

ÁLBUM MARÍTIMO

50 fotografias e as suas histórias



cavalo de ferro

ÁLBUM MARÍTIMO

50 FOTOGRAFIAS E AS SUAS HISTÓRIAS

Tradução

Pedro Miguel Dias
Maria João de Almeida



cavalo de ferro

Edição apoiada por



Título original: A Maritime Album - 100 Photographs and Their Stories

© 1997 by The Mariner's Museum

© **Cavalo de Ferro Editores, 2010**

para a publicação em língua portuguesa

Revisão: Marta Duarte

Paginação: Finepaper

1.^a edição, Junho de 2010

ISBN: 978-989-623-128-6

Quando não encontrar algum livro Cavalo de Ferro nas livrarias,
sugerimos que visite o nosso site: **www.cavalodeferro.com**

ÍNDICE

PREFÁCIO À EDIÇÃO PORTUGUESA	7
ÁLBUM MARÍTIMO — 50 FOTOGRAFIAS E AS SUAS HISTÓRIAS	9
DESTROÇOS DE NAVIO NO NORTH LANDING RIVER	12
BARCOS DE PESCA NO NILO	14
CANOA DOS ALGONQUINOS	16
<i>JOSEPH CONRAD</i>	18
O USRC <i>BEAR</i> ANCORADO NUM CAMPO DE GELO	20
BALEEIROS, NEW BEDFORD	22
<i>COMMODORE MORRIS</i> , BALEEIRO	24
O USRC <i>BEAR</i> COM UM CARIBU	26
DESTROÇOS DO <i>ADLER</i>	28
<i>THOMAS W. LAWSON</i>	30
LOJA DE BARCOS HIGGINS & GIFFORD GLOUCESTER, MASSACHUSETTS	32
BARCOS DE PESCA, BOSTON	34
HOMEM COM ALABOTE	36
PROCESSANDO PEIXE	38
JANGADA DE MADEIRA	40
HÉLICES DE PARAFUSO ANTIGAS	42
OS MOTORES DE <i>JOSEPH HENRY</i>	44
O <i>ARGONAUT</i>	46
REMOÇÃO DE GELO DA COMPORTA DE ST. MARY	48
CANAL DO PANAMÁ	50
A GRANDE FROTA BRANCA	52
<i>BESSIE A. WHITE</i> , O VELEIRO ENCALHADO	54
O CAPITÃO ORVIS MURRAY GRAY COM O FILHO	56
SALVA-VIDAS PUXADO POR CAVALOS	58
CARTAS RECUPERADAS DO <i>EMPRESS OF IRELAND</i>	60

CARGUEIRO DOS GRANDES LAGOS	62
TRONCO GRANDE	64
MERGULHADOR COM ESCAFANDRO	66
RESGATE DO <i>LORD DUFFERIN</i>	68
LANÇAMENTO DO USS <i>MISSISSIPPI</i>	70
PRIMEIRO PAINEL DA ASA CONSTRUÍDO POR RAPARIGAS	72
PESSOAL DA CASA DA MÁQUINA DO USS <i>NORTH DAKOTA</i>	74
O USS <i>SHAW</i> APÓS A COLISÃO	76
O USS <i>GEORGE WASHINGTON</i>	78
A ÚLTIMA DESPEDIDA	80
PORTO DE NOVA IORQUE	82
BOMBARDEAMENTO DO USS <i>ALABAMA</i>	84
VADIM MAKAROFF AO LEME DO <i>VAMARIE</i>	86
LANCHA <i>CHRIS-CRAFT</i> DE DEZANOVE PÉS	88
CONTRAMESTRE EARL WARREN A FAZER MOLHELHA	90
LOJA DE TATUAGENS DE COLEMAN	92
REBOCADORES TRABALHANDO NO GELO	94
O <i>NORMANDIE</i> A ENTRAR NO PORTO DE NOVA IORQUE	96
CONTRATORPEDEIROS FRANCESES, VENEZA, 1935	98
USS <i>WEST VIRGINIA</i> EM PEARL HARBOR	100
COMBOIO NO ATLÂNTICO NORTE	102
O <i>SPENCER</i> AFUNDANDO SUBMARINO	104
BARCO DE PESCA	106
O USS <i>FORRESTAL</i> EM CONSTRUÇÃO	108
<i>VOLKSWAGENS</i> NO CAIS	110

PREFÁCIO À EDIÇÃO PORTUGUESA

Na sua infinita diversidade, as imagens de lugares marítimos inspiram uma certa universalidade. Talvez essa «unidade» não passe de uma ilusão. É possível que se trate de uma generalização sugerida pela percepção imediata de traços comuns num mundo marítimo cujo entendimento requer muitos olhares.

Perscrutada através da imagem, a *maritimidade* funde o universal com o local e exprime esse diálogo do real com o imaginário nas sensações de familiaridade com que as imagens de sítios e factos marítimos sempre emocionam os amantes do mar.

A edição portuguesa deste magnífico catálogo de imagens do mar é um acontecimento poético. A qualidade das imagens e a densidade dos textos que as acompanham compõem uma elegia invulgar das culturas marítimas. Estamos perante um livro-álbum pouco dado aos ritos da recordação enumerativa e nostálgica, socialmente necessária mas desprovida de arte.

O apelo a uma *estética do mar* tem sido um tópico insistente do projecto cultural do Museu Marítimo de Ílhavo (MMI). Com essa ambição, as cinquenta fotografias que neste livro se reproduzem foram expostas em Ílhavo entre Outubro de 2008 e Fevereiro de 2009. O êxito da exposição e o facto de *A Maritime Album* não ter qualquer edição na Europa continental levaram-nos a propor à editora Cavalo de Ferro um projecto editorial em língua portuguesa. Do original anglo-americano, composto por cem fotografias seleccionadas por John Szarkowski, publicado em 1997 pelo Mariner's Museum em parceria com a Yale University Press, publicam-se cinquenta fotografias e respectivos textos, todos de autoria de Richard Benson.

O prazer e a honra do Museu Marítimo de Ílhavo neste projecto devem-se à ousadia da Cavalo de Ferro e às facilidades concedidas pelo Mariner's Museum, de Newport (Virgínia), instituição onde reside esta magnífica colecção de «histórias do mar».

Álvaro Garrido

CONSULTOR do Museu Marítimo de Ílhavo

ÁLBUM MARÍTIMO

50 FOTOGRAFIAS E AS SUAS HISTÓRIAS

SELECÇÃO DE JOHN SZARKOWSKI; TEXTOS DE RICHARD BENSON

Estas fotografias da colecção do Mariners' Museum foram tiradas por um variadíssimo conjunto de fotógrafos, amadores e profissionais. Uns eram independentes, em deambulação, tão descomprometidos como marinheiros em liberdade; outros, tais como os médicos de família, viveram no mesmo local toda a sua vida. Uns eram companheiros, que iam à mesma loja todos os dias e fotografavam a indústria de construção naval porca a porca, cavilha a cavilha. Os melhores descobriram a qualidade da luz nas suas fábricas, como um piloto de rio aprende a conhecer as correntes do seu curso de água, e tiraram fotografias que foram consideradas, numa escala de cinzentos, lindas e suaves como o interior de uma ostra. Alguns consideravam-se repórteres, outros comerciantes, aventureiros, historiadores, técnicos. Uns quantos achavam-se eruditos e, outros tantos, artistas; sem dúvida que alguns desempenharam muitos destes papéis, sistemática ou simultaneamente. É tentador acreditar que alguns levaram vidas maravilhosas, mesmo que não reconhecidas.

Todos nós, que nos interessamos pela história da nossa espécie, temos uma dívida para com os fotógrafos que fizeram estas imagens. E também para com os amadores, entusiastas, empresas e coleccionadores que as salvaram do seu destino certo de destruição. A colecção de fotografias do Mariners' Museum é um recurso inestimável que nos oferece um conjunto de testemunhos não apenas sobre navios e cordame, mas também sobre a nossa própria história enquanto exploradores, comerciantes, pescadores, guerreiros e aventureiros de fim-de-semana. Esta colecção poderia ser comparada a um armazém de madeiras cujos materiais permitem a diferentes construtores fabricar distintos edifícios, ou aos objectos guardados numa velha secretária cheia de listas de compras, listas de lavandaria, fragmentos de cartas de amor, preocupações de fim de dia, postais com carimbos ilegíveis, etc., com os quais dois estudiosos não deduzem exactamente a mesma vida.

Esta selecção, feita a partir de uma colecção com mais de meio milhão de fotografias, é um exercício que poderia eventualmente aproximar-se do espírito de um inquérito científico, mas esta via não nos pareceu convidativa e por isso foi posta de lado. Estas fotografias foram escolhidas porque, de várias maneiras, olhar para elas é um prazer. Segundo a formulação de Horatio Greenough, a beleza garante-lhes a função. Nessa medida, é um prazer olhar para estas

imagens — bonitas senão sempre elegantes — porque nos permitem alargar o entendimento ou a forma como apreendemos o nosso mundo, se lhe concedermos a devida atenção.

John Szarkowski,
A Maritime Album: 100 Photographs and Their Stories.
The Mariners' Museum e Yale University Press.

Exposição organizada pelo The Mariners' Museum,
Newport News, Virgínia, EUA.

As imagens desta exposição são reproduções digitais
das imagens originais da colecção do The Mariners' Museum.

ÁLBUM MARÍTIMO

50 FOTOGRAFIAS E AS SUAS HISTÓRIAS

DESTROÇOS DE NAVIO NO NORTH LANDING RIVER

JOHN LOCKHEAD, 1901–1991

E assim começamos pelo fim. Resguardado nas marés do *North Landing River*, jaz um conjunto de salvados, designação por que o mundo marítimo se refere aos destroços de navios. Mesmo pequena, não é fácil deitar fora uma embarcação, como nos mostram os estaleiros da costa americana. Mas quando a vítima do tempo é um navio, demasiado grande para um fim negligente, o abate passa a ser um verdadeiro problema. Os salvados avançaram pelos troços mais baixos do rio, para onde foram levados pela maré-cheia e mantidos ali pela lama dominante. As margens pantanosas não são locais propriamente adequados para se viver e, por isso, nunca houve vizinhos que se queixassem quando os velhos navios iam sendo empurrados para a sua última morada... As águas tranquilas da foz do rio são trespassadas pelas nervuras verticais dos salvados. Estas estruturas de madeira maciça resistem mais tempo do que a superfície mais macia do tabuado e, por conseguinte, os navios transformam-se gradualmente em esqueletos, tal como nós no nosso inevitável regresso à terra. Estes ossos protuberantes tornaram-se um símbolo de épocas passadas e, ao longo das nossas costas, encontra-se um repertório de armações e nervuras, umas elevando-se numa praia com um ar inofensivo e outras espalhando-se pelo chão em portos sujos e sobreexplorados. Todos os salvados nos recordam que até mesmo os gigantes têm uma vida curta antes de se desfazerem e ficarem obsoletos perante o tempo e a mudança.



BARCOS DE PESCA NO NILO

FOTÓGRAFO DESCONHECIDO

Existem barcos de todos os tipos e tamanhos, pois são uma invenção muito antiga que teve tempo para evoluir, dando origem a modelos distintos que se adequam a comércios e localizações específicas. Se desenhássemos uma árvore genealógica dessas muitas formas, a divisão mais básica seria entre as embarcações concebidas para serem utilizadas em mar alto ou nas águas protegidas de rios e baías. Esses dois locais geraram cascos radicalmente diferentes: os navios oceânicos têm de mergulhar fundo, usando a forma do seu casco para procurar aquelas regiões mais serenas onde o vento não cria a agitação da superfície, enquanto as embarcações fluviais precisam de ser mais achatadas para se deslocarem sobre bancos de areia e para acostarem em margens progressivamente menos profundas. Uma forma de pensar nesta diferença seria imaginar o casco de um barco à semelhança de uma tábua: o seu sucesso em águas profundas e agitadas depende de essa tábua conseguir flutuar verticalmente, sobre o seu lado, enquanto em zonas mais calmas a tábua poderia estar deitada sobre o lado mais plano, como se acabasse de ser atirada à água. A tábua de lado exige lastro, ou um centro de gravidade baixo, para se manter nessa posição; assim, o construtor que teve a ideia aparentemente bizarra de afundar parcialmente um barco em busca de maior estabilidade foi recompensado com uma forma que ignora a agitação da superfície da água mas reage ao movimento ritmado, mais profundo e mais fiável, do próprio mar.

Os barcos do rio Nilo, como estes, ganharam a sua forma final no Mediterrâneo, onde encontramos o aparelho latino montado em cascos oceânicos, adaptados a águas profundas. A região mediterrânica é um enorme berço de tipologias náuticas, onde tiveram origem todos os cascos e aparelhos possíveis. A temperatura da água é moderada, o que a torna um local aprazível; as suas costas acolhem toda a espécie de seres humanos e os seus rios e espaços abertos estão sujeitos a todos os tipos de clima. Aqui, na América, justamente orgulhosos da nossa história breve, muitas vezes esquecemos a milenar fermentação de espírito inventivo que este vasto mar interior albergou e que esteve na origem de muitos dos nossos navios.



CANOA DOS ALGONQUINOS

FOTÓGRAFO DESCONHECIDO

Quando olhamos para um globo vemos a América do Norte coberta de ilhas, rios e baías. É quase possível viajar da costa oriental à costa ocidental, ao longo da fronteira entre os Estados Unidos e o Canadá, sem sair da água, porque os lagos, rios, lagoas e braços de mar formam uma rede de vias rápidas através daquelas regiões desertas. O barco desta imagem é uma canoa feita de casca de bétula, uma técnica artesanal versátil e bastante desenvolvida que surgiu exclusivamente na América do Norte, tornando possíveis as viagens por todo o continente.

Estes pequenos barcos eram leves, de modo a poderem ser transportados em distâncias curtas e construídos de formas diversas, de acordo com o construtor e a sua função. Alguns podiam ser construídos numa tarde, de forma a possibilitarem a travessia de um dado rio, enquanto outros eram construídos de forma muito cuidada e pormenorizada, assegurando-lhe uma longa vida útil. Não sabemos há quanto tempo estes pequenos barcos existem, mas a sua construção complexa e extrema elegância revelam uma arte muito antiga. A moderna canoa de alumínio e a bela canoa de lona do Maine são simples derivações do produto perfeito que vemos nesta fotografia.

John McPhee escreveu um livro breve mas magnífico durante a década de 70 do século xx, intitulado *The Survival of the Bark Canoe* [*A sobrevivência da canoa de casca de árvore*]. O livro descreve o desaparecimento dos construtores de canoas por volta de meados do século e os esforços de um nativo de New Hampshire, Henri Vallaincourt, para reaprender esse ofício. Após construir versões primitivas baseadas em exemplos que tinha visto, Vallaincourt ouviu falar do livro *The Bark Canoes and Skin Boats of North America* [*As canoas de casca de árvore e os barcos de pele da América do Norte*], da autoria do grande estudioso náutico Howard I. Chapelle, curador do Smithsonian Institute em Washington DC. Chapelle terá escrito o livro ao encontrar um vasto e enciclopédico arquivo com informação recolhida no final do século XIX, incluindo todos os pormenores sobre a forma e a construção da canoa de casca de árvore. Esta recolha de dados foi o trabalho de uma vida de Edwin Adney, que se encontrava obcecado por este tipo de canoa. A peculiar dedicação de Adney recolheu todo e qualquer vestígio de informação sobre esta arte indígena americana moribunda. Os apontamentos, fotografias e desenhos pormenorizados de Adney estão depositados no The Mariner's Museum da Virgínia; esta fotografia provém de um negativo em vidro dessa coleção.



JOSEPH CONRAD

FOTÓGRAFO DESCONHECIDO

A haver alguma irrealidade nesta fotografia, ela deriva, em parte, de este navio ter sido um navio-escola, construído e arranjado com a função específica de marcar a virilidade dos jovens rapazes que escolheram a vida do mar. A navegação no castelo de proa foi condenada pelo advento da energia a vapor; aos marinheiros adultos era impossível imaginar uma nova geração de pessoal do mar desconhedora da técnica e das dificuldades da navegação. Os navios-escola foram construídos em todos os países que tinham frotas militares e mercantis e continuam a ser utilizados ainda hoje, muito depois da época dos últimos navios de navegação comercial. Por terem sido criados com fins educativos, estes barcos existiam à margem das brutais restrições económicas que dominavam o mundo comercial. Contavam com um orçamento relativamente confortável e com uma imensa e obediente tripulação para garantir a perfeição de cada linha e superfície pintada. Não recebiam carga suja ou corrosiva e nunca um projectil ou bala de canhão tocou nas partes laterais pintadas do convés.

O *Joseph Conrad* foi construído na Dinamarca, tal como o *Georg Stage*, e hoje flutua com o seu novo nome em Mystic Seaport. No entanto, o *Conrad* nem sempre esteve sobre o lado certo da superfície, pois em 1905 foi abalroado por um barco a vapor e afundou-se, tirando a vida a vinte e seis jovens rapazes.



O USRC *BEAR* ANCORADO NUM CAMPO DE GELO

JOHN JUSTICE

Esta imagem mostra o navio *Bear*, do United States Revenue Cutter Service, ancorado algures no Ártico. Na altura em que a fotografia foi tirada, os heróicos tempos pioneiros da exploração setentrional tinham terminado e o *Bear* dedicava-se a uma vida longa e dura de viagens consecutivas a mares gelados. O navio navegava à vela ou a vapor e destinava-se à caça à foca. Foi construído na Escócia em 1874, tendo entrado ao serviço do governo apenas dez anos mais tarde. Foi então adquirido pela Marinha dos Estados Unidos para fazer parte de uma equipa de resgate bem sucedida, enviada para o Ártico à procura do tenente A. W. Greeley, cuja expedição ficara isolada ao tentar chegar mais a norte do que qualquer outra pessoa antes dele.

Quando os viajantes europeus e americanos, obcecados pela tecnologia, se deslocavam ao Ártico, faziam-no por três razões: para caçar baleias, para procurarem uma passagem marítima transcontinental acima da América do Norte e para resgatarem os exploradores perdidos que procuravam essa passagem a noroeste. Os baleeiros foram os primeiros a ir ao gelo, porque o valor dos ossos e do óleo de uma baleia justificava riscos enormes; a mesma gordura que protegia esses mamíferos do frio do mar dava origem ao óleo que tornava a sua morte inevitável. Se o preço a pagar era a perda constante de navios e homens, esse era apenas o custo aceitável deste comércio. Os exploradores eram homens ousados, mas muitas vezes imprudentes, que abordavam as barreiras naturais do Norte com aquela arrogância particular que tantas vezes decorre da nossa fé na ciência e na tecnologia. Não viam qualquer razão para que o gelo não cedesse ao seu intelecto e instrumentos superiores, vindo a morrer devido à sua incapacidade de adaptação às especificidades de um clima gelado. Enquanto esses viajantes avançavam penosamente para norte, uma complexa sociedade local vivia aí as suas vidas normais e observava, com um espanto perplexo, as tragédias que regularmente atingiam os forasteiros.



BALEEIROS, NEW BEDFORD

FOTÓGRAFO DESCONHECIDO

Fomos obrigados a inventar a roupa de Inverno. No breve período de existência da humanidade, a espécie não viveu tempo suficiente em climas gelados, nem esteve aí isolada de forma adequada, de modo a poder desenvolver geneticamente uma protecção contra o frio. Nascermos nus e, durante a maior parte da nossa passagem pela Terra, andámos dessa forma, pelo que o conceito de usar roupa é relativamente recente. Os viajantes que vemos nesta bonita fotografia antiga, baleeiros de regresso a New Bedford, vestem roupa protectora feita com peles de animais do Norte.

A nossa própria pele, com pouco pêlo e o precioso sangue a correr logo abaixo da superfície, quase não oferece resistência ao tempo realmente frio. Os animais adaptados ao frio, por outro lado, têm dois mecanismos de protecção que nós não possuímos: revestimentos isoladores de gordura e espessas coberturas de pêlo. Não é prático arrancar uma camada de gordura a um animal morto e tentar vesti-la (embora tradicionalmente os nadadores que nadavam longas distâncias se cobrissem de gordura antes de realizarem mais uma viagem), mas esfolar um animal e preservar a sua pele é um dos ofícios tradicionais mais antigos. Estes marinheiros usam roupa complexa e elaborada que foi desenvolvida pelos antigos residentes do Norte. O homem à esquerda vestiu a sua roupa com o pêlo voltado para dentro, enquanto os outros o têm para fora, voltado para o clima. Os dois tipos de roupa são eficientes, porque a natureza isoladora do pêlo, que retém uma camada de ar, funciona bem em qualquer dos casos. Seja com o pêlo virado para dentro ou para fora, o maior problema é a roupa ficar molhada. Quando o pêlo está voltado para fora, a humidade provém do clima; quando o pêlo está virado para dentro é ainda pior, pois a humidade provém da condensação da transpiração do corpo.

A função básica da roupa que nos protege do frio é gerir a transição entre temperaturas, da nossa pele quente até ao ar bastante mais frio no exterior. A roupa isoladora cria uma gradação térmica que reduz a temperatura à medida que aumenta a distância da pele. Surgem problemas devido à humidade relativa — a quantidade de humidade presente no ar —, pois esta depende da temperatura: à medida que o ar fechado arrefece, atinge um ponto em que o vapor de água se condensa em líquido. Assim, dentro do fato aumenta a humidade proveniente dessa condensação, que é alimentada pela nossa transpiração, tão persistente e difícil de enfrentar como uma chuva contínua no exterior. A solução é criar roupa que retenha o ar isolador mas que permita uma circulação suficiente, para que a condensação não se transforme num problema. Os animais que desenvolveram estas peles têm sempre os pêlos voltados para fora, permitindo a evaporação da humidade. As pessoas, sempre prontas a alterar a ordem natural das coisas, experimentaram-nas das duas formas... e o maravilhoso conforto de estar embrulhado numa peliça com o pêlo voltado para dentro era muitas vezes irresistível.



COMMODORE MORRIS, BALEEIRO

FOTÓGRAFO DESCONHECIDO

O *Commodore Morris* está provavelmente a chegar ao fim dos seus dias e a minúscula e precisa figura de proa nunca mais voltará a lançar-se na quente ondulação do Pacífico. O barrote foi retirado e estendido em cima do gurupés maciço e os cepos dos mastros estão ao lado dos mastaréis, desordenadamente descidos, a prender o que resta do seu cordame. Acorrentado ao desembarcadouro em pedra de New Bedford com o companheiro, tornaram-se enormes e desajeitados despojos de uma época passada. Nem sempre assim foi.

<i>Commodore Morris</i> (casco)		
Construído em Falmouth Mass, 1841 338 toneladas, 107 pés no total, 28 pés de vau, 18 pés de calado Propriedade de Oliver C. Swift, Falmouth Mass		
Partida a 30 de Novembro de 1841	Oceano Pacífico	Regresso a 13 de Maio de 1845
1450 barris de óleo de espermacete, 40 barris de óleo de baleia		
Partida a 9 de Julho de 1845	Oceano Pacífico	Regresso a 1 de Abril de 1849
2450 barris de óleo de espermacete, 100 barris de óleo de baleia Enviou para casa 90 pipas adicionais de óleo de espermacete Barco baleia e tripulação perdida ao largo do Chile, 1846		
Partida a 13 de Agosto de 1849	Oceano Pacífico	Regresso a 19 de Agosto de 1853
1860 barris de óleo de espermacete		
Partida a 7 de Dezembro de 1853	Oceano Pacífico	Regresso a 17 de Outubro de 1858
1098 barris de óleo de espermacete		
Partida a 13 de Julho de 1859	Oceano Pacífico	Regresso a 19 de Junho de 1864
931 barris de óleo de espermacete, 232 barris de óleo de baleia, c. de 770 kg de ossos		
Vendido à Swift & Perry, New Bedford, Mass		
Partida a 10 de Maio de 1865	Oceano Pacífico Norte	Regresso a 10 de Dezembro de 1867
850 barris de óleo de espermacete, 70 barris de óleo de baleia Enviou para casa 1810 pipas adicionais de óleo de espermacete, 30 pipas adicionais de óleo de baleia		
Partida a 12 de Maio de 1868	Oceano Atlântico	Regresso a 3 de Dezembro de 1869
759 barris de óleo de espermacete, 43 barris de óleo de baleia Enviou para casa 164 pipas adicionais de óleo de espermacete		
Partida a 27 de Abril de 1870	Oceano Atlântico	Regresso a 24 de Maio de 1873
610 barris de óleo de espermacete Enviou para casa 1215 pipas adicionais de óleo de espermacete		
Partida a 29 de Julho de 1873	Oceano Atlântico	Regresso a 24 de Setembro de 1876
2930 barris de óleo de espermacete		



O USRC *BEAR* COM UM CARIBU

JOHN JUSTICE

A vida no Norte não é igual à vida mais a sul. Se quiséssemos sublinhar a maior diferença, seria a ausência de agricultura acima do Círculo Polar Ártico. Os habitantes locais aprenderam a construir abrigos e a desenvolver roupa para enfrentar o frio, mas a impossibilidade de plantar alimentos significa que os animais são a única base da sua dieta. A baleia, a foca, o urso, o boi-almiscarado e o caribu são os maiores mamíferos que habitam nas regiões mais frias do Norte, caçados e comidos desde as primeiras migrações humanas para esses territórios. Juntamente com os peixes e as aves, os Inuit apreciam esses animais por serem verdadeiros armazéns ambulantes de proteínas; caçá-los para garantir o seu sustento é a principal actividade de todos os que vivem no topo do mundo.

Os viajantes europeus no Ártico ficavam apavorados com a ausência de alimentos visíveis, considerando ser necessário trazer consigo verdadeiras lojas para cima do gelo. Tantas vezes lemos relatos do enorme esforço empreendido para arrastar trenós carregados de açúcar, chá, carne seca e óleo de cozinha durante centenas de quilómetros numa paisagem desolada, enquanto a população indígena vivia daquilo que conseguia apanhar. As temperaturas geladas conservam os alimentos, pelo que algumas dezenas de quilos de carne de foca não se estragavam enquanto esperavam a vez de ser comidos, e os caçadores locais tinham há muito aceite que encontrariam comida quando esta fosse necessária. O primeiro viajante ocidental a compreender isto foi Vilhjalmur Stefansson, do Minnesota, que tantas vezes insistiu que os Invernos na sua cidade eram piores do que os Invernos do Ártico. Stefansson estudou as culturas do Norte, aprendeu sozinho as suas técnicas de caça e adoptou as suas crenças na generosidade da terra. Em 1913, deixou para trás a margem setentrional e avançou para o gelo da calota polar, levando consigo equipamento de caça, em vez de provisões de alimentos, e provou que a sua posição estava certa ao passar cinco longos anos no Norte antes de regressar.

Muitos animais do Norte migram, deslocando-se segundo padrões mais ou menos fixos que reflectem a mudança das estações e as realidades do gelo. Ocasionalmente, um grupo de renas ou de bois-almiscarados não comparecia no local previsto e o resultado inevitável era a fome e a morte de várias famílias, ou mesmo de aldeias inteiras, que os aguardavam. Em segundo plano nesta fotografia vê-se o USRC *Bear*, que descarregou as renas visíveis na margem pedregosa, em missão de auxílio. Esse esforço terá talvez salvo algumas vidas, mas pode igualmente ter causado a morte das pessoas que esperaram em vão a chegada desses animais a outro local longínquo.



DESTROÇOS DO *ADLER*

FOTÓGRAFO DESCONHECIDO

No século XVIII, o físico Bernoulli escreveu um teorema sobre o comportamento dos fluidos relativamente à velocidade e pressão. O trabalho deste físico demonstrou que quando um fluido como o ar, por exemplo, se desloca suavemente numa qualquer direcção (como uma brisa), a sua pressão desce. Esta descida de pressão é o motivo pelo qual o *Adler* se encontra tão subido sobre o coral. A superfície de água do planeta está envolvida na atmosfera gasosa que suporta os ventos, e o contorno da superfície da água segue a compressão do ar que a rodeia. Quando o vento sopra com força numa região, regista-se uma descida da pressão do ar aí existente e uma subida da água do mar, causada pela pressão circundante mais elevada das regiões mais calmas. As tempestades transportam consigo um elevado planalto de água produzido de acordo com a lei de Bernoulli, e esta massa destruidora deixa que o vento e as ondas façam o resto. As âncoras perdem o seu ângulo raso de ataque no fundo do mar e soltam-se. Os navios batem no cimo das rochas e dos cais e a água ataca construções afastadas da sua margem habitual. O *Adler* foi içado muitos metros acima da sua posição habitual e largado brutalmente sobre os recifes de coral, para que ficássemos a saber, uma vez mais, quem é o adversário mais forte nesta batalha.

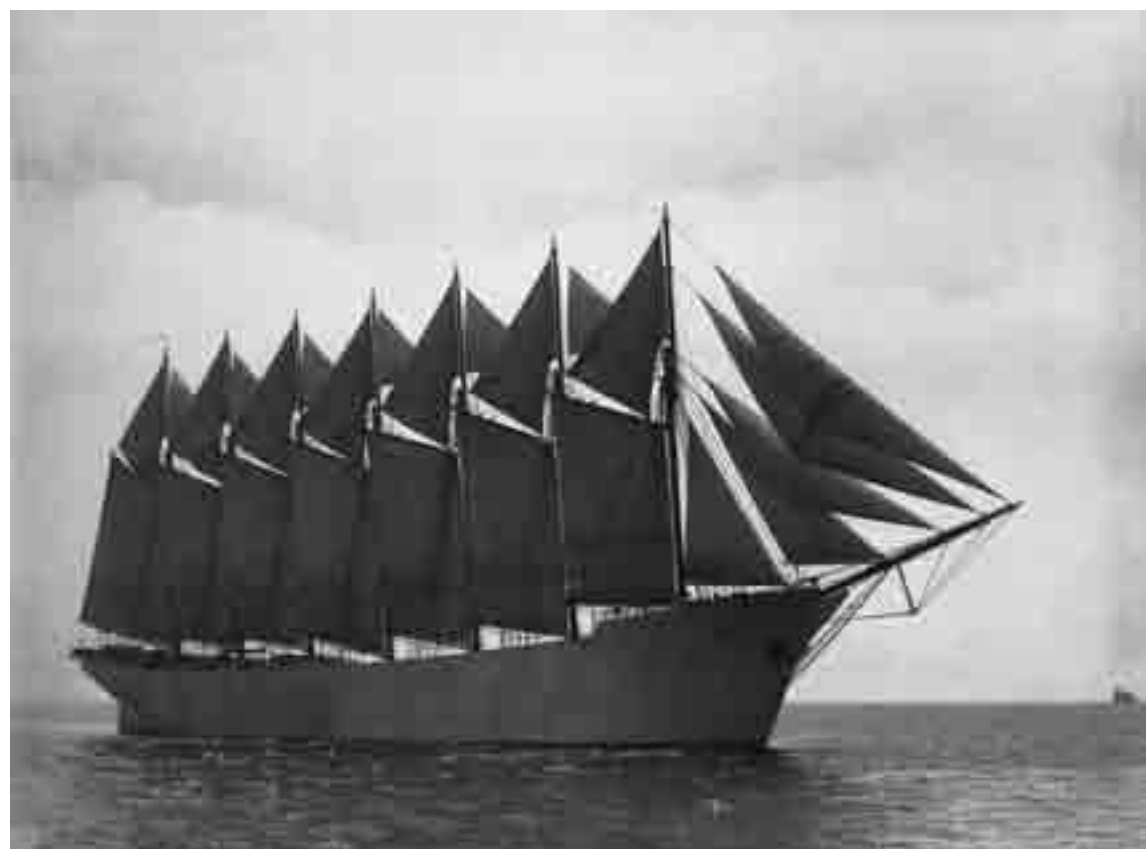


THOMAS W. LAWSON

FOTÓGRAFO DESCONHECIDO

A barca dominou os mares altos durante muitos anos de navegação, mas foi um tipo completamente diferente de embarcação que controlou a área costeira. Perto da costa, o ciclo diário de variação térmica da terra e do mar gera ventos ponteiros nos momentos menos próprios. Em resposta a isto, e também por necessidade de um plano mais simples e menos trabalhoso, os navios de cabotagem cresceram a utilizar a armação «longitudinal», mais familiar e moderna, que vemos aqui. As velas destes navios podiam ser puxadas para perto do casco, paralelas ao comprimento do barco, e as lonas enfundadas formavam depois um perfil aerodinâmico com o seu lado de baixa pressão, orientando o navio num sentido que pudesse estar muito mais próximo da fonte do vento do que o que uma vela redonda seria capaz de direccionar.

Os navios de cabotagem começaram por ser pequenos e, gradualmente, alongaram-se, adquirindo uma grande capacidade e múltiplos mastros... Esta barca é a única construída com sete mastros e a maior do seu género. Foi feita em aço, facto que finalmente resolveu o velho problema destes barcos de trabalho esforçado, descaídos para sotavento devido a uma fraca flutuabilidade da popa à proa. Inicialmente, transportava carvão e tinha uma capacidade superior a 9000 toneladas, mas foi equipada mais tarde com tanques internos para óleo. Só devidamente carregada é que navegava bem, porém, quando transportava a carga máxima, o calado excedia o de praticamente todos os portos onde esta mesma carga era precisa. O *Lawson* foi realmente um fiasco: não durou mais de cinco anos, até se perder nas rochas ao largo de Inglaterra, em 1907.



LOJA DE BARCOS HIGGINS & GIFFORD GLOUCESTER, MASSACHUSETTS

FOTÓGRAFO DESCONHECIDO

O fotógrafo devia estar num pontão, de frente para o ancoradouro de granito e para o seu conjunto desorganizado de edifícios. À esquerda vê-se uma residência particular, com as suas portadas de madeira nas janelas, e à sua direita a loja de barcos com os produtos recém-chegados amontoados nas traseiras. À direita da imagem vemos um edifício de três andares que, muito provavelmente, alberga apartamentos nos dois pisos superiores e lojas com cheiro a peixe e a alcatrão no piso inferior. Qualquer que fosse a sua utilização, este conjunto de edifícios cresceu ao longo dos anos sem planeamento. Primeiro foi criado o pavimento, erguendo o paredão de granito para sustentar a terra que veio eliminar o inútil declive da margem natural, depois foi construída uma casa num sítio, uma loja noutra, e passado algum tempo o conjunto atingiu a forma que ficou registada na fotografia.

Esta evolução aleatória não se estende aos barcos que vemos em primeiro plano. Eles encarnam uma abordagem completamente diferente da da construção: os dezoito botes brancos foram construídos de acordo com um mesmo plano, de forma a produzir um conjunto de objectos tão idênticos entre si quanto possível. Esta repetição justifica-se pelo facto de estes se destinarem à mesma utilização na água. Quando conseguimos imaginar o futuro das nossas criações e compreendemos que serão necessárias múltiplas unidades de um qualquer objecto, rejeitamos o velho modo casual de fazer as coisas, como no caso dos barcos, e adoptamos a ideia moderna da repetição eficiente no fabrico.

Estes barcos foram construídos segundo com um único desenho, refinado pela experiência de muitos anos. A loja de barcos sem dúvida possui os moldes para a construção dos cascos idênticos, e os trabalhadores que fizeram cada parte de cada barco já construíram anteriormente exemplares das mesmas peças, pelo que as fazem com uma eficiência que só a supressão da imaginação e a aceitação da metodologia da duplicação podem produzir. Todos os barcos serão pintados da mesma cor, equipados com uma amurada semicircular idêntica e com a mesma bomba de madeira visível acima das aposturas. Esta ideia de muitas coisas serem uma só e ganharem força nessa condição é moderna. A nossa fotografia mostra belos barcos feitos à mão, que parecem provir de outra era, demonstrando a força impessoal que o Homem-Construtor pode receber da inventividade repetitiva.



BARCOS DE PESCA, BOSTON

J. JAY HIRZ, década de 1930

Estes barcos inserem-se em duas categorias: uns utilizam redes e outros, anzóis. O peixe é quase sempre apanhado de uma destas formas e as duas técnicas foram adaptadas para utilização ao largo da costa. O cordame necessário para as redes era complexo e os mastros e linhas exigidas são visíveis em cerca de metade das embarcações da fotografia. Na maior parte delas, as próprias redes são penduradas a secar e as pequenas casas do leme revelam as longas horas de arrasto em tempo húmido e frio. Os outros barcos, de pesca à linha, não apresentam esta complexidade, mas, em contrapartida, cada um transporta um dóri no convés e possui uma única casa rudimentar para protecção contra a intempérie. O dóri podia ser lançado para bem longe da costa e o pescador trabalhava com uma linha submersa carregada de múltiplos anzóis, que apanhavam peixe passivamente. A vida do palangreiro era difícil. Abundam as histórias sobre homens que, separados dos barcos, remavam até casa, desde Georges Bank, com as mãos enregeladas até aos ossos após dias e dias de luta. Os pequenos dóris, com um perfil transversal em forma de V agudo, são, sem excepção, os barcos mais facilmente manobráveis. A sua característica mais particular é terem abertura para o mar e, não obstante, serem tão ágeis que conseguem sobreviver a quaisquer condições atmosféricas.