

# AQUELES QUE VÃO PARA O MAR

## O RISCO E O MAR\*

DAVID LE BRETON

Antropólogo com doutorado em sociologia  
Professor da l'Université Marc Bloch (Strasbourg II)  
Membro do Instituto Universitário da França  
E-mail: davidlebreton@evc.net

Tradução: Patrícia Chittoni Ramos Reuillard

### RESUMO

*A existência individual oscila entre segurança e vulnerabilidade, risco e certezas, atalhos e caminhos traçados. Justamente por nada ser garantido é que o gosto pela vida acompanha a relação do homem com o mundo, com a natureza. O mar, na contemporaneidade, é atravessado de inúmeras formas. Na imaginação, ele sempre o foi; mas, agora, todos os meios servem. A lógica vigente enfatiza o desafio individual, de uma busca íntima de legitimidade, de notoriedade, de reconhecimento, instrumentalizando o mar como elemento do perigo a ser superado. A figura do marinheiro, então, é evocada e levanta inúmeras reflexões. Nesse contexto, as discussões apresentadas neste artigo apontam que se a sociedade fracassa ao dar ao indivíduo um sentimento que torna a vida digna de ser vivida, a natureza, aqui o mar, em um jogo simbólico com a morte, confere o acordo de uma verdade incontestável pela prova. A morte, simbolicamente vencida, permite continuar a viver sob a luz de uma nova legitimidade.*

*PALAVRAS-CHAVE: Risco; aventura; natureza; lazer; esporte.*

---

\* Agradeço muito a Alcyane Marinho por novamente me indicar os caminhos da publicação no Brasil. Já tivemos o prazer de uma colaboração conjunta na obra que ela coordenou com Heloisa Turini Bruhns: Viagens, lazer e esporte: o espaço da natureza (Manole). Agradeço calorosamente sua amizade e sua confiança.

O risco é inerente à condição humana, é o resgate feliz pago pela liberdade. A existência é frágil, sempre ameaçada, potencialmente mortificada pela doença, pelos acidentes, ou pelos acontecimentos da vida cotidiana. O homem está fadado a um tanto de incerteza: cada novo dia traz consigo a indecisão de um conteúdo que se desvela com o tempo, com sua parcela desigual de fatos esperados e de surpresas. Aparentemente, os caminhos estão traçados, mas, por vezes, o imprevisível sobrepuja o provável. A condição humana nunca está dada de uma vez por todas, ela impõe um debate permanente com as coisas, com os outros, com as circunstâncias. Em nossa sociedade de indivíduos, a liberdade é uma sorte que confronta, a todo instante, com a possibilidade de perder ou de ganhar. Toda escolha, profissional ou amorosa, por exemplo, é uma aposta no futuro e leva a um caminho favorável ou perigoso. A existência individual oscila entre segurança e vulnerabilidade, risco e garantia, atalhos e caminho traçado. É justamente porque nada é garantido que o gosto de viver acompanha a relação do homem com o mundo.

A segurança sufoca a criatividade pessoal, a descoberta de uma existência sempre em parte roubada e que só toma consciência de si mesma na relação, às vezes inesperada, com o mundo. A projeção tranqüila, na longa duração com a garantia de que nada jamais mudará e de que toda surpresa está excluída, suscita o tédio, a indiferença. Na prova, isto é, na ruptura provisória do familiar, aumenta o poder de revelação pessoal. O indivíduo descobre em si mesmo recursos que ignorava ter. O estabelecimento na precariedade, ao contrário, provoca o medo, a ansiedade; raramente é uma condição feliz, investida com paixão pelos atores. Nem a segurança nem o risco são modos de desenvolvimento e de criação pessoais para o homem. Na verdade, o gosto de viver é uma medida, no homem, desses movimentos contraditórios de confiança em relação ao mundo e de capacidade de questionar e de assumir riscos. Por termos a possibilidade de perdê-la, a existência é digna de valor. Em outras palavras, os riscos assumidos e a exposição pessoal deliberada em circunstâncias difíceis são uma maneira de intensificar o sentimento de existir.

Em contrapartida, nossas sociedades impõem que cada indivíduo demonstre a legitimidade de sua existência em um mundo de competição e de eficácia, que faz pouco caso do sossego e da felicidade tranqüila de existir. As paixões individuais, que dão, hoje em dia, às atividades de risco esse surpreendente relevo social, nascem desse contexto, em que importa, com freqüência, provar a si mesmo o valor de sua existência. Produtor de sua própria identidade, o indivíduo é igualmente submetido à aprovação dos outros para tranqüilizar-se sobre seu valor. A legitimidade pessoal ganha-se em uma sociedade em que não basta mais nascer ou crescer para adquirir plena cidadania. É preciso conquistar um lugar no tecido social. Na falta dos limites culturais que a sociedade não lhe dá mais, o indivíduo busca limites

físicos. Na frontalidade de sua relação com o mundo, na colocação em jogo de todos os seus recursos físicos em um áspero corpo a corpo com o mundo, o indivíduo busca as referências de que precisa para sustentar sua identidade pessoal. “Atingir seus limites”, “encontrar seus limites”, “ultrapassar seus limites”, “provar a si mesmo que se pode fazer algo”, “aceitar um desafio” etc. Essas são as palavras, que se tornaram clichês, proferidas por esses atores. Quando o quadro dado estruturalmente pelos sistemas de sentido e de valor que alimentam o campo social perde sua legitimidade, deve-se esperar por uma intensificação das explorações do “extremo”. Usar os próprios recursos até o esgotamento, atingir o limite de suas forças e de sua coragem, encontrar, enfim, um esteio depois de ter despendido toda sua energia e, então, finalmente, encontrar-se, nem que seja por um momento; sentir-se existir. Imperativo de situar-se, de reconhecer-se, a demanda difusa é dirigida à “natureza extrema” para que libere para si uma legitimidade de existir que só ela parece em condições de fornecer, diante de uma sociedade percebida como contestável, injusta, hipócrita etc. É a necessidade interior de demonstrar seu valor, de justificar sua existência quando a sociedade não satisfaz mais totalmente a orientação antropológica de seus membros. O paradoxo do extremo consiste em juntar uma identidade fragmentada<sup>1</sup>.

Para gozar de um arraigamento mais sensível à sua vida pessoal e “reencontrar as próprias sensações”, jogar com o risco passa a ser uma via real. O envolvimento com essas atividades é freqüentemente uma compensação à calma excessiva da sociedade civil, percebida como asséptica, enfadonha. Os riscos deliberados, amadurecidos, tal qual lazer unânime, são reivindicados pelos atores como uma maneira de reencontrar o tempero da vida em uma sociedade excessivamente protetora. Ao final da prova, o indivíduo encontra esse sentido extra que dota sua existência, mesmo que seja apenas por um instante, de unidade e de plenitude. O cansaço é esquecido, pois, chegando ao fim de sua resistência física, ele alcança simbolicamente uma marca. Atingindo o mundo, resgata o contato simbólico com seu meio, tranqüiliza-se sobre os “limites” de que necessita para existir. Reata com sua plena inscrição (vivenciada como tal) em uma existência finalmente legítima a seus olhos.

Essas atividades mergulham o indivíduo, e sobretudo o marinheiro, em uma incerteza ao alcance de sua competência; elas autorizam-no a desenvolver suas habilidades, seus reflexos, a desenvolver-se na ação. Visam a criar emoção e a suscitar sensações, fazem surgir o *frisson*, opondo-se à perda de encanto do mun-

---

<sup>1</sup> Sobre esses jogos simbólicos com a morte, cf. Breton (2000, 2003).

do. Propõem intervalos de tempo em que o indivíduo resgata o pleno gozo de uma existência que tende a lhe escapar em outro lugar, ele imerge em uma criatividade e em uma relação lúdica com o mundo que lhe faltam, principalmente em seu exercício profissional. Para conhecer uma transfiguração estritamente íntima, é preciso atingir esse veio de sentido dissimulado no coração do indivíduo, que se dá por um arrebatamento, por uma ruptura com a quietude do cotidiano. Ao final da viagem, paradoxalmente, o “foi duro”, “foi terrível” é dito com um sorriso, como uma declaração de reencontro com o sentido, como a lembrança de um contato brutal e maravilhoso com o sagrado. Comentando uma travessia do Atlântico com um amigo em um catamarã de série de 6 metros, Laurent Bourgnon lembra-se: “Passamos vinte e dois dias descendo uma pista negra, sem nunca subir. Extraordinário. A fome, o frio, o sono, pouco importa. Os instantes de felicidade total eram mais fortes; às vezes é tão bonito que se grita ao luar, surfando sobre as ondas. Dá frissons por todo corpo” (*Le Nouveau Quotidien*, 13 set. 1992).

Em vez de buscar uma segurança e uma tranquilidade que justamente o entediam, o marinheiro experimenta uma margem de incerteza que lhe permite, enfim, afirmar-se, sem constrangimento externo à sua decisão pessoal. O mar – como, aliás, a montanha, o deserto ou a floresta – torna-se a via privilegiada de um mundo de sentido reconquistado em que o homem, contando apenas com seus recursos físicos e morais em circunstâncias que ele mesmo escolheu, traz novamente encanto à sua existência, guarda sensações, emoções e forja sua mitologia pessoal. O mar é uma reserva selvagem de sentidos, um mundo, ao mesmo tempo, propício e perigoso onde o homem, se estiver à altura, demonstra justamente sua legitimidade e sua jubilação em existir. Regras de boa conduta entre os barcos regem seu uso, conhecimentos particulares, adquiridos sobretudo pela experiência, alimentam a competência para alcançar êxito, mas o mar permanece incontrolável, cheio de imprevistos e de irrupções possíveis sob as mil faces da morte. Relembremos a bela imagem de Platão: o mundo conta os vivos, os mortos e aqueles que estão no mar. De fato, em seu veleiro, o homem fica suspenso, entregue a seus recursos. O mar ainda é uma das faces do *wilderness*, um desvio perigoso para um alhures favorável a um melhor autoconhecimento e à “verdadeira vida”. Marc Thiercelin faz declarações dignas do *call of the wild*. Pretende partir novamente para uma terceira volta ao mundo sozinho porque “lá, nos mares do Sul, perto da Antártica, onde ninguém vai nunca, os gelos, as luzes, as baleias parecem saídos da pré-história, as mesmas ondas rolam há séculos sem o menor pedaço de terra para vir quebrá-las” (*Le Nouvel Economiste*, 25 fev. 2000).

Faz-se um pacto com a morte, não intencional, implícito, mas poderoso em seus efeitos, que tem o corpo como moeda de troca e a natureza como lugar de

conciliação, uma morte mantida à distância pela determinação pessoal, pelo conhecimento do mar e do barco. Porém, uma morte que pode, a todo instante, irromper, lembrando que é o único limite jamais transposto. O marinheiro é exposto às tempestades, aos vagalhões, às colisões com os cargueiros ou com as baleias, ao frio, à umidade, à solidão, aos problemas de saúde a bordo, longe de qualquer socorro em caso de fraturas, dores de dente ou indisposições etc. Pouco antes da partida da regata Vendée Globe\* de 1992, Loïck Peyron dizia a um jornalista que “o *Globe Challenge* é mais ou menos como quinze gladiadores modernos em uma arena gigantesca. Sabe-se que alguns correm o risco de perder a vida na batalha” (*Impact Médecin Quotidien*, n. 313, 1992). Durante essa corrida, Mike Plant e Nigell Burgess desapareceram. Na edição de 1996, Gerry Roufs morreu e Thierry Dubois, Raphaël Dinelli e Tony Bullimore ficaram em situação perigosa após naufragar. Frequentemente, os marinheiros insistem na duração da prova, na louca tentativa de resistir. “Vamos todos sofrer”, diz Marc Thiercelin. “Receamos os mares do sul, pois não são apenas imagens. Não se pode colocar fatos em palavras; para mim, são imagens... Agora, tento dizer-me que, nos momentos em que estivermos envolvidos, agiremos como sabemos, e se não soubermos agir, pagaremos o preço por isso. Daí a imaginar o pior, é terrível” (GEORJAN, 1997, p. 10). Na história das corridas a vela, o pior, sem dúvida, aconteceu em 1979, com a morte de 19 pessoas, 15 delas concorrentes do Fastnet\*\*.

O mar lembra os perigos que ele encerra e, então, como diz Isabelle Autissier: “Se um de nós não voltar, todo mundo sairá perdendo” (*Le Monde*, 5 fev. 1999).

Assim, os mares são hoje atravessados de todas as maneiras possíveis; sempre o foram na imaginação, mas agora todos os meios servem. A lógica atual é a do desafio individual, de uma busca íntima de legitimidade, de notoriedade, de reconhecimento, que instrumentaliza o mar como elemento do perigo a ser superado, tornando-se o mais vulnerável possível enquanto se acredita conservar a boa mão. Em vão se busca nos textos de muitos autores dessas “proezas” uma metafísica do mar como em Joseph Conrad, ou um apelo à liberdade, como em Bernard Moitessier. O mar é simplesmente o adversário sem rosto que não suscita emoção, senão por falta, por meio dos perigos ou dos incômodos que impõe ao avanço do barco. É o instrumento que serve a uma revelação pessoal. Criação do narcisismo, o mar é, então, um duplo tenaz do indivíduo. Seu espelho, mas certamente não no

---

\* N.T. A Vendée Globe é uma regata em solitário, que parte de Sables d'Olonne, na França, e percorre 12 mil milhas ao redor do mundo, sem escalas; dura em média 100 dias.

\*\* N.T. Rolex Fastnet Race, regata de 606 milhas entre Cowes, o farol do Fasnet e Plymouth.

sentido do livro homônimo de Conrad\*. Trata-se, então, de partir à descoberta pessoal numa luta em que o mar tem a função de “figurante”, dando ao indivíduo a oportunidade de desempenhar um papel de composição tanto mais impressionante porque é impiedoso. É nesse contexto sociológico de exaltação individual do “desafio” (alguns preferem evidentemente dizer *challenge*) que convém situar o entusiasmo pelas grandes corridas marítimas e, principalmente, pela regata Vendée Globe: esse novo culto à velocidade que parece tão distante da filosofia original do mar, ou a exacerbação do risco sob o olhar dos meios de comunicação. Por exemplo, quando Bruno Peyron propõe uma nova corrida intitulada “The Race” (não se poderia imaginar um nome mais desagradável, sobretudo para uma corrida francesa) para o final do ano, cuja fórmula, aliás, é “*No limit*” – uma corrida ao redor do mundo em solitário, sem etapas, sem parada, sem escala para reparos e que já reivindica o título de “a mais extrema da história da navegação à vela”.

O paradoxo desses confrontos com a natureza consiste na formidável organização logística, no aprimoramento das tecnologias aplicadas, na extensão dos recursos utilizados em caso de acidente, enquanto a proeza parece consistir apenas na fórmula do homem sozinho no mundo diante da adversidade. São homens mergulhados em situações perigosas que a cada dia arriscam mais ou menos a vida em obstáculos previstos ou inesperados, mas que gozam paralelamente de uma logística inaudita, no entanto, insuficiente em si mesma para salvá-los em certas circunstâncias. Pode-se ver que essas experiências efetuadas em condições próximas da sobrevivência são eminentemente sociais, com conseqüências econômicas consideráveis, quando colocam em ação equipes para conceber e fabricar os instrumentos das expedições, companhias de transporte, pilotos, equipes de assistência, jornalistas etc. Essas experiências, que supostamente isolam o indivíduo, põem o mundo à sua escuta. Freqüentemente se vê, nos momentos de grande audiência na televisão ou no rádio, um navegador perdido no meio do Oceano Índico falando de suas emoções graças ao telefone ou ao satélite.

De fato, o mundo da vela modificou-se incredivelmente em algumas décadas. Quando Alfred Johnson faz a primeira travessia do Atlântico em 46 dias, em 1876, ele navega em um barco de 5 metros sem quilha, aflorando as ondas, sem mapas nem instrumentos. Logo após chegar, volta aos Estados Unidos e retoma seu trabalho de pescador. Alain Gerbault, ainda inexperiente, precisará de uma centena de dias para atravessar o Atlântico Norte de leste a oeste, sozinho, em 1923; 6 dias bastam para que a tripulação de Jet Service conclua o mesmo percurso

---

\* N.T. Conrad (1946).

em 1990. Robin Knox-Johnston dá uma volta ao mundo em 313 dias em 1968; Olivier de Kersauson e sua tripulação levam 71 dias em 1991. “Fazemos um esporte de alta tecnologia”, constata hoje Isabelle Autissier, o oposto, efetivamente, dos antigos navegadores ou mesmo de um Moitessier.

Não há nenhuma comparação entre os navegantes de hoje e os de antigamente, eles não vivem no mesmo mundo. Já nos anos de 1960, ao comparar as modalidades técnicas de seu barco com aquelas de Vito Dumas – navegador impressionante dos anos de 1930 a 1950 –, Bernard Moitessier escreve: “Quando penso em Vito Dumas, em seus três oceanos em solitário, sem roda interna!... Ao lado de um indivíduo desses, pareço um burguês horrível barrigudo” (1967, p. 192). No entanto, para comunicar-se com os seus, Moitessier utiliza uma funda para lançar as mensagens no convés dos cargueiros, correndo o risco de colidir; ou, então, abandona balsas com cartas, ou as confia a pescadores com quem cruza ao acaso etc. Durante meses, fica absolutamente sozinho, preocupado com sua família, sem ter notícias e sem saber se suas cartas são recebidas, desconhecendo a posição dos outros barcos. “O que há de comparável entre o antigo cúter de Moitessier e seus mastros talhados em postes telegráficos e os bólidos de carbono, metade quadras de tênis flutuantes, metade fábrica de gás, que agora contornam a Antártica como outros vão a Belle-Île\*?”, escrevem B. Heimermann e P. Joubin (1998, p. 16). Os navegadores de hoje, com suas parabólicas e receptores, estão sempre conectados, trocam mensagens permanentemente entre si e com seus próximos. Sua aventura é de outra ordem, ela não deixa de ser exigente, permanece interior e repousa no fato de pôr a técnica em uma posição menor para enfrentar os elementos em uma luta elementar em que o homem, mesmo dispondo de recursos consideráveis, pode ser varrido com um sopro por uma natureza cujo valor reside em seus aspectos imprevisíveis, mas à medida da intuição do homem.

O marinheiro é um homem em contato permanente com os elementos que resistem a ele e dos quais tenta tirar vantagem. Ele “sente” seu barco vibrar em suas mãos, impregnar sensivelmente todo seu corpo, ao contrário da existência comum, em que o indivíduo tem às vezes a sensação de perder seu enraizamento no mundo, de não experimentar mais em seu entorno os sentidos que o situam no mundo. O marinheiro tem um senso agudo de suas competências pessoais, mantém sua vida entre suas mãos, pois os parâmetros que a definem se limitam a seu barco, ao mar e à sua determinação pessoal. Joseph Conrad dizia maravilhosamente que “a vida a bordo é um grande remédio para os corações partidos e para os

---

\* N.T. Belle-Île é a maior das ilhas bretãs, ao largo de Quiberon.

espíritos feridos, e a vi acalmar – pelo menos por um tempo – os temperamentos mais turbulentos. Nela se encontra a saúde, a paz e a satisfação de um ciclo concluído, pois cada dia da vida a bordo parece fechar um círculo no vasto anel do horizonte marinho” (CONRAD, 1946, p. 27).

A vida no mar afasta da ambivalência do mundo, das decepções que os outros, às vezes, provocam; ela reduz a existência cotidiana a uma série de gestos precisos e libera o imaginário, a meditação. Mergulhado no coração da ação, ante os elementos, contando apenas com seus próprios recursos, o marinheiro sente que, finalmente, pertence-se, que dá o melhor de si mesmo. O confronto com o mar é, primeiramente, um confronto consigo mesmo em uma prova deliberadamente consentida. Isabelle Autissier tem razão ao dizer que “estar só é ser responsável pelo que eu sou” (*Le Monde*, 5 fev. 1999). “Na corrida, a gente esquece a terra firme e as preocupações do mundo”, diz Eric Tabarly. “A gente se instala em uma vida fora do planeta, com preocupações que escapam à maioria dos mortais. Fica-se encerrado em um cenário líquido e circular, e o cérebro só funciona através do barco” (TABARLY, 1997, p. 137). O barco é uma bolha que mantém o mundo à distância, uma duração sem compromisso, entre parênteses, um período de reflexão pessoal, de meditação sobre o sentido da existência, mesmo que as comunicações com a terra nunca sejam cortadas e que permaneça a preocupação com a corrida. “Quanto às outras questões, que me perturbavam às vezes, elas não pesam nada diante da imensidão de uma esteira bem perto do céu e do vento do mar, que as pequenas motivações habituais não podem perturbar”, afirma Moitessier (1986, p. 10).

A sorte ambígua da prova leva, enfim, a conhecer, pela aspereza de seu desenrolar, quem se é, a pôr ordem no caos da própria existência ou na confusão da identidade. Árbitra acompanhada de um julgamento seguro, ela decide qualquer dilema, força a resposta à questão difusa levantada pela existência. “O mar não mente”, é um “parceiro honesto”, “aqui, quem trapaça, morre”. A relação com o mar nessas situações extremas instaura-se em revelação pessoal. Isabelle Autissier diz com precisão: “A gente está num meio natural que é o mar e não se vai contra o mar. A gente luta com o mar. Deve-se tentar compreender as regras do jogo desse meio natural, que são precisas e, em geral, muito complicadas. Não há verdades claramente evidentes, mas há um funcionamento desse meio natural que se deve integrar. É um jogo apaixonante: ficar em seu lugar” (1999, p. 184). No contexto da natureza extrema, toda decisão, todo gesto tem seu peso de verdade, que permite superar o obstáculo ou ser varrido pelo menor erro de apreciação. Esse mundo categórico, avaro de segunda chance, não tem complacência porque está fora da contaminação do espírito do homem, ele materializa uma palavra de verdade sobre si, suas competências.



É nesse espírito que se deve entender a frase terrível atribuída a Eric Tabarly, segundo a qual “um homem que cai na água não tem seu lugar num barco”. A soberania que o mar concede é reversível a todo instante; um incidente, um minuto de desatenção, até do melhor marinheiro, pode ser fatal. O privilégio do mar é dar-se moralmente inteiro, sem hipocrisia. Ele diz a verdade sem tergiversar já que enuncia concretamente seu veredicto, sancionando o erro ou recompensando a ação acertada. A falha é simultaneamente técnica e moral. “O mar coloca você diante de si mesmo, é um espelho, sobretudo quando se navega sozinho. Não se pode esconder nada. Fica-se nu como um verme. Não é o material que conta. Você não passa de um grão de areia, um nada. E o mar decide se o deixa passar ou não”, diz Laurent Bourgnon (*Le Nouveau Quotidien*, 13 set. 1992).

O marinheiro supostamente se coloca à altura das exigências do mar, acompanha seus movimentos ou seus caprichos sem forçá-lo, senão se expõe à vexação. Cada gesto, cada trajetória se torna um calvário potencial com conseqüências mais ou menos nefastas. O mar não tem intermediário, dá plena responsabilidade ao marinheiro na condução de seu barco, revela seus recursos morais e físicos sem a menor complacência. É um meio de escapar às dificuldades diante das quais nos sentimos desarmados ou amargos a fim de ir ao encontro de uma adversidade, enfim, tangível, de problemas a resolver que não se subtraem aos esforços despendidos e oferecem uma resistência sem ambigüidade. Assim, o retorno à vida cotidiana é feito com a sensação de ter forjado para si uma personalidade bem forte para defender-se de uma sociedade sentida como impiedosa e perversa. Mesmo que seja engrandecido no discurso, o mar dá-se como uma espécie de campo de treinamento que favorece o domínio pessoal de situações difíceis na vida social, espécie de teste que permite ao indivíduo retomar o fôlego e se certificar de sua existência. Uma verdade interna busca-se na austeridade das provas e no apelo aos seus recursos físicos e à sua aptidão de marinheiro. O mar, quando se deve enfrentá-lo em uma prova de longo fôlego, é promovido a poder de revelação. É o lugar onde morre o velho homem e nasce o novo.

O mar não poderia mentir. Fora do conflito, íntegro, é um lugar eminente de fabricação do sagrado para uso íntimo. Autoridade sem defeito, já que não maculado pela imperfeição do homem, ele erige-se em figura simbólica do mestre de verdade. Encarna um mundo hostil e impiedoso, mas justo, e que sabe reconhecer os seus, dizem os marinheiros. “Ele não perdoa”, é verdade, mas suas respostas estão à altura das competências do marinheiro, maneira elegante de estabelecer a realeza daqueles que se sentem à vontade nele e têm a graça de receber a unção. O marinheiro mede permanentemente sua responsabilidade em sua progressão, ele não “trapaça” consigo mesmo. O longo calvário na corda bamba prodigaliza, enfim,

ao indivíduo uma resposta firme à questão temível do valor de sua própria existência (BRETON, 2003). Figura do destino fadada a dizer ou não a legitimidade de existir em um jogo simbólico com a morte à altura das competências pessoais. O marineiro, com muitas precauções, mas não sem perigo, abandona seu “abrigo” e volta-se para o que Rilke chama de “O aberto” para averiguar seu valor próprio. Ao término de uma série de provas, muitos marinheiros excepcionais encontram sua resposta e abandonam a corrida aos recordes e competições para resgatar o puro prazer de navegar. Uma vez alcançada, a verdade interior ilumina a existência, dá-lhe sossego, um novo encontro com o mar.

### The Seaward: risk and the ocean

*ABSTRACT: Individual existence fluctuates between security and vulnerability, risk and certainty, short-cuts and long routes. It is because nothing in life can be guaranteed that human beings take pleasure in their relationship with the world, with nature. In today's world, the sea is crossed in innumerable ways. In the human imagination, as it always has been; but now, there are a plethora of other means at our disposal. Current societal logic emphasizes individual challenge, the search for legitimacy, notoriety and recognition that in turn instrumentalizes the sea as a danger to be overcome. The figure of the sailor, therefore, is evoked and becomes a point of numerous reflections. Within this context, the discussions of the present article show that when society is unable to give individuals the feeling that life is worth living, nature, and in this case, the ocean can; through a symbolic game with life and death, it confers what seems to be an uncontested truth. Death, symbolically defeated, allows one to continue to live, under the guise of a new legitimacy.*

*KEY WORDS: Risk; adventure; nature; sport; ocean.*

### Aquellos que van para el mar: el riesgo y el mar

*RESUMEN: La existencia individual oscila entre la seguridad y la vulnerabilidad, el riesgo y la seguridad, atajos y caminos trazados. Justo por no haber garantía de nada es que el gusto por la vida acompaña la relación del hombre con el mundo, con la naturaleza. El mar, en la actualidad, está atravesado de muchas formas. En el imaginario, él siempre ha sido; pero ahora, todos los medios sirven. La lógica vigente enfatiza el reto individual, de una búsqueda íntima de legitimidad, de notoriedad, de reconocimiento, instrumentalizando el mar como elemento del peligro a ser superado. La figura del marinero, entonces, es evocada y evoca innumerables reflexiones. En este contexto, las discusiones presentadas en este artículo, apuntan para el fracaso de la sociedad para dar al individuo un sentimiento*

(continua)

(continuação)

*que torna la vida digna de ser vivida, la naturaleza, aquí el mar, en un juego simbólico con la muerte, confiere el acuerdo de una verdad incontestable por la prueba. La muerte, simbólicamente vencida, permite continuar a vivir bajo la luz de una nueva legitimidad.*  
PALABRAS CLAVES: Riesgo; aventura; naturaleza; ocio; mar.

## REFERÊNCIAS

- AUTISSIER, Isabelle. *In Le Scanff*: les aventuriers de l'extrême. Paris: Calmann-Lévy, 1999.
- BOURGON, Laurent. Entrevist. *Le Nouveau Quotidien*, Paris, 13 set. 1992.
- BRETON, D. Le. *Passions du risque*. Paris: Métailié, 2000.
- \_\_\_\_\_. *Conduites à risque*. Des jeux de mort au jeu de vivre. Paris: PUF, 2003.
- CONRAD, Joseph. *Le miroir de la mer*. Paris: Gallimard, 1946.
- GEORJAN, Thierry. *Vendée Globe*. Paris: Editions Gerard de Villiers-La Découverte, 1997.
- HEIMERMANN, Benoît; JOUBIN, Philippe. *Abécédaire de la voile*. Paris: Flammarion, 1998.
- MOITESSIER, Bernard. *Le cap Horn à la voile*. Paris: Arthaud, 1967.
- \_\_\_\_\_. *La longue route*. Paris: J'ai lu, 1986.
- TABARLY, Eric. *Mémoires du large*. Paris: Editions de Fallois, 1997.
- THIERCELIN, Marc. Les breves. *Le Nouvel Economiste*, Paris, 25 fev. 2000.
- VÁRIOS AUTORES. Impact Médecin Quotidien. *Vendée Globe*, n. 313, 5 out. 1992.

Recebido: 5 set. 2006  
Aprovado: 15 nov. 2006

Endereço para correspondência  
David Le Breton  
9 rue du Fondateur  
67300 Schiltigheim  
França