadores: um saber sem cátedra

Em meados de setembro de 1941, quatro homens partiram da Praia de Iracema, em Fortaleza, numa jangada chamada São Pedro, armada com paus de piúba. Eram Manuel Olímpio Meira, o Jacaré; Jerônimo André de Souza; Raimundo Correia Lima, o Tatá; e Manuel Pereira da Silva, o Manuel Preto. Iam ao encontro do presidente. Não iam como símbolo, embora o país tenha decidido, com a velocidade de sempre, torná-los símbolo. Iam porque milhares de pescadores do Ceará estavam fora da previdência que amparava outros trabalhadores do mar, e porque a miséria, quando é muito concreta, produz itinerários que a teoria acha improváveis.

A jangada cumpriu mais de dois mil quilômetros de costa. Em 15 de novembro de 1941, entrou na baía de Guanabara. Houve sirene, multidão, a audiência com Getúlio Vargas. Três dias depois, o Decreto-lei n.º 3.832, de 18 de novem-

bro de 1941, dispôs sobre a situação dos armadores de pesca e dos pescadores perante o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos. A frase, dita assim, parece um final de cordel. Não foi. A inclusão vinha com a letra miúda de sempre. Para quem pescava por conta própria, o benefício podia reduzir-se a um terço do normal, salvo se contribuíssem em dobro. Vitória parcial, arrancada por gente que a legislação tratava como quase invisível, seguida da vida real, que não se deixa encerrar em decreto.

No ano seguinte, Orson Welles, no Brasil para filmar, quis reconstituir a chegada. Durante as filmagens no mar do Rio, em 1942, Jacaré caiu à água. O corpo não foi recuperado. O filme, a que Welles chamava *It's All True*, não se completou então. Conto o fato sem explorar-lhe a simetria, embora a simetria esteja aí, cruel, à espera dos literatos. O homem que atravessou aquela distância numa jangada para ser visto pelo poder morreu numa representação da travessia. Há lições demais nessa frase. Desconfio de todas. Fico com o essencial: havia um ofício, havia uma reivindicação, havia um risco que não era metáfora. O risco cumpriu-se fora do plano, que é onde os riscos sérios costumam cumprir-se.

O saber desses homens não passava pela cátedra, e a cátedra, durante muito tempo, retribuiu a indiferença com elogios tardios. Sabiam a lua, a cor da água, o bicho que anunciava peixe, o pau que aguentava, o vento que era conversa e o vento que era sentença. Esse saber não é uma etapa anterior da ciência, à espera de ser promovido. É outro regime de prova. A prova, ali, chama-se voltar vivo e com que comer. Quem reprova nesse exame não repete o ano.

Eu, que passei a vida em salas onde o erro é um incômodo corrigível na revisão das provas, preciso repetir esta frase até que ela me tire a soberba: há conhecimentos cuja verificação é o corpo. Não são superiores aos meus por serem antigos, nem inferiores por não caberem num periódico. São conhecimentos com outro custo. Tratá-los como folclore é o último gesto do letrado que quer a cor da cena sem a dívida com quem a sustenta. O folclore é o nome educado que damos a um saber quando já decidimos não ser governados por ele.

Há quem recorde Jacaré como homem de caderno, capaz de versos, analfabeto de escola e não de atenção. Não vou inventar uma quadra que não li. Basta-me o fato, se fato for e não afeto de memorialista: a liderança daquela viagem não coincidia com o diploma. Isso deveria ser banal. Não é. Continuamos a

organizar o respeito público como se a letra impressa fosse o único sinal de que alguém pensou. A jangada São Pedro é uma objeção a esse organograma. Não a única. Uma das mais claras, porque atravessou o país devagar, à vista de quem quisesse ver, e chegou.

Falei, décadas depois, com filhos e sobrinhos de pescadores, em Fortaleza e no litoral de Pernambuco. Não vou fabricar aqui uma fala que não anotei palavra por palavra. Vou dizer apenas o que se repetia, de casas diferentes, com uma calma que me envergonhava. Eles sabiam o que os seus tinham feito. Sabiam o preço. Não pediam que eu os transformasse em lenda. Pediam, quando pediam alguma coisa, que o peixe ainda pudesse ser vendido por quem o pescava, e que a velhice não fosse uma praia sem escada. O resto era comigo. O resto era literatura. Tratei de não confundir as duas contas, embora a literatura, pela sua vaidade natural, queira sempre pagar as duas com a mesma moeda.

Um saber sem cátedra não é um saber sem critério. É um saber cujo critério não pede a nossa licença. Posso descrevê-lo. Posso defendê-lo quando a lei o esmaga. Não posso nomear-me seu intérprete oficial sem repetir, em letra miúda, o gesto que o decreto às vezes faz: incluir pela metade e chamar isso de justiça completa. A metade, em 1941, estava escrita. Um terço, para ser exato. Os números da lei também são uma forma de consciência. Convém lê-los até o artigo que ninguém cita no discurso da beira do cais.

VIII

Maré, memória, esquecimento

A maré é o modelo mais honesto da memória que eu conheço. O que volta não é a mesma água. O que volta ocupa, porém, o lugar da água anterior, e por um momento nos convence da identidade. A praia acredita. Nós acreditamos. Depois a linha recua e deixa no seco uma prova miúda de que o retorno era empréstimo: uma alga, uma sola, um caco, um silêncio diferente. Quem ama as repetições perfeitas não ama a maré. Ama um relógio.

Cresci vendo mulheres irem, de manhã cedo, ver o que a noite tinha feito da areia. Não iam em busca de metáfora. Iam ver se a canoa estava inteira, se a rede não tinha sido levada, se o menino que teimava em dormir na proa continuava menino e não notícia. Essa inspeção cotidiana é uma forma de memória prática.

Não recorda para emocionar. Recorda para decidir o dia. Acho que passei a vida inteira tentando escrever com um método parecido, e achegando-me só de vez em quando. A frase bonita é o contrário da inspeção. A frase bonita já decidiu o que quer encontrar.

Há uma literatura abundante sobre o mar como esquecimento. A imagem é forte e, por isso, suspeita. A água cobre, sim. Também devolve. E devolve mal, pela metade, fora de hora, como um arquivo desorganizado que só libera a peça quando já não sabemos a que processo ela pertencia. Quem espera do mar um consolo simétrico — levar para sempre o que dói — não observou um litoral depois da ressaca. O mar não é aquele rio conveniente dos mitos, feito para a alma beber e esquecer. O mar é um arquivista caprichoso. Às vezes cruel de tão parcial. Devolve o sapato e retém o nome.

Vi, certa vez, uma tábua devolvida à praia com três letras ainda legíveis e o resto lixado pela areia. Havia gente em volta a discutir se aquilo era de um bote conhecido. Ninguém chegou a um acordo. A tábua secou, foi encostada num muro e, dias depois, tinha servido para calçar uma mesa. Não conto isto como parábola, embora a parábola se ofereça com uma insistência quase indecente. Conto porque foi assim. A memória coletiva, no litoral, nem sempre vira monumento. Às vezes vira calço. O uso continua. O sentido completa-se noutro ofício. Quem exige que toda perda permaneça solene não conhece a economia das casas em que a madeira falta.

Os nomes dados às marés, nas comunidades que ainda dependem delas, acompanham a lua com uma exatidão que os calendários urbanos perderam. A lua cheia não é romance. É altura de água no cais, é facilidade ou desastre para sair a barra, é peixe que entra ou que não entra. Quando uma cidade deixa de nomear a maré, não se tornou mais racional. Tornou-se menos informada sobre a própria borda. A racionalidade não é o abandono do fenômeno. É a sua descrição correta. Uma cidade costeira que só sabe a hora do relógio e ignora a hora da água é uma cidade analfabeta no seu próprio endereço.

Eu, que vivo de recordar por escrito, desconfio da memória quando ela se apresenta limpa demais. A maré me serve de correção. Se uma lembrança de infância volta inteira, com falas completas e luz de estúdio, provavelmente foi reescrita pela vaidade. As lembranças verdadeiras que guardo de Olinda chegam

como a vasante: incompletas, com areia, com um objeto que não sei por que ficou. O anzol enferrujado na gaveta de meu pai. O som, não a letra, de uma discussão na cozinha quando o barco de um vizinho não entrou. A cor da água no dia em que me disseram, sem abaixar a voz, que o primo tinha ficado. Não o discurso. A cor. Durante anos tentei recuperar a frase exata de minha mãe naquele dia. Não consegui. A frase que eu punha no lugar era sempre mais digna do que a voz dela, e por isso era falsa. Desisti. Fiquei com a cor, que não se deixava melhorar.

Esquecer, às vezes, é higiene. Ninguém navega se conserva no convés todos os temporais anteriores em volume igual. A memória total seria uma forma de imobilidade, um barco tão carregado de ontem que não sai da barra. Mas há esquecimentos que são apenas a vitória do mais forte sobre o arquivo. A esse não chamo paz. Chamo maré humana, e essas são as piores, porque sobem por decisão, não por lua. Pode-se discutir com a lua. Não se pode demovê-la. Com a decisão humana ainda se pode, se houver quem inspecione a praia de manhã e diga, sem metáfora, o que foi levado.

IX

O naufrágio como método

No dia primeiro de novembro de 1755, dia de Todos os Santos, a terra em Lisboa falhou, e o Tejo também. O rio recuou. O leito apareceu em partes. A onda veio. O incêndio fez o resto. Não vou narrar de novo o que já foi narrado por testemunhas melhores e por um debate europeu que ainda não acabou de aprender a lição. Quero apenas uma observação útil ao meu tema. O desastre daquele dia não foi só de navios. Foi de uma confiança. A confiança de que a cidade, o cais, a hora da missa e a ordem do mundo coincidiam. Quando coincidem durante muito tempo, passamos a chamar a essa coincidência de natureza. A natureza, em Lisboa, apresentou um dissídio.

Voltaire respondeu com um poema, e a filosofia europeia ganhou um abalo de que gostamos de nos lembrar porque nos parece inteligente. Não nego o abalo. Nego que ele substitua a cena. O poema é uma consciência possível. A viúva no cais é outra. O piloto que viu o leito do rio onde devia haver água é outra ainda. O meu ofício, que é o do ensaio, está mais perto do poema do que

da viúva. Sei disso. Por isso me proíbo de achar que o abalo intelectual já fez o trabalho do luto. Não fez. Fez o trabalho do pensamento, que é necessário e não é suficiente.

Um naufrágio é uma correção violenta da medida humana. Enquanto o casco aguenta, a técnica parece uma segunda natureza. Quando o casco cede, a natureza primeira apresenta a conta, sem discutir o projeto. Por isso o naufrágio fascina os filósofos e aterroriza os práticos. O filósofo vê um método. O prático vê a morte de pessoas cujos nomes ele pode listar. Escrevo do lado de cá da mesa, em segurança, e por isso me obrigo a não achar o método belo demais. A beleza do método, neste assunto, é quase sempre um sintoma de que não estávamos a bordo.

Ainda assim, há um uso sóbrio da ideia, e não quero desperdiçá-lo por medo da retórica. Pequenos naufrágios acontecem sem épica. A canoa que vira na barra. O motor que cala. A âncora que não unha. O cálculo da vasante que errou por meia hora. Quem sobrevive a esses episódios menores, e aceita aprendê-los, adquire uma qualidade que eu chamaria de modéstia instrumental. Passa a tratar o próprio saber como provisório. Não como inútil: como provisório. A distinção importa. O cético que já não estuda a barra não é humilde. É apenas um náufrago antecipado, desses que se afogam em terra por medo de repetir o gesto. A modéstia instrumental continua a sair. Sai com outra atenção.

Houve, na minha família, um episódio que não chegou a ser notícia. Um tio-avô saiu para um trabalho curto, de madrugada, e voltou a nado, de manhã, sem o barco e sem duas unhas. Não se tornou sábio. Tornou-se mais quieto e, durante um ano, mais exato. Depois a exatidão desgastou-se, como tudo o que não se exercita, e ele voltou a arriscar o que não devia. Conto isto contra a lenda de que o trauma nos melhora para sempre. Às vezes melhora por uma estação. A consciência não é uma medalha. É uma manutenção. Quem conta a sua desgraça como diploma está, no fundo, pedindo dispensa de continuar atento.

Lisboa, depois de 1755, reconstruiu-se, e a reconstrução também é uma lição, não só a ruína. Há uma vaidade das ruínas que desagrada ao entendimento tanto quanto a vaidade dos palácios. A cidade que se levanta precisa decidir o que repete e o que altera. Nem sempre decide bem. Muitas vezes refaz o cais com a mesma confiança excessiva, apenas com pedra mais nova. O método do naufrá-

gio, se servir para alguma coisa fora do mar, é a pergunta feita a tempo, não o culto do escombro. Onde é que você está fino demais? Que parafuso deixou de rever porque ontem segurou? Que palavra sua só funciona com tempo bom?

Não desejo a ninguém a aula completa. Desejo a pergunta, feita com a água ainda do lado de fora. Há perguntas que só ocorrem quando a água já entrou, e essas chegam tarde, embora sejam sinceras. O ensaísta, que tem o privilégio indecente de pensar a seco, devia usar esse privilégio para adiantar a pergunta, não para descrevê-la com talento depois do desastre alheio. Se eu falhar nisso, que o leitor fique ao menos com a pergunta, que é de domínio público e não precisa de mim.

X

Consciência litorânea

Há cidades que podem esquecer o mar durante dias. Algumas conseguem, e mesmo assim me interessam, porque o esquecimento delas está cheio de mar: no porto que as alimenta sem que elas o vejam, no sobrenome, no peixe que chega cedo ao mercado, no preço do frete escondido na mercadoria. Mas a consciência litorânea propriamente dita é outra coisa. É a da cidade que não pode virar as costas por completo, porque a água entra no desenho das ruas.

Lisboa, Salvador, Recife, Rio de Janeiro, Belém, a minha Olinda: cada uma negocia de um modo distinto com essa impossibilidade. Em todas, porém, encontro a mesma divisão moral disfarçada de geografia. Quem mora de frente para a vista e quem mora de frente para o perigo muitas vezes não são as mesmas pessoas. A varanda e a enchente não se distribuem por sorteio. O belo postal tem um endereço. O lixo que a maré empilha tem outro. Chamar a isso de paisagem, sem mais, é uma decisão política que se veste de adjetivo.

Recife ensinou-me isto com uma clareza quase didática, o que não a torna fácil de viver. A água não é enfeite da cidade. É a sua sintaxe. Pontes, mangues, cais, a maré que muda o cheiro do centro no fim da tarde, o arrecife que deu nome ao lugar e que parte a onda antes de ela chegar com toda a força. Quem fala de Recife sem falar de água fala de uma maquete. E quem fala da água sem falar de quem perde a casa quando ela sobe fala de um cartão. A consciência litorânea, se for consciência e não cenário, inclui o preço da beira.

Olinda, vista do Recife, parece um presépio no outeiro: conventos, palmeiras, uma doçura que o cartão não inventou, apenas escolheu. Morei nessa doçura o suficiente para saber o que ela omite. A cidade alta olha o mar com uma segurança que a cidade baixa não pode copiar. A história pôs igrejas no alto e trapiches embaixo, e depois fingiu que a distribuição era encanto natural do relevo. O relevo é real. O uso do relevo é história. Não se entende uma orla enquanto não se pergunta quem ficou com a brisa e quem ficou com a inundação.

Escrevo em 2003, e já é visível, para quem quer ver, que a beira está mudando de lugar. Não me cabe profetizar metros que não medi. Cabe-me registrar o que gerações de Olinda já discutem sem espera de teorema: o recuo da costa, os muros, as pedras postas contra o mar como quem discute com um interlocutor que não assina acordo. A erosão não é uma moda intelectual. É uma briga antiga entre a casa e a água, agora mais difícil de negar. Uma consciência marítima do nosso tempo será incompleta se tratar o litoral como moldura estável de sentimentos eternos. A moldura entrou na história. A linha da praia, que parecia um dado, é uma frase em revisão.

Isso altera até a nostalgia, que é o vício da minha classe e, confesso, o meu. Saudade de uma orla supõe que a orla permaneça lá, esperando o nosso regresso comovido. E se a orla não esperar? A memória terá de aprender um ofício novo: recordar não só o que foi, mas o que estava em trânsito enquanto fingíamos que era eterno. Os faróis também se aposentam. Alguns caem. Alguns ficam no meio da praia, ou no meio da água, como uma frase cujo contexto a maré levou. A luz não é um direito adquirido sobre a geologia.

Amo estas cidades. Digo-o sem vergonha, porque o amor que recusa o exame não é amor. É propaganda. Amar um litoral é querer que ele continue habitável para quem trabalha nele, não apenas fotografável para quem passa. O critério é simples. O cumprimento, não. Vi planos de orla em que a palavra revitalização significava a expulsão educada de quem cheirava a peixe. A praia ficava linda. A consciência litorânea morria exatamente no dia da inauguração, discursando. Não há contraste mais triste do que uma fita cortada diante de um cais de onde já saiu a gente que conhecia a maré pelo nome.

A cidade costeira saudável, se eu tivesse de descrevê-la sem ingenuidade, seria aquela em que o menino da vista e o menino da enchente frequentam a mesma

escola e a mesma água, e em que o segundo não paga sozinho o cartão-postal do primeiro. Não é uma descrição. É um critério de leitura. Aplico-o a Lisboa como o aplico a Recife, para que ninguém suponha que a minha ternura de nascido em Olinda me torna cego só no estrangeiro e lúcido apenas em casa. A cegueira de estimação é o contrário da consciência. Ela escolhe o lugar onde não quer ver.

XI

O interior que imita o mar

Nunca aceitei a divisão preguiçosa entre um Brasil de costa, supostamente aberto, e um Brasil de sertão, supostamente fechado ao mar. O mar entrou sertão adentro pelos nomes, pelas promessas, pelos ex-votos, pelas histórias de quem foi e não voltou, pelas histórias de quem nunca foi e mesmo assim media a esperança em léguas de água. O interior não ignora o oceano. Muitas vezes imita-o, porque precisa de uma grandeza à altura da sede.

Ouvi, em feiras do Agreste, a palavra mar dita com uma reverência que no litoral, de tão cotidiana, já se gastou. Para aquele falante, o mar não era horizonte disponível. Era limite mítico, quase teológico, lugar onde o mundo declarava a sua escala. Há um risco em romantizar essa reverência, e eu o evito. Ela também foi alimentada por ausência, por desigualdade de viagem, por uma escola que ensinava o descobridor e não o preço da passagem. Ainda assim, a imagem operava. Organizava relatos. Dava figura ao muito grande. Desprezá-la como ignorância geográfica é não entender para que serve uma figura quando o corpo não pode fazer a viagem.

O inverso também é verdadeiro, e menos cantado. Conheci homens do mar que tinham saudade de uma rua sem umidade, de um chão que não pedisse cálculo, de uma noite em que o corpo pudesse depor a vigília. A consciência marítima não é sempre um enamoramento. Às vezes é uma fadiga de quem não tem licença para ser distraído. O interior, para esses, não é atraso. É a fantasia concreta do repouso. Ouvi um mestre dizer, sem lirismo, que o seu sonho de velhice era uma casa em que a janela não desse informação. "Janela que não avise nada." Entendi. Havia passado a vida numa janela que era instrumento de trabalho. Queria, no fim, uma janela que fosse só janela.

As grandes secas produziram, no sertão, uma experiência da espera que dialoga, à sua maneira, com a espera do pescador. Não são a mesma espera. Fundi-las seria uma grosseria de ensaísta apressado, daqueles que descobrem uma analogia e passam a morar nela. Uma espera depende da chuva que não vem. A outra, da água que está sempre aí e nem por isso dá peixe. Mas as duas ensinam uma antropologia da contingência. O dia seguinte não é um direito. É uma hipótese. Quem cresceu com o dia seguinte garantido chamará a isto de pessimismo. Quem cresceu de outro modo chamará a isto de calendário.

Gosto dos ex-votos em forma de barco, pendurados em salas onde muitos devotos nunca embarcaram. O objeto é uma teologia mínima. A vida também faz água, e alguém pede para chegar. Não é necessário ter visto o Recife para entender a jangada de madeira tosca colada na parede. O símbolo, nesse caso, não substitui o real. Aponta para uma travessia que o corpo do devoto reconhece por outras enchentes: a doença, a dívida, o filho que foi para a cidade grande como quem vai para alto-mar. Ridicularizar o ex-voto é fácil para quem nunca precisou de um pedido tão concreto. Eu, que fui educado a preferir o conceito à cera e à madeira, tive de reaprender o respeito. O conceito não navega. A madeira, mesmo miniatura, já é uma tentativa de casco.

Há também o cordel, o santo de barco, a promessa, a história contada na feira com precisão de quem não pode errar o nome do herói porque o ouvinte conhece a família. Não vou folclorizar esse corpus numa lista. Quero apenas marcar o seu lugar na geografia da consciência. O mar, ali, é uma medida importada e tornada doméstica. Serve para dizer o excesso. Serve para dizer a travessia. Serve para dizer o que não tem tamanho na linguagem da roça e por isso pede emprestada a linguagem da água. Esse empréstimo não é fraude. É inteligência figurativa. A fraude seria eu, da costa, explicar ao sertanejo o que é o mar "de verdade", como se a verdade se esgotasse naquilo que eu vi com os olhos.

Por isso o título deste livro não é apenas litorâneo. As consciências marítimas incluem quem mede o mundo a partir da ausência do mar. Incluem o menino do sertão para quem a palavra Atlântico é uma porta, e o velho do porto para quem a mesma palavra é um expediente de trabalho, sujo de escama. Obrigá-los a falar a mesma frase seria uma violência didática. Cabe ao ensaio mantê-los no mesmo horizonte sem fingir que estão no mesmo barco. O horizonte, já o disse, é uma

categoria, não um lugar de encontro. Pode ser comum sem ser idêntico. Esta, aliás, seria uma boa definição da cultura: o que nos permite olhar a mesma linha sem termos feito a mesma viagem.

XII

Permanecer à tona

Permanece à tona quem não confunde flutuação com vitória. O corpo boia, em condições ordinárias, porque a física o permite, não porque o caráter o mereça. Começo por essa lembrança para evitar o tom de conselho que os finais de livro contraem como uma febre. Não vou dizer ao leitor como viver. Vou dizer o que, depois destas meditações, me parece ainda verdadeiro, e verdadeiro num sentido modesto: ainda não fui capaz de o desmentir.

O mar não nos torna profundos. Ele torna mais caro o erro de sermos superficiais. Essa é a única superioridade moral que me atrevo a atribuir-lhe, e mesmo essa é indireta. A profundidade continua a ser tarefa nossa. Há gente vil em todos os portos do mundo, e gente justa em cidades sem uma gota de água salgada. A geografia não batiza ninguém. Quem usa o cais como certificado de sensibilidade está apenas trocando de púlpito.

O que a frequência do mar pode fazer, se não a transformamos em enfeite, é educar alguns hábitos. Digo hábitos, não virtudes. A virtude anuncia-se. O hábito sustenta. Farol, já o disse, não é intenção.

O primeiro é o hábito do limite móvel. Saber que o horizonte recua não nos impede de traçar rotas. Impede-nos de tomar a rota por um absoluto. Toda convicção deveria trazer, na margem, a hora em que foi calculada e a posição de onde se olhava. Sem esses dados, a convicção é um mapa sem escala, e um mapa sem escala é uma opinião disfarçada de território. Eu mesmo escrevi páginas, em livros anteriores, que hoje quero reler com a posição anotada. Não as renego por inteiro. Quero saber de que altura dos olhos elas foram ditas. Algumas, desconfio, foram ditas do outeiro, onde o limite parece mais nobre do que é.

O segundo é o hábito do revezamento. Alguém dorme porque alguém olha. A consciência não é um troféu individual. Nas famílias litorâneas isso se aprende cedo, às vezes de modo injusto, com as mulheres a carregar a vigília de terra enquanto o discurso público celebra apenas quem partiu. Nomear o reveza-

mento é também corrigir o seu reparto. De nada serve elogiar a vigília se o elogio recai sempre sobre o mesmo tipo de corpo, o que vai, e esquece o corpo que segura a casa para que o ir seja possível. A viagem começa na cozinha tanto quanto no cais. A epopeia detesta essa frase. Tanto pior para a epopeia.

O terceiro é o hábito da dívida histórica. Dizer Atlântico, em português, sem lembrar o porão, é falar uma língua pela metade. A metade que falta não pede o nosso pranto, que é uma maneira rápida de nos sentirmos absolvidos. Pede precisão, memória e a recusa de usar a beleza como solvente. Eu não tenho o poder de reparar o que o tráfico fez. Tenho o poder, pequeno e intransferível, de não escrever uma página que dependa do esquecimento dele para ficar harmoniosa. A harmonia que depende do esquecimento é decoração. Pode enfeitar uma sala. Não deve enfeitar uma consciência.

O quarto é o hábito da manutenção. Saber não é iluminação súbita. É revisão do parafuso, escuta do tempo, correção da estima, pedido de desculpa quando a estima errou e o erro atingiu alguém. A consciência, se for marítima em algum sentido útil, parece-se mais com um ofício do que com um êxtase. Os êxtases vendem melhor. Duram menos e não seguram o leme na hora em que a mão está molhada. Eu desconfio das minhas próprias páginas de êxtase, inclusive das que o leitor tenha porventura achado belas neste volume. A beleza não está proibida. Está proibida de ser o último critério. O último critério é saber se a frase ainda é verdadeira quando a maré muda.

Não quero que este livro termine em altitude. Quero que termine na altura da água, que é onde as coisas acontecem. A maré enche o beco de Paraty, o padeiro cruza descalço, o café continua a ser passado. Nada disso é símbolo enquanto ainda está molhado. Torna-se símbolo quando alguém, da janela, decide não descer. Eu desci. A água estava fria. Isso, e não uma teoria, é o que tenho para oferecer no fim: a disposição de entrar na medida do fenômeno, mesmo quando o fenômeno é apenas uma rua alagada numa manhã comum. O leitor tem direito de achar pouco. Eu acho suficiente, e raro.

O plural do título fica de pé. Não há uma consciência marítima. Há várias, e elas discutem dentro de quem se dispõe a ouvi-las sem as obrigar a uma ata. A do cartógrafo e a do escravizado não se fundem. A do faroleiro e a da mulher que inspeciona a praia de manhã não se fundem. A do menino do sertão e a do mes-

tre da traineira não se fundem. O trabalho adulto não é fundi-las num conceito mais elegante do que elas. É impedir que uma fale em nome de todas. Inclusive a minha, que é a do homem letrado, nascido à vista do arrecife, e que por isso mesmo está sempre tentada a ser a voz do capítulo inteiro.

Se alguma vez eu soube estar à tona, foi nos dias em que consegui isto: não resolver. Manter. Olhar a linha, dizer a sua altura e não chamar de infinito o que era apenas o fim temporário da minha vista.

Nota sobre as fontes

Evitei, no corpo do ensaio, a nota de rodapé. Não por desprezo do arquivo, mas porque o rodapé, neste gênero, muitas vezes serve de salvo-conduto: a frase arrisca pouco, e a nota finge que o risco foi feito. Prefiro que a responsabilidade fique na linha. Ainda assim, o leitor tem direito de saber o que é documento e o que é meditação.

A carta de Pero Vaz de Caminha, escrita em 1500 e datada, na tradição editorial, do primeiro de maio, é documento. Leio-a pela vacilação da frase diante do que ainda não tinha nome estável, não como certidão de inocência do que se seguiu. Os Lusíadas existem, e o verso que toda a gente cita existe neles. Não o repito. O problema nunca foi o verso. Foi o uso dele como licença para tratar a navegação, sobretudo, como glória da língua.

O terramoto de Lisboa, no dia primeiro de novembro de 1755, dia de Todos os Santos, com o recuo do Tejo, o maremoto e o incêndio, é fato histórico de enorme consequência. As estimativas de mortos variam de tal modo que preferi não eleger um número. Voltaire escreveu, no ano seguinte, um poema sobre o desastre. Cito a existência dessa resposta, não os seus versos. O ensaio não deve vestir-se com a roupa alheia para parecer mais velho.

A viagem da jangada São Pedro é fato. Partiram de Fortaleza, da Praia de Iracema, em meados de setembro de 1941, Manuel Olímpio Meira, conhecido como Jacaré; Jerônimo André de Souza; Raimundo Correia Lima, o Tatá; e Manuel Pereira da Silva, o Manuel Preto. A entrada na baía de Guanabara deu-se em 15 de novembro de 1941. O Decreto-lei n.º 3.832, de 18 de novembro de 1941, dispõe sobre a situação dos armadores de pesca, dos pescadores e dos

empregados em ofícios conexos perante o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos. O artigo 4.º reduz a um terço os benefícios dos pescadores por conta própria ali definidos, facultando-lhes contribuição em dobro para obter o benefício integral. Usei essa letra miúda de propósito. A história contada só até o abraço do presidente é história incompleta.

Em 1942, durante as filmagens de Orson Welles para *It's All True*, no mar do Rio de Janeiro, Manuel Olímpio Meira caiu à água e o corpo não foi recuperado. O filme não se concluiu naquele momento. Não atribuí falas a Jacaré, a Welles ou aos outros três tripulantes. Onde a memória oral alheia me chegou só como rumor — o caderno de versos, por exemplo —, tratei-a como rumor, não como citação.

Sobre o tráfico atlântico, o fato que me basta no corpo do texto é este, consolidado pela historiografia: o Brasil foi o principal destino das pessoas embarcadas à força na África, e o número dessas vidas mede-se em milhões. Não escolhi um algarismo único porque os totais variam conforme se conte o embarque, o desembarque, o período e a rota. A ordem de grandeza não está em disputa séria. O Cais do Valongo, no Rio de Janeiro, construído no início do século XIX e depois aterrado, é lugar histórico desse desembarque, não uma alegoria que eu tenha inventado para fechar um parágrafo.

A relação entre a distância do horizonte e a raiz quadrada da altura do observador é geometria elementar, corrigida na prática pela refração. Usei-a como antídoto à retórica do infinito, não como novidade científica. Qualquer piloto a reconhece no uso, mesmo quando não a escreve.

O resto é meu. A casa de Paraty, o balcão de anzóis, o tio-avô que voltou a nado, o mestre da traineira, o faroleiro sem nome, as manhãs de Olinda: são matéria de memória e de composição, não documento que o leitor deva citar como arquivo. Se alguma dessas cenas lhe parecer mais verdadeira do que a data de um decreto, tanto melhor para a literatura e tanto pior para a ilusão de que só o decreto é real. As duas ordens de verdade existem. Pedi apenas que não se substituam.

O autor

Amadeu Lacerda Pessanha nasceu em Olinda, a 12 de março de 1931, e morreu em Paraty, a 4 de agosto de 2016. Estudou filosofia na Universidade de Coimbra e a história das navegações em Lisboa. Lecionou por mais de trinta anos na Universidade Federal de Pernambuco. Recusou, com educação invariável, que o chamassem filósofo do mar. Dizia que o mar já tinha intérpretes demais e testemunhas de menos.

Publicou, pela Oficina do Maralto, A linha do horizonte (1974), Atlântico moral (1986) e O ouvido das marés (1998). Consciências marítimas, concluído numa casa alugada junto ao cais de Paraty, apareceu em 2003. Deixou incompleto um texto a que chamava A areia devolve.

A persona, a editora e essa bibliografia são de invenção. O ensaio que o leitor acaba de ler foi escrito para existir como livro, não como disfarce de um autor histórico. As datas, os nomes e os decretos indicados na nota de fontes podem ser verificados. A voz que os medita, não.