

estarem na base de uma cultura organizacional global), MSY (Maximum Sustainable Yield), ITQ (Individual Transferable Quotas). Exercem uma ascendência sobre os processos cognitivos, manifestam-se como um espelho da pro-atividade das ciências, da diplomacia e da economia, do direito e da comunicação, e contribuem para uma determinada clareza do pensamento e do planeamento do setor.

Finalmente, *Too Valuable to be Lost* traz-nos a noção de que uma consciência ambiental se repercute no aumento e diversificação dos níveis de significado ao integrar no diálogo os mais diversos protagonistas. São os compromissos mundiais que se encontram no Zénite de um corpo de regras concebido para se ajustar a uma ferramenta técnica e a um ideal de perceção, planeamento e gestão de uma realidade: um estado da União Europeia estrutura a sua legislação e organização das pescarias a partir de orientações com origem nas instituições europeias e mais além, em Convenções e Cimeiras Mundiais. É o exemplo da Política Comum de Pescas, que nas várias etapas tem integrado os resultados de eventos como a Cimeira das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável (Joanesburgo, 2002), a Cimeira do Rio (1992 e 1999), e outros pressupostos de coparticipação nas tomadas de decisão, através de requisitos para que atores muito diversos estabeleçam uma voz em defesa de um valor de exploração de recursos biológicos marinhos. A ideia de uma pesca sustentável torna-se, deste modo, uma divisa transversal a instituições, decisores políticos, empresários, profissionais e populações.

Nota dos editores.

Mack, John, *The Sea – A Cultural History*, London, Reaktion Books, 2013. Edição Portuguesa: *O Mar – Uma História Cultural, e-Primatur*, 2018. Prefácio de Álvaro Garrido, tradução de Sarah Adamopoulos. Edição com apoio do Museu Marítimo de Ílhavo.

O livro de John Mack é um olhar às atividades e formas de socialização das gentes do mar e aos modos como foram pensadas, ritualizadas, memorizadas e, em alguns casos, sujeitas a regulações. A escrita é fluída, o pensamento é incisivo e recheado de material para repensarmos as relações entre as aventuras da palavra e a das navegações e dos povos que, apreendendo os sistemas oceânicos (meteorologia,

correntes e temperaturas marítimas, ilhas e massas continentais), foram pelos mares e oceanos adentro e recriaram os saberes, as tecnologias e as existências. Num texto rico e multifacetado, que confirma os efeitos do intercâmbio das formas de conhecimento e comércio entre os povos como valores para a cultura e para a ciência, os conceitos e os pontos de vista mantêm uma boa abertura à interpretação.

Em *O Mar, uma história cultural* somos desafiados a refletir a possibilidade de um método que apreenda e aprofunde o papel dos mares e oceanos, dos marinheiros e práticas de marinharia, da navegação e da criação de dispositivos e procedimentos de orientação, na promoção da difusão cultural e a sua influência na história. O exercício, que é ilustrado pela moderna arqueologia, parece ser o paradigma de uma abordagem deste tipo: a experiência, percepção e conhecimento de quem lida com heranças de trabalho e socialização no mar é uma base para entendermos os vestígios materiais – que no âmbito da arqueologia em geral serão sempre escassos, e no da arqueologia subaquática o mar transforma, subtrai ou faz desaparecer – históricos quando o registo escrito está ausente. Enquanto leitores chegaremos às últimas páginas com uma impressão que sentimos ser fundamental: a da importância de distinguir uma cultura que se designaria *do mar* por abranger toda a atividade que lhe está associada, de uma outra que teria por esfera as regiões longe das zonas costeiras e que se subsumiria à noção de *cultura no mar*.

Destacamos, para traçar uma ideia geral das reflexões do autor, oito tópicos. O mais evidente é que falamos de um domínio onde há uma presença substancial de permutas de experiências entre o que se faz no mar e o que se faz em terra, numa reciprocidade com contornos mais amplos e definidos nas populações que habitam os seus barcos, bem como nas que desenvolvem, em simultâneo ou sazonalmente, tarefas agrícolas e marítimas. A matéria-prima é variada e estimulante e o autor induz-nos esta impressão página a página. Por ele saberemos que, se um navio no mar é um terreno ideal para o estudo das práticas e formas de coesão social, para o que se encontra no “lugar errado” (em terra) confluem, e dele procedem, situações, gestos e momentos plenos de imaginação: um edifício com as linhas de um navio no meio da cidade, embarcações arrastadas para a vizinhança da costa a fim de acolherem um rito funerário, estruturas tumulares em forma de navio em cemitérios.

Nos contextos da linguagem e da comunicação – no vasto território de palavras, expressões e conceitos –, muitos remetem para os objetos e as ações das gentes da terra (que, de modo recíproco, utilizam maneiras de falar que pareceriam retiradas ao mundo marítimo). Têm também uma função diferenciadora as atitudes e os comportamentos, a gíria, o vocabulário técnico e a metáfora que, desde os anos 1500, justificaram a publicação de dicionários de terminologia técnica e calão náuticos, um fenômeno que mais enfatiza as competências da navegação, as particularidades dos protocolos e etiquetas entre tripulantes, bem como os termos adequados às circunstâncias e às manobras. Estes elementos inspiraram romances, contos, crônicas e narrativas de episódios históricos passados em meio marinho.

Creemos que merece ser seriamente ponderado o argumento do autor, enunciado em tom assertivo, de que, para lá dos movimentos, objetos, cores e sinais presentes nas praias (e também, diríamos, nos portos, falésias e estuários), há envolvimento e circunstâncias do significado de *estar no mar* que são mais bem apreendidos em fontes literárias que nas abordagens científicas clássicas: quer dizer, o romance, o conto, a crônica, têm conseguido aproximações etnográficas à vida em mar-alto e nos espaços circunscritos dos navios, aos trabalhos e relacionamentos entre tripulantes, onde é possível observar com clarividência as problemáticas enunciadas no parágrafo anterior. Entre os exemplos a que Mack recorre será interessante lembrar aqui dois: o da cabine do Capitão do baleeiro Pequod, em *Moby Dick* (Herman Melville, 1851) que se mostra incapaz de socializar com os seus oficiais segundo a etiqueta da época, o que é causa de um mal-estar geral por ocasião das refeições; e o da história do motim da *Bounty* onde a obsessão do Comandante o torna inábil para interpretar o seu papel e estatuto face ao que é considerado um comportamento ajustado para com os subordinados.

Os navegadores dispunham, na aproximação de John Mack, de grandes cenários para as suas travessias oceânicas: os padrões meteorológicos dos oceanos modelaram a conjuntura universal das rotas e dos pontos-chave de aprovisionamento. Alguns exemplos. Os ventos das monções e as correntes marítimas tinham criado as condições de crescimento de uma rede de viagens e comércio nas águas dos mares Vermelho e Árábico, do Golfo Pérsico e da costa leste de África (cuja dimensão os europeus irão ampliar ao uni-la ao Atlântico). Saídos da Península Ibérica e a partir das Canárias os navios eram beneficiados pelos ventos de popa quando

se dirigiam para oeste até às Caraíbas, e destes mares rumo à Europa apanhavam ventos favoráveis e tinham as latitudes dos Açores como referência para perceberem que se encontravam próximos do destino. As calmarias, que se estendiam por ambos os lados da linha do equador, em resultado dos impactos que o bojo do Brasil tem nas correntes e rumos dos ventos que atravessavam o Atlântico, deram origem à expressão “latitudes dos cavalos” devido ao costume dos marinheiros das primeiras expedições marítimas de, nessa área, deitarem ao mar os carregamentos destes animais a fim de aligeirar os navios. O Rio de Janeiro cresceu como porto de aprovisionamento e ligação porque os navios saídos da Europa com destino ao Índico tinham ventos propícios rumo àquele porto, e apanhavam depois os ventos de popa até ao Cabo da Boa Esperança.

John Mack constrói uma relação entre um tempo pretérito, no qual navegar é um ato tipicamente sensorial e onde o corpo e a mente são indistinguíveis, e um presente, quando a navegação se torna um processo essencialmente mental. Os marinheiros da tradição europeia navegavam por cabotagem e à vista da costa. Em *O Mar, uma história cultural* é no plano do desenvolvimento de uma cultura cartográfica e da aplicação de tecnologias sofisticadas que os europeus se confrontam com os do Índico, onde se depararão com analogias surpreendentes e com diferenças notáveis: neste oceano os navegadores calculavam a latitude e orientavam-se pelos astros por meio de procedimentos e dispositivos similares aos dos recém-chegados, mas seguiam modos bastante diferentes de estar no mar e senti-lo. Na altura em que os portugueses iniciaram o seu ciclo de navegações nestas águas a fonte de informação mais importante acerca da prática marítima era o *Fawa'id*, o manual de náutica de Ibn Majid, acima citado, escrito em estilo poético, adequado à memorização e orientação geral dos que preferiam navegar em mar aberto e para isso se preparavam para determinar as suas rotas prescindindo de avistamentos em terra, recorrendo sobretudo às percepções sensoriais: isto é, o navegador dispunha da informação para chegar ao destino sem se valer de cartas de marear e competências gráficas para desenhar o ambiente a atravessar, ou de outras tecnologias complexas, e cada decisão seria pensada em função das situações, que variavam de viagem para viagem e ao longo destas. As regras apenas serviam de critério.

Uma breve nota a adicionar às anteriores. Os habitantes da Micronésia e da Polinésia, sub-regiões da Oceânia, Pacífico, viajavam entre ilhas, que podiam distar entre

si vários dias, e faziam-no baseados também em experiências sensoriais acumuladas de observação dos sinais do mar, do céu, dos ventos e das aves marinhas, que eram lembradas em terra através de artefactos que figuravam os padrões de ondulação e agitação marítima por meio de lascas de canas, e o posicionamento das ilhas por intermédio de conchas.

Percorre o livro de John Mack um frente-a-frente entre culturas não-cartográficas e cartográficas, navegações mais sensoriais face às mais mentais, formas de orientação nas quais a percepção relevante é a do espaço diante de modos que o convertem num lugar que se assinala numa representação desse espaço e numa linha que une os pontos de partida ao da chegada numa viagem. Os primeiros são procedimentos por vezes descritos pela expressão “mapeamento sensorial” – termos que se contradizem, diz o autor, porque o mapa é o conceito de uma representação mental antecipada de um trajeto, talvez dos muitos trajetos possíveis aí, nessa geografia, enquanto a navegação pelos sentidos pressupõe um traço típico da experiência pré-moderna de estar no mar, que é o cuidado e a atenção aos efeitos dos ventos e da ondulação (acrescentaríamos, aos sons do mar, às fases da lua, aos cheiros, às cores). Em síntese, com a cultura cartográfica o corpo de conhecimento herdado e instintivo torna-se obsoleto e perde o envolvimento sensorial com este meio: ela traduz uma prática e os dados de uma representação mental antecipada, que assenta em cálculos objetivos; nela a bússola é um fator de uniformização das competências de navegação e dos marinheiros, para quem as rotas se tornam linhas fixas, sem espessura, ao longo de espaços vazios.

A abertura às grandes travessias oceânicas transformaria os mares e os oceanos – ambiente selvagem e hostil, ou cognoscível e habitável – num meio privilegiado de disseminação e de contactos de línguas, conhecimentos e tecnologias, fenómenos (artísticos e rituais, construções simbólicas e religiosas, práticas e representações filosóficas e científicas) que podem ser descritos à escala global, mas que, de igual modo, são explicáveis de pontos de vista locais e regionais. O Atlântico era o “Mar das Trevas” para os comerciantes do Índico e Mar Vermelho, entre os quais estava Ibn Majid, autor do *Fawa'id* (o título completo é *O Livro dos Benefícios dos Princípios e Fundamentos da Marinharia*) por não encontrarem nele ocasiões de negócio. Uma cartografia feita para figurar os pontos notáveis da navegação à vista da costa e, na mesma época, o desenho de Katsushika Hokusai, “A Grande Onda de Kanagawa”, (a vaga que se move da esquerda para a direita desperta

no observador letrado japonês, que lê em movimento oposto, o sentimento de estar em risco, assim como a ilha e o Monte Fuji ao fundo) espelhariam a regulação das autoridades japonesas para limitarem os contactos com nações estrangeiras. Mas na história da arte, afirma John Mack, o peso eurocêntrico e norte-americano é evidente e contribui para o enviesamento dos olhares. Uma cultura que mede e representa graficamente o espaço designa “mapa de pauzinhos” o artefacto de um exercício de mnemónica dos navegadores da Micronésia figura a experiência de percepção das correntes marítimas e dos padrões da ondulação, assim como as ilhas que se veem num percurso. No contexto das mesmas formas de representação, um mar que é uma plataforma de fluxos contínuos, naturais e culturais, com o Atlântico, o Golfo da Biscaia e o sistema fluvial europeu, é pensado como interior.

Esta é uma história que lemos deliciados e num só fôlego. John Mack não nos faz a promessa de outras aproximações ao universo marítimo. Mas daqui, deste minúsculo ramo que nasceu na sua árvore, ficamos na expectativa de o vermos escrever, com esta forma elegante e esclarecida, sobre outras faces deste imenso poliedro que é a cultura do mar (diríamos, de preferência, que são as culturas do mar). Por exemplo, a atividade da mulher, as representações do mar na fotografia e na pintura.

Nota dos editores.