

F



Àlbum de fotos
El món del silenci

Malgrat la romàntica visió que tenim de l'anomenat «món del silenci», amb paisatges de coralls multicolors, bandades de peixos tropicals i aigües transparents, les incursions de l'home sota l'aigua amb els actuals, moderns i segurs equips d'immersió no sempre han estat fàcils. La immersió esportiva és una activitat molt diferent a la immersió que han de practicar els professionals que s'han de guanyar la vida cada dia, en condicions no gens agradables. Treballs a grans profunditats, en aigües fosques i tèrboles, amb forts corrents, en fons plens de ferralles i altres objectes que poden produir lesions... I, si retrocedim uns quants anys en el temps, el risc més elevat a causa de l'aparatositat dels equips d'immersió, l'anomenat bus clàssic.

A Catalunya els serveis dels escafandriers es van reclamar per a diversos tipus de treballs. Els més habituals foren la recuperació d'objectes -petits i grans- caiguts a l'aigua des dels molls i vaixells atracats als ports, el salvament i reflotament de vaixells, els desballestaments d'embarcacions enfonsades, la construcció de ports i la pesca de corall. Però és als ports on els busos tenen segurament el seu camp de treball més dur i perillós, començant per les obres de construcció de molls o espigons i seguint pel salvament de vaixells enfonsats, ja que s'introdueixen en bodegues i passadissos que poden esdevenir ratoneres mortals, passant per la recerca i recuperació d'objectes enterrats en el llot del fons, siguin àncores perdudes, projectils sense esclatar o vehicles caiguts al mar amb cadàvers a dins. Una tasca perillosa, treballant a cegues enmig d'un núvol de fang, sense gairebé tocar un fons sòlid... Precisament per la feina desenvolupada als ports ha estat possible l'existència d'un cert nombre de documents fotogràfics que il·lustren aquesta professió.

En aquesta selecció d'imatges que formen part del Centre de Documentació Marítima, s'ha volgut fer una petita aproximació a aquesta professió tan poc coneguda, dura i arriscada però, paral·lelament, tan meravellosa d'uns homes amb esperit aventurer que decidiren desafiar el «món del silenci».

F 21255F



F 25393N



F 21138F



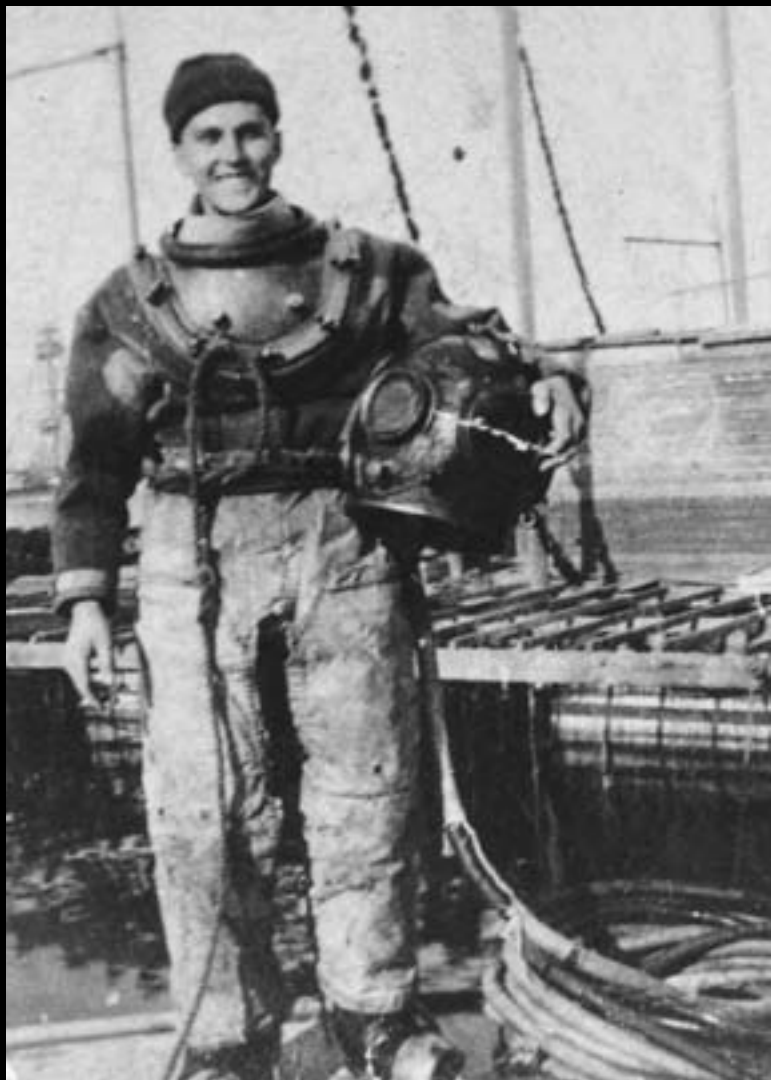
F SORTINT DE L'AIGUA



F 25388N



F 25396N



F 25398N



F DOS BUSSOS





F 21255F

L'any 1939 es va treballar al port de Barcelona en el salvament de 34 vaixells, gavarres, balandres i petites embarcacions enfonsades durant la Guerra Civil. Aquests treballs necessitaven una important infraestructura: equips compressors, magatzems de material de maniobra i busseig, càbries, grues, embarcacions auxiliars, etc. Era imprescindible l'experiència de bussos professionals, ja que aquestes operacions requerien una inspecció prèvia *in situ* per a determinar l'estat del vaixell, la magnitud de les vies d'aigua i el possible reflotament. Un cop examinat l'estat del vaixell i determinades les pautes del salvament, calia tapar les vies d'aigua, connectar mànegues d'aire i/o passar bragues per sota la quilla per reflotar-lo. En la fotografia veiem els treballs de reflotament del bou *Maria*. En primer pla, l'embarcació del bus, amb l'escafandrista recolzat sobre la borda i, a la coberta, el compressor. Amb l'ajuda de les càbries *Esperanza* i *Teresa*, i l'ús d'aire comprimit s'aconseguí reflotar aquesta embarcació.



F 25393N

Fins que no es va incorporar el telèfon (després de la Segona Guerra Mundial), la manera de comunicar-se amb la superfície s'efectuava mitjançant un cap de senyals. Aquest fou un element de vital importància ja que no només permetia la comunicació entre terra i aigua, sinó que també permetia en tot moment localitzar i guiar l'home submergit des de la superfície. La seguretat personal moltes vegades depenia d'aquest element i és per això que hi havia una persona de confiança encarregada de subjectar i controlar la corda. Un simple llenguatge realitzat mitjançant estirades feia que s'entenguessin: un, tot bé. Dos, més aire. Tres, menys aire. Quatre, pujar. Cinc, perill. Malgrat que aquests eren els senyals més habituals, cada port, equip de guies i escafandrista tenien els seus propis senyals acordats entre ells.



F 21138F

El desballestament de vaixells fou una feina molt habitual que, malgrat que era dura, econòmicament compensava. Primer s'havia de fer un treball de localització indagant els punts de naufragi a les Comandàncies de Marina i, un cop localitzats, sol·licitar els permisos necessaris. Aquests treballs requerien eines especials: martells d'aire comprimit, soldadors submarins d'aire comprimit, explosius, soldadura aquàtica, etc. La dinamita anava molt bé per a poder treure els trossos de ferro, que interessava que fossin ben grans, ja que el pagaven a més bon preu. Les peces es pujaven al vaixell amb l'ajuda d'una grua a bord. A Catalunya es va treballar força a Sant Feliu de Guíxols, Illes Formigues, Cap de Creus, etc. La temporada corresponia als tres mesos d'estiu, quan les condicions del mar eren bones. Generalment, es guanyaven bé la vida i amb els diners obtinguts podien viure la resta de l'any. A la fotografia, el bus està comprovant el funcionament del soldador.



F SORTINT DE L'AIGUA

En aquesta fotografia observem les barques típiques des d'on s'efectuaven els treballs dels bussos al port de Barcelona. Sortint de l'aigua els ajudants ja estan esperant l'escafandrer per ajudar-lo a pujar i a treure's l'aparatós equip. Primer el casc i després la resta de la indumentària. Dins els ports era molt freqüent demanar els serveis d'aquests professionals per a buscar i recuperar objectes caiguts a l'aigua des dels vaixells o des dels molls. La mida dels objectes que es podien trobar sota l'aigua era variable, a vegades es tractava d'eines de poc volum però altres vegades havien arribat a caure grues. Localitzar objectes caiguts a l'aigua i, sobretot, en les aigües brutes i fosques d'un port, a vegades, no és gens senzill i es requereixen unes tècniques de rastreig.



F 25388N

Qualsevol embarcació que reu-nís unes condicions mínimes de garantia era adequada per instal·lar el compressor d'aire i la resta d'equipament. Això sí, calien com a mínim tres persones de suport a l'escafandre. Un d'ells, el guia, controlava el cap de senyals i estava en constant comunicació amb l'home submergit. Les altres dues persones l'ajudaven a vestir i posar-se l'equip i, un cop llest, es posaven a bombar la màquina. El ritme de bombeig anava en relació a la profunditat en què treballava el bus. A més profunditat (a més pressió) calia bombar més ràpid per tal de subministrar més aire. Aquest esforç no sols era més gran per a aquests homes sinó també per a la màquina. Entorn els anys 30 del segle XX es comencen a incorporar màquines de vapor o motors de petroli per moure els volants i, posteriorment, s'incorporarien els motors elèctrics. Malgrat aquests avenços, continuaven portant els volants com a norma de precaució en cas d'avaria. Aquesta fotografia correspon al port de Garraf durant els anys 50.



F 25396N

Treballar en un medi al qual no estem adaptats requereix uns coneixements tècnics. Un cop es té una certa seguretat sota l'aigua, cal aprendre les diferents especialitats: la pesca del corall, desballestaments, reparació i salvament de vaixells, etc. Des de la famosa campana de bus fins als actuals equips d'immersió, la tècnica ha evolucionat molt. Enmig, l'anomenat bus clàssic sembla que té el punt de partida l'any 1837, quan August Siebe, pare de l'escafandre amb casc, va crear el primer vestit de bus complet que anomenà *diving-suit* i que fou adoptat per *marines* militars i professionals de l'època. Pràcticament no va tenir modificacions fins que fou substituït per l'escafandre autònom. L'equipament consistia en un vestit de cautxú vulcanitzat interposat entre dues capes de tela reblonada, botes de cuir amb sola de plom, i un casc semiesfèric de coure amb tres finestretes circulars. L'aire entrava dins el casc mitjançant una vàlvula antiretròcés i s'expulsava per una altra vàlvula situada a un costat del casc, que permetia regular-ne el consum.



F 25398N

A Catalunya, els introductors de l'escafandre semiautònom foren els grecs i els italians, que arribaren durant la segona dècada del segle XX a les nostres costes en busca de corall i esponges. El corall vermell, molt abundant a la Costa Brava, fou una de les principals activitats desenvolupades sota l'aigua fins a l'acabament de la segona Guerra Mundial. Per a aquesta pràctica calia conèixer bé l'ofici i accedir a l'hàbitat d'aquesta espècie que acostumava a trobar-se en llocs foscos. Amb la pesca sistemàtica, cada vegada era més difícil trobar corall i calia baixar a profunditats més grans, cosa que dificultava l'accés i els treballs al bus. L'aparatositat de l'equip, la necessitat d'anar connectat amb un tub a l'embarcació i la dificultat per subministrar aire amb la màquina, va provocar molts accidents. Amb la introducció de l'escafandre autònom el bus va poder assolir profunditats més grans, fàcilment els 100 metres, i va aconseguir més llibertat de moviments.



F DOS BUSSOS

Si actualment treballar sota l'aigua comporta uns riscos, tot i que la tècnica està molt evolucionada i és accessible a la gran majoria d'interessats, no podem dir el mateix dels inicis, quan es feien les primeres incursions submarines. La feina era molt dura i, tant la tècnica en si mateixa com els coneixements sobre els efectes produïts en la salut eren rudimentaris. Fins a la meitat del segle XX no es coneixien prou bé les malalties i danys que podia ocasionar l'efecte de la pressió en el cos humà. Els accidents foren, malauradament, habituals. No existia una infraestructura preparada per a l'auxili i cura de l'accidentat i molts bussos morien o quedaven malferits amb seqüeles que arrossegarien la resta de la seva vida, donant per acabada la seva carrera en aquest ofici. El desconeixement feia que els accidents d'immersió s'anomenessin «mal de les profunditats».