

1

Créixer en un port et predisposa a retenir idees curioses sobre la matèria i el pensament. Ara parlo només per mi, encara que sospito que una certa insistència tossuda i pessimista en la primacia de les forces materials és part d'una cultura comuna de barriades portuàries. Aquest materialisme tan cru es veu subratllat pel desastre. Els vaixells exploten, tenen fuites, s'enfonsen, xoquen. Tots els dies hi ha accidents. La gravetat es reconeix com una força. Les companyies aèries, en canvi, encoratgen l'omnipotència del pensament. És per aquesta raó que a Los Angeles el director dels aeroports té un sou molt superior al dels ports. El director dels aeroports ha de pensar molt i molt, dia i nit, per mantenir allà dalt els avions.

2

Al passat, els residents en barris portuaris anaven enganyats pels seus sentits, que els havien portat a pensar que l'economia global podia veure's, i sentir-se, i olorar-se. La riquesa de les nacions aniria fluint al canal. S'hi aprenia una fisonomia nacional esbiaixada de les naus: els vaixells noruecs van nets, els grecs van llardosos. Ara tot és més confús. L'himne nacional noruec sona estrident des d'un altaveu a l'església dels mariners, al cingle que cau sobre el canal. El vaixell portacontenidors que és saludat d'aquesta manera porta bandera de conveniència de les Bahames. L'hauran construït els coreans durant llargues jornades de treball, a les enormes drassanes d'Ulsan. La tripulació, mal pagada, sobreexplotada, potser és hondurenysa, o filipina. Només el capità sent una musiqueta familiar.

3

El que es veu al port és el moviment concret de les mercaderies. Aquest moviment només pot explicar-se en la seva totalitat recurrent a l'abstracció. Marx ens ho explica, encara que ja ningú no escolta. Si el mercat de valors és el lloc dominat pel caràcter abstracte dels diners, el port és el lloc on apareixen les mercaderies materialment i en grans quantitats, en el flux mateix de l'intercanvi. Els valors d'ús flueixen al canal. L'Arca ja no és un bestiar, sinó una enciclopèdia del comerç i la indústria. Per això els ports tenen aquest vell encant mercantilista. Però com més regularitzat, és a dir, com més contenidoritzat estigui el moviment de mercaderies en un port, això és, com més racionalitzat i automatitzat, més s'acaba assemblant el port al mercat de valors. En aquest sentit tenim un punt fenomenològic crucial: l'eliminació de les olors. Mercaderies que abans empestaven —guano, guix, tonyina, cànem, melassa— ja no circulen, o van empaquetades. Els contenidors, vistos des de dalt, tenen les proporcions d'un xec bancari una mica allargassat. El contingut és anònim: components elèctrics, intendència militar, cocaïna, bocinets de paper (¿qui ho pot saber?), tot amagat rere la paret de xapa ondulada d'acer blasonada pels logos de les companyies de transport marítim global: Evergreen, Matson, American President, Mitsui, Hanjin, Hyundai.

4

L'espai es transforma. El fons de l'oceà està cablejat per transportar so. Els pesquers desapareixen al mar d'Irlanda, arrossegats al fons per submarins. Homes de negocis, dalt d'un avió, llegeixen apassionants novel·les sobre el sonar. Es demoleixen els bordells portuaris per fer-hi habitatges en primera línia de mar. Les drassanes es converteixen en estudis de cinema. Els ports ja no són *havens* (els ports refugi dels holandesos), sinó més dàrsenes perquè els superbodeguers i els vaixells contenidors hi puguin fer la volta. El vell front del port, i els seus vincles amb una cultura comuna destrossada per l'atur, són reclamats ara per al somieig burgès sobre el passat mercantilista. Els metalls pesants s'acumulen al llot. Joves cambrers es barallen per una cullereta davant una finestra corba amb vistes al port. La part del darrere es fa primera línia. Tots volen vistes a un bocinet d'aigua.

[HISTOIRE DE POISON]

1

Grandir dans un port, cela prédispose à nourrir des idées bizarres sur la matière et la pensée. Là, je ne parle que pour moi, encore que j'imagine qu'une certaine insistance pessimiste et obstinée sur la primauté des facteurs matériels soit ancrée dans la mentalité de tous les habitants des ports. Ce matérialisme grossier se nourrit de catastrophes. Les bateaux explosent, coulent, ont des voies d'eau et des collisions. Il y a des accidents tous les jours. Il faut compter avec la pesanteur. Les compagnies aériennes au contraire favorisent la toute puissance de l'esprit. C'est pourquoi le directeur des aéroports de Los Angeles est payé bien plus cher que le directeur des ports. Le directeur des aéroports doit beaucoup réfléchir, jour et nuit, pour faire tenir tous ces avions en l'air.

2

Avant, les illusions des sens poussaient les habitants des ports à croire qu'une économie mondiale pouvait se voir, s'entendre et se humer. La richesse des nations défilait dans la passe. On apprenait une typologie nationale tendancieuse des navires : les bateaux norvégiens sont impeccables et les grecs, crasseux. Les choses ne sont plus aussi simples maintenant. Un disque éraillé dévide l'hymne national norvégien dans le haut-parleur de l'église des marins, sur le promontoire qui surmonte la passe. Le porte-conteneurs ainsi accueilli arbore un pavillon de complaisance bahamien. Il a été construit par des Coréens astreints à des horaires épuisants dans les gigantesques chantiers navals d'Ulsan. L'équipage, sous-payé et surmené, pourrait être hondurien ou philippin. Le capitaine est le seul à entendre une mélodie familière.

3

Ce que l'on voit dans un port, c'est le mouvement concret des marchandises. Ce mouvement s'explique dans sa totalité par le seul recours à l'abstraction. Marx le dit, même si personne ne l'écoute plus. Si la bourse est le lieu où prévaut la dimension abstraite de l'argent, le port est celui où les marchandises matérielles se présentent en vrac, dans le flux même des échanges. Les valeurs d'usage défilent dans la passe. L'arche n'est plus un bestiaire, mais une encyclopédie du commerce et de l'industrie. D'où le charme mercantiliste si désuet des ports. Mais plus le mouvement des biens dans les ports est régularisé, véritablement conteneurisé, autrement dit plus il est rationalisé et automatisé, et plus le port ressemble à la bourse. Un aspect phénoménologique capital ici est l'élimination des odeurs. Les marchandises qui puaient autrefois, guano, gypse, thon fumé, chanvre, molasse, tout cela circule à présent dans des boîtes. Les boîtes vues d'en haut ont les proportions de billets de banque légèrement allongés. Le contenu anonyme —composants électroniques, biens monnayables des demandeurs d'armes, cocaïne, vieux papiers (qui peut le savoir ?)— se cache derrière les parois en tôle d'acier ondulée marquées aux logos des compagnies de navigation internationales, Evergreen, Matson, American President, Mitsui, Hanjin, Hyundai.

4

L'espace se transforme. Les profondeurs marines sont sonorisées. Des bateaux de pêche disparaissent dans la mer d'Irlande, précipités au fond par des sous-marins. Les hommes d'affaires dans leurs avions lisent des romans passionnants où il est question de sonars. On démolit les bordels sur les quais ou on les rénove pour en faire des appartements. On convertit des chantiers navals en plateaux de tournage. Les ports sont moins souvent des havres —comme ils l'étaient notamment pour les Hollandais— que des bassins d'évolution rapide pour pétroliers géants et porte-conteneurs. L'ancienne façade de port, que le chômage a coupée de ses liens avec un fonds culturel commun, passe au service d'une rêverie bourgeoise sur le passé mercantile. Les métaux lourds s'accumulent dans la vase. Des serveurs se disputent quelques petites cuillers derrière une vitre donnant sur les docks. Les arrière-ports deviennent des avant-ports. Tout le monde veut voir la mer.

Allan Sekula (Erie, Pennsylvania, 1951) est photographe et écrivain. Parmi ses travaux, on remarquera *Sketch for a Geography Lesson* (1983), *Dismal Science* (1989-1992), *War without Bodies* (1991-1996) et *Fish Story*, présentés à Witte de With (1995) et à Documenta XI (2002).

Fotografies · Photographies

[Pàgines · pages 32, 33]

Transbordador de Staten Island. Port de Nova York.
Febrer de 1990 · Ferry de Staten Island. Port de New York. Febrer 1990

[Pàgines · pages 34, 36]

Cabina dels soldats a la fallida drassana Todd.
Dos anys després del tancament. Port de Los Angeles. San Pedro, Califòrnia. Juliol 1991 · Cabine de soudeur dans le chantier naval de Todd, en faillite, deux ans après sa fermeture. Port de Los Angeles. San Pedro, Californie. Juillet 1991

[Pàgina · page 35]

Mecànics acabant la sala de màquines d'un vaixell pesquer. Drassanes de Campbell. Port de San Diego. Agost de 1991 · Mécaniciens mettant la dernière main à la salle des machines d'un bateau de pêche au thon. Chantier naval de Campbell. Port de San Diego. Août 1991

[Pàgina · page 37]

Restes d'un set de rodatge. Drassana abandonada. Port de Los Angeles. Terminal Island. Califòrnia. Gener 1993 · Vestiges de décors d'un film. Chantier naval abandonné. Port de Los Angeles. Terminal Island, Californie. Janvier 1993

[Pàgina · page 38]

Restes d'un port romà a prop de Minturno, Itàlia. Juny 1992 · Vestiges d'un port romain près de Minturno, Italie. Juin 1992
El rebatejat Exxon Valdez esperant per fer proves després de les reparacions. National Steel and Shipbuilding Company. Port de San Diego. Agost de 1990 · Le re-baptisé Exxon Valdez en attente des tests en mer après les réparations. National Steel and Shipbuilding Company. Port de San Diego. Août 1990

[Pàgina · page 39]

Grua descarregant contenidors de 12 metres procedents de ports asiàtics. Terminal American President Lines. Port de Los Angeles. San Pedro, Califòrnia. Novembre 1992 · Grue déchargeant des conteneurs de 12 mètres provenant de ports asiatiques. Terminal des American President Lines. Port de Los Angeles. San Pedro, Californie. Novembre 1992
«Lead fish» [peix de plom]. Variant d'una sala de conferències dissenyada per l'agència de publicitat Chiat/Day. Arquitecte: Frank Gehry. Instal·lació al Museu d'Art Contemporani de Los Angeles. Maig de 1988 · Lead Fish [poisson de plomb]. Variante d'une salle de conférences conçue par l'agence de publicité Chiat/Day. Architecte : Frank Gehry. Installation au musée d'Art contemporain, Los Angeles. Mai 1988

[Pàgines · pages 40, 41]

Casa per a treballadors de les drassanes construïda durant la Segona Guerra Mundial en el seu trasllat des de San Pedro a South-Central Los Angeles. Maig de 1990 · Logement pour les travailleurs des chantiers navals, construit pendant la Deuxième Guerre mondiale et déplacé de San Pedro à South-Central Los Angeles. Mai 1990

[Pàgina · page 41]

Drassanes abandonades usades pel cos expedicionari dels Marines per a exercicis «contraterroristes». Port de Los Angeles. Terminal Island, Califòrnia. Novembre de 1992 · Chantier naval abandonné après avoir été utilisé par le corps expéditionnaire des Marines pour des manœuvres «anti-terroristes». Port de Los Angeles. Terminal Island, Californie. Novembre 1992

[Pàgines · pages 42, 43]

Koreatown, Los Angeles. Abril de 1992 · Avril 1992
Treballadors netejant els vessaments químics després de l'explosió d'una refinaria. Port de Los Angeles. Wilmington, Califòrnia. Novembre de 1992 · Travailleurs nettoyant un fût de produit chimique après l'explosion d'une raffinerie. Port de Los Angeles. Wilmington, Californie. Novembre 1992





115

90° EL. TEE CROSS

45° EL. COUPLING-5T

LARGE END 5000 1000 1000

SMALL END 1500 600 600

REDUCER

IPS SIZE	CENTRE TO END	SOCKET DEPTH	TAKEOUT OR GAIN	CENTRE TO END	SOCKET DEPTH	TAKEOUT OR GAIN	LENGTH OVERALL	TAKEOUT	IPS SIZE	LENGTH OVERALL	TAKEOUT LARGE END	TAKEOUT SMALL END
1/4"	1/16"	1/4"	7/16"	9/16"	1/4"	5/16"	1"	1/4"	1/4"	1"		
3/8"	1/8"	5/16"	1/2"	5/8"	5/16"	5/16"	1 1/8"	1/4"	3/8"	1"	3/16"	1/4"
1/2"	1"	3/8"	5/8"	13/16"	3/8"	7/16"	1 5/8"	5/16"	1/2"	1 1/8"	1/4"	1/8"
3/4"	1 1/8"	3/8"	13/16"	7/8"	3/8"	1/2"	1 7/8"	3/8"	3/4"	1 3/8"	3/16"	3/8"
1"	1 1/4"	7/16"	1"	1 1/8"	7/16"	5/8"	1 7/8"	7/16"	1"	1 5/8"	3/8"	1/8"
1 1/4"	1 5/8"	1/2"	1 1/8"	1 1/4"	1/2"	3/4"	1 7/8"	7/16"	1 1/4"	1 7/8"	3/8"	1/8"
1 1/2"	1 3/4"	5/8"	1 1/8"	1 5/8"	5/8"	1 1/2"	1 5/8"	3/8"	1 1/2"	1 7/8"	5/16"	1/8"
2"	2 1/8"	5/8"	1 1/2"	1 3/4"	5/8"	1 3/8"	2 1/8"	1/2"	2"	2 1/8"	7/16"	9/16"
2 1/2"	2 1/4"	3/4"	1 5/8"	1 5/8"	3/4"	1 3/4"	2 3/8"	1 1/8"	2 1/2"	2 3/8"	1 1/8"	1"
3"	3 1/8"	13/16"	2 1/4"	2 3/8"	13/16"	1 3/8"	3 1/8"	1 1/8"	3"	3 1/8"	1 1/8"	1 1/4"
3 1/2"	3 1/4"	1"	2 3/8"	2 3/8"	1"	1 1/2"	3 1/8"	7/8"	3 1/2"	3 1/8"	1 1/8"	1 1/4"
4"	3 3/8"	7/8"	2 5/8"	2 5/8"	7/8"	1 3/4"	3 1/8"	1"	4"	3 3/8"	1 1/8"	1 1/4"
5"	4 1/2"	1"	3 1/2"	3 1/2"	1"	2 1/2"	4 1/4"	1 1/8"	5"	4 1/2"	1 1/2"	1 1/8"
6"	5 1/8"	1 1/8"	4"	3 7/8"	1 1/8"	2 5/8"	4 3/4"	1 1/4"	6"	5 1/8"	1 3/4"	2 1/8"
8"	6 3/8"	1 1/4"	5 1/4"	4 5/8"	1 1/4"	3"	5 3/4"	1 1/2"	8"	6 3/8"	2 1/4"	2 3/8"
10"	8 1/4"	1 1/2"	6 1/4"	5 3/4"	1 1/2"	3 1/2"	6 1/2"	1 3/4"	10"	8 1/4"	2 3/4"	3 1/4"
12"	9 1/2"	1 5/8"	7 1/8"	6"	1 5/8"	4 1/8"	7"	1 7/8"	12"	9 1/2"	2 7/8"	3 3/8"

































LOAVES AND FISHES [PANS I PEIXOS]

Una amiga alemanya em va escriure a començaments de gener de 1991, poc abans de la guerra del Golf. «Hauries d'intentar fotografiar ports hiperdeterminats, com Haifa i Bàssora.» La seva idea que alguns ports són fulcres d'història, on els corrents són múltiples i els resultats imprevisibles s'expressava en l'escriptura abstracta d'una aproximació intel·lectual. Tanmateix, compartia la curiositat materialista de la gent que treballa en i entre ports, com els mariners danesos que van descobrir que Israel embarcava en secret armes americanes a Iran, allà pels anys vuitanta. *Quan el paquet es trenca, surt el contingut*. Però aquesta és una imatge massa òbvia d'una revelació sobtada, al mateix temps arcaica i cinemàtica, atès que els mariners d'avui en dia molt poques vegades veuen el contingut tres vegades precintat del que transporten. *Misteriós rebateig d'un vaixell*. Algú torna a comprovar els manifestos dels vaixells de càrrega, troba una pauta en els moviments erràtics al llarg de la costa, i comença a construir una història, una sospitosa seqüència de moviments, allà on abans només hi havia llistes i viatges, rutinàries i repetitives sèries industrials.

Els mariners i els estibadors estan ben situats per veure les pautes globals de la intriga amagades rere els detalls mundans del comerç. De vegades l'evidència és sorprenentment a l'abast de la mà: *Armes per als iraquians a les bodegues de proa. Armes per als iranians a les bodegues de popa*. Estibadors del port de Barcelona riuen per la ironia de carregar un vaixell amb destinacions antagòniques. Per un moment la xarxa de proveïment global queda còmicament en evidència, tan ben sintetitzada com en un bon acudit polític de premsa. Millor enviar al fons el vaixell que hi ha a la dàrsena. Però les bombes adhesives són armes dels governs, no dels treballadors.

Pel cap baix, els governs troben que cal discutir el testimoni del treballadors del mar. A Ronald Reagan, l'Arquimedes simbòlic d'un nou món de fluxos desinhibits de capital, l'amoïnaven les històries que sortien a la llum el 1986. El gran explicador d'anècdotes potser tenia bona oïda per a les rondalles: aquelles informacions tan interessants «atribuïdes a mariners danesos» sobre estibes i més estibes d'armes des del port israelià d'Eilat, a la mar Roja, fins al port del golf Pèrsic de Bandar Ahvaz, resultaven millor si s'explicaven acompanyades d'una afirmació gairebé monàrquica de tan presidencialista: «Bé, ara escoltaran els fets segons les fonts de la Casa Blanca, i el meu nom ja el coneixen.»¹

No era la primera vegada que Reagan es posava nerviós amb els afers marítims. Quan va començar la seva carrera política a la dècada dels seixanta, Reagan recordava la seva experiència com a sindicalista conservador a Hollywood a finals de la dècada dels quaranta, i explicava que l'estratègia secreta dels comunistes havia estat posar els sindicats de Hollywood sota el control dels estibadors de la costa oest. Aquests estaven liderats per Harry Bridges, nascut a Austràlia, el qual, segons les paraules de Reagan, havia estat «acusat moltes vegades, però mai condemnat per militància comunista». El futur president acabava sempre amb aquest comentari: «L'únic que per a mi no estava clar —aleshores i ara— era com podien fer pel·lícules els estibadors».²

Ja sabem que els actors poden fer política, això sí. La següent qüestió que ens hem de plantejar és aquesta: ¿Com poden els governs (i els actors que parlen en nom dels governs) moure els vaixells de càrrega? ¿Com s'ho fan per evitar que els treballadors expliquin històries? ¿És possible que el desig de moviment completament automàtic de les mercaderies amagui també un desig de silenci, per la tirania d'una simple anècdota?

1. Transcripció de «Comentari de Reagan sobre Iran», *New York Times*, 14 de novembre de 1986, p. A8.

2. Ronald Reagan i Richard G. Hubler, *Where's the Rest of Me? The Ronald Reagan Story* (Nova York: Duell, Sloan and Pearce, 1965), p. 161, 164.

[PAINS ET POISSONS]

Une amie allemande m'a écrit au début de janvier 1991, juste avant le début de la guerre du Golfe : « Tu devrais essayer de photographier des ports surdéterminés, comme Haïfa ou Basra. » Elle livrait ainsi, dans le langage abstrait des intellectuels, son intuition que certains ports sont des charnières de l'histoire où s'appliquent des forces multiples, avec des résultats imprévisibles. Mais elle manifestait la même curiosité matérialiste que les gens qui travaillent dans ou entre les ports, tels les marins danois qui ont découvert dans les années quatre-vingt qu'Israël expédiait en secret des armes américaines à l'Iran. Une caisse lâche, déversant son contenu. C'est une image de divulgation soudaine un peu trop facile, à la fois archaïque et cinématographique, étant donné que les marins voient rarement le fret qu'ils transportent désormais dans des triples emballages. Un navire est mystérieusement rebaptisé. Quelqu'un contrôle la déclaration de cargaison, remarque une série de mouvements irréguliers le long des côtes et commence à échafauder un scénario, une suite d'événements louches, là où il n'y avait auparavant que des listes et des trajets, un feuilleton industriel répétitif et routinier.

Les marins et les dockers sont en mesure de voir la logique planétaire de l'intrigue dissimulée dans les détails prosaïques du commerce. Quelquefois, les indices sont étrangement en évidence : Des armes pour les Iraquiens dans la soute avant. Des armes pour les Iraniens dans la soute arrière. Des dockers espagnols à Barcelone trouvent drôle de charger du fret pour des destinations antagoniques. L'espace d'un instant, le réseau d'approvisionnement mondial est comiquement circonscrit, aussi condensé que dans une bonne caricature politique. Il vaudrait mieux saborder le bateau à quai. Mais les mines magnétiques sont des outils des gouvernants, pas des travailleurs.

À tout le moins, les gouvernants jugent nécessaire de contester le témoignage des travailleurs de la mer. Ronald Reagan, Archimède symbolique d'un monde nouveau marqué par la libre circulation des capitaux, s'inquiétait de ce que l'on racontait en 1986. Notre grand baratinier savait sans doute capter les bruits qui couraient. Pour démentir ces déclarations fracassantes « attribuées à des marins danois », concernant de pleins bateaux d'armes qui passaient du port israélien d'Elath sur la mer Rouge au port iranien de Bandar Abbas sur le golfe Persique, rien de tel qu'une affirmation presque royaliste de l'autorité présidentielle : « Maintenant, vous allez apprendre les faits d'une source de la Maison-Blanche, et vous savez comment je m'appelle ¹. »

Ce n'était pas la première fois que Reagan s'inquiétait au sujet du commerce maritime. Quand il a démarré sa carrière politique dans les années soixante, il s'est rappelé son expérience de syndicaliste de droite à Hollywood vers la fin des années quarante, et a prétendu que la stratégie secrète des communistes à l'époque consistait à placer les syndicats de Hollywood sous la coupe des dockers de la côte Ouest. Ces dockers avaient à leur tête Harry Bridges, un homme d'origine australienne qui, au dire de Reagan, a été « souvent accusé mais jamais déclaré coupable d'appartenance au parti communiste ». Et le futur président de conclure par cette pique : « Le seul point qui n'était pas clair à mes yeux, et ne l'est toujours pas, c'est de savoir comment les dockers pouvaient faire des films ². »

On sait maintenant que les acteurs peuvent faire de la politique. La question qu'il faut se poser ensuite est : comment les gouvernements, ou les acteurs qui s'expriment en leur nom, déplacent-ils les cargaisons ? Comment arrivent-ils à le faire sans que les exécutants ne se mettent à parler ? L'aspiration à un transport entièrement automatique des marchandises serait-elle aussi une aspiration au silence, à la tyrannie d'une unique version des faits ?

Fotografies · Photographies

[Pàgina · page 44]

«Pancake», antiga treballadora d'una drassana rebuscant coure a un dipòsit de ferralla al moll. Port de Los Angeles. Illa Terminal. Califòrnia. Novembre 1992 · Pancake, ancien décapeur au sable grattant du cuivre sur un quai de nettoyage du chantier naval. Port de Los Angeles. Terminal Island, Californie. Novembre 1992
Provant el camió-robot dissenyat per a moure contenidors a la terminal de càrrega mar-terra. Maasvlakte, Port d'Amsterdam, Holanda. Setembre 1992 · Test d'un engin-robot conçu pour déplacer des conteneurs à l'intérieur du terminal de cargos automatisé ETC/Sea-Land. Maasvlakte, Port de Rotterdam, Pays-Bas. Septembre 1992

[Pàgina · page 45]

Soldador treballant en un vaixell de combat de la U.S. Navy. National Steel and Shipbuilding Company. San Diego. Califòrnia. Agost 1990 · Soudeur travaillant sur un bateau de combat rapide de support de la U.S. Navy. National Steel and Shipbuilding Company. San Diego, Californie. Août 1990
L'U.S. Army VII^e Corps en ruta des de Stuttgart cap al golf Pèrsic. Prins Johan Friso haven. Rotterdam, Holanda. Desembre de 1990 · US Army VII^e Corps en route from Stuttgart to the Persian Gulf. Prins Johan Friso haven. Rotterdam, The Netherlands. December 1990

[Pàgines · pages 46, 47]

Foneria a la antiga Drassana Lenin. Gdansk, Polònia. Novembre 1990 · Fonderie de l'ancien chantier naval Lénine. Gdansk, Pologne. Novembre 1990

[Pàgina · page 48]

Palau de la Cultura i la Ciència. Varsòvia, Polònia. Novembre de 1990 · Palais de la Culture et des Sciences. Varsovie, Pologne. Novembre 1990

[Pàgina · page 49]

Oficina de l'atur. Gdansk, Polònia. Novembre de 1990 · Agence pour l'emploi. Gdansk, Pologne. Novembre 1990

[Pàgina · page 50]

Soldador treballant en un vaixell de combat de la U.S. Navy. National Steel and Shipbuilding Company. San Diego. Califòrnia. Agost 1990 · Soudeur travaillant sur un bateau de combat rapide de support de la U.S. Navy. National Steel and Shipbuilding Company. San Diego, Californie. Août 1990

[Pàgina · page 51]

Loteria que garanteix una distribució equitativa de la feina. Molls de «La Coordinadora». Barcelona, Espanya. Novembre de 1990 · Tirage au sort pour déterminer de manière équitable la distribution du travail. Hall du syndicat des dockers de La Coordinadora. Barcelone, Espagne. Novembre 1990
Home emportant-se totxos d'un magatzem portuari enderrocat. Rijnhaven. Rotterdam, Holanda. Setembre de 1992 · Homme récupérant des briques d'un entrepôt démolí en bord de quai. Rijnhaven. Rotterdam, Pays-Bas. Septembre 1992

1. Propos rapportés par le *New York Times*, 14 novembre 1986. C'est Patrick Buchanan qui avait écrit ce discours en concertation avec le Conseil national de sécurité, d'après les archives de la bibliothèque présidentielle de Ronald Reagan, Simi Valley (Californie).

2. Ronald Reagan en collaboration avec Richard G. Hubler, *Where's the Rest of Me? The Ronald Reagan Story* (New York: Duell, Sloan and Pearce, 1965), pp. 161 et 164.

GHOST SHIP [VAIXELL FANTASMA ■ UN VAISSEAU FANTÔME]

Le Corps d'un Américain découvert à bord d'un voilier à la dérive

FALMOUTH. — Le corps d'un Américain de 63 ans mort dans des circonstances mystérieuses a été retrouvé samedi à bord d'un voilier dérivant à plus de 1000 kilomètres au sud-ouest des côtes britanniques, tandis que sa femme ne se trouvait plus à bord. Les garde-côtes ont précisé que le « Happy End » était enregistré dans l'Alabama et qu'il avait quitté les côtes américaines le 1^{er} novembre à destination de l'Irlande avec à son bord le propriétaire du bateau, Gerald Hardesty et son épouse Carol, âgée de 60 ans. Un membre d'équipage d'un porte-conteneur américain, le « Sealand Quality », a pu monter sur le voilier repéré à la dérive vendredi par un cargo norvégien et voir le corps du propriétaire du bateau, Gerald Hardesty, mort selon lui depuis deux ou trois jours.

El cos d'un americà, descobert a bord d'un veler a la deriva

FALMOUTH.— El cos d'un americà de 63 anys mort en circumstàncies misterioses va ser trobat dissabte a bord d'un veler a la deriva, més de 1.000 quilòmetres al sudoest de les costes britàniques. La seva dona ja no es trobava a bord. Els guardacostes han precisat que el *Happy End* estava registrat a Alabama i que havia deixat les costes americanes l'1 de novembre, rumb a Irlanda. A bord viatjaven el propietari del vaixell, Gerald Hardesty, i la seva esposa Carol, de 60 anys. Un membre de la tripulació del vaixell portacontenidors *Sea-Land Quality* va poder pujar al veler, localitzat a la deriva per un vaixell de càrrega noruec, i veure el cos del propietari del vaixell, Gerald Hardesty, segons ell mort de feia dos o tres dies.

Fotocòpia ampliada d'un diari inidentificat de Cherbourg portat a bord pel pilot del mar del Nord i enviada pel capità sense traduir als menjadors d'oficials i tripulació del *Sea-Land Quality*. ■ Photocopie agrandie d'un article découpé dans un journal de Cherbourg non identifié, apportée par le pilote de la mer du Nord et placardée sans aucune traduction anglaise dans le carré des officiers et la salle à manger de l'équipage, *Sea-Land Quality*.

Quan la tripulació tornava del servei religiós en memòria dels dos nord-americans, el capità, normalment tan silenciós, va dir, sense dirigir-se a ningú en particular i a tots en general: «Bé, així s'acabaran totes aquests històries de fantasmes». ■ Tandis que l'équipage regagne le rouf après avoir assisté sur le pont à la messe à la mémoire des deux Américains, le capitaine habituellement taciturne annonce à la cantonade : « Bon, ça devrait mettre fin à toutes les histoires de fantômes qui circulent par ici. »

FOC I EMERGÈNCIA ■ INCENDIE ET ALERTE

Reunió al pont ■ Rassemblement au poste de sauvetage

ABANDONAMENT DEL VAIXELL ■ ABANDON DU NAVIRE

Reunió al pont ■ Rassemblement au poste

GUERRA NUCLEAR, BIOLÒGICA, QUÍMICA ■ GUERRE ATOMIQUE, BIOLOGIQUE, CHIMIQUE

Quedeu-vos al camarot ■ Rester dans la cabine

Advertiment gravat en una placa metàl·lica a la mampara dels camarots. *Sea-Land Quality*. ■ Avis gravé sur une plaque d'acier fixée à la cloison de la cabine du capitaine, *Sea-Land Quality*.

EL RELAT DEL CONTRAMESTRE ■ PAROLES DE BO'SUN

«Les fotografies en blanc i negre diuen la veritat. Per això les companyies d'assegurances les fan servir.» ■ « Les photos en noir et blanc disent la vérité. C'est pour ça que les assurances s'en servent. »



Conclusió de les investigacions sobre el vaixell avarià i a
la deriva *Happy Ending* · Conclusion des recherches du bateau
Happy Ending en panne et à la dérive