



Un ajudant de bus dóna aire a través de la mànega mentre l'altre ajudant arriba el cap de guia i resta atent als senyals codificats que li faci el bus.

Coralls i corallers a la costa gironina

JOAN PONS

Segons la *Història de la marina catalana*, ja des de 1389, en una ruta marítima que anava de Catalunya a Flandes, i entre d'altres mercaderies, ja s'exportava corall pescat a la Costa Brava. En dades no tan llunyanes, consta que l'Escala, Cadaqués, Begur, Portvendres i Cotlliure... van ésser llocs on el comerç del corall era molt important.

Dia darrera dia sortien a la mar, des de diferents indrets, barques amb els arts de pesca des de la superfície. Aquestes barques tenien una eslora d'entre 6 i 8 m com a força motriu

feien servir els remos i per als seus desplaçaments, una vela llatina. Segons uns dibuixos de F. Foerster (a la revista *CRIS* núm. 32), aquests arts de pesca des de la superfície constaven de l'aparell anomenat bus, que es manegava des de dues embarcacions, s'introduïa a les esquerdes i coves rasant el sostre per trencar el corall existent i recuperar el que quedava enganxat a la xarxa o a la bossa que hi havia al final del bus. Per realitzar la maniobra d'introducció dins de les coves i viseres havia d'orientar-se amb, bussos de pit, bussos a pulmó lliure, ja que el corall creixia a partir de 6 a 10 m, de tal manera que era possible comptar amb aquesta ajuda.

També s'utilitzava l'anomenada corallera, un estri en forma de creu ben llastada, amb unes argolles de cap, o fins i tot de ferro, amb un feix de xarxes de diferents gruixos en els extrems. Una vegada escollit el lloc adequat, fondejaven la corallera i la feien fregar a la vertical de les parets, de baix cap a dalt, trencant així el corall que quedava enredat entre les xarxes dels extrems de la creu. La quantitat de corall que es pescava, per dia i per cada barca, no solia ésser molt abundant, però s'ha de tenir en compte que una branca o tronc gruixut i de color vermell o rosa pur, es va arribar a pagar a preu d'or.

Per acabar, també utilitzaven un

ANTROPOLOGIA

aparell anomenat rascla. Estava format per un sistema semblant al que s'utilitza en la pesca de l'arrosseigament, també llastat i amb trossos de xarxa que s'anava arrastrant cap a l'angle que formava la vertical rocosa amb el fang o sorra per anar recollint els trossos de corall que havien caigut al fons o bé que havien caigut de la corallera.

Dels anys 1700 hi ha notícia que a Begur hi havia grups de corallers que, a més de pescar a la costa de Girona, es desplaçaven a les illes de Còrsega, Sardenya, Balears, Nord d'Àfrica, i fins i tot a les illes de Cabo Verde. Com a curiositat podem trobar en un llibre de Josep Pla, que actualment a Begur encara hi ha el carrer Vera, aquest carrer es va construir amb els beneficis obtinguts en una campanya feta al nord d'Àfrica. D'altres, però, diuen que va ésser a l'ansa de Vera de Múrcia.

Primers equips de busseig

A començament del s. XIX es varen inventar equips per poder respirar estant submergits dins de l'aigua. Va idear-se un casc de bus semblant a l'actual, que s'utilitzava com si fos una campana i a la qual s'hi subministrava aire mitjançant una mànega amb una bomba que s'accionava manualment des de la superfície amb una o dues manetes. L'aire sobrant sortia per la part inferior del casc. Aquest va ésser un gran pas dins del busseig, però si el bus perdia la seva posició vertical i el casc s'inclinava, evidentment, l'home corria el risc d'ofegar-se. A l'any 1837, Augustus Sieve, mitjançant experiments i sistemes de molts anys anteriors, va perfeccionar aquest model unint el casc a la resta del vestit amb una junta estanca i una corona de visos. Per evacuar l'aire restant, va instal·lar a la part interior del casc una palanqueta que s'accionava amb el cap i s'obria la vàlvula d'evacuació. Per a l'estabilitat del bus i també per poder submergir-se millor, ja que era molt voluminós, es col·locaven unes peces de llast al pit i a l'esquena en forma d'escapulari.

Les sabates també estaven llastades amb plom. Tot i això feia que l'equip pesés uns 70 kgs, i a vegades més. Un cop al fons, i segons les necessitats del treball, el bus es deixava inflar per l'aire subministrat, equilibrant-se per la seva vàlvula d'evacuació del casc, podent així augmentar o disminuir el seu pes.

L'equip anava també provist d'un cap anomenat cap de guia, lligat a la cintura de l'home. Aquest cap tenia dues funcions; la primera és que si el bus treballava en fons de sorra irregular (com en el cas de la pesca de corall) s'havia de mantenir el cap sempre molt tensat, ja que si el bus queia

de sobte en un lloc de més fons, això podria tenir greus conseqüències d'aplastament degudes a l'augment brusca de la pressió. La segona funció és que serveix per comunicar-se amb la superfície mitjançant un codi de senyals convinguts.

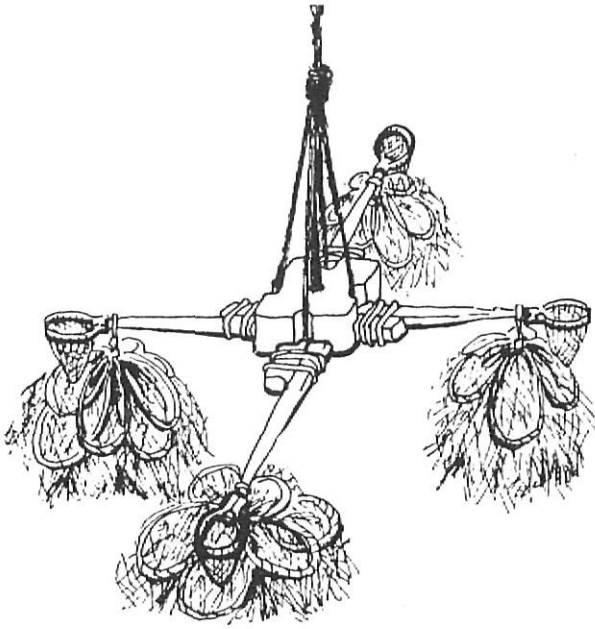
SENYALS ENTRE BUSSOS I AJUDANTS:

1	estirada	Alerta! estàs bé? // estic bé
2	estirades	Rècula o llarga (combinada)
3	«	Alça o cobra (combinada)
4	«	Sortida
5	«	Envia un cap
6	«	Perill d'embolicar-se (només d'ajudant a bus)
7	«	Auxili!

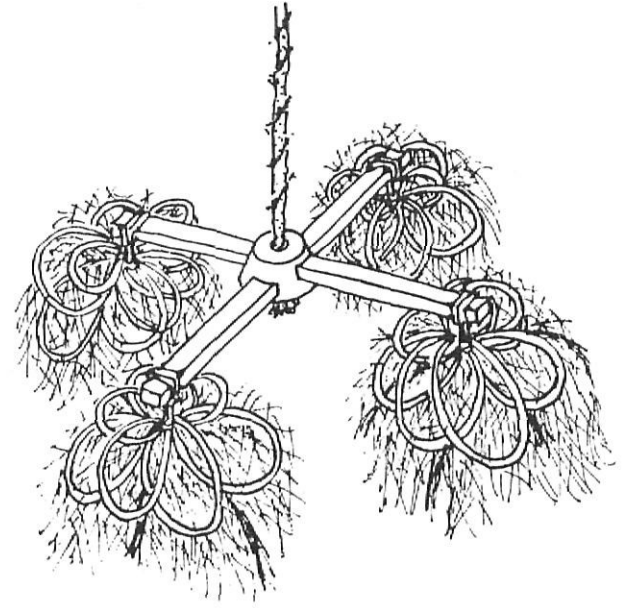
1	repic i 1 estirada	Endavant
1	« i 2 «	A la dreta
1	« i 3 «	Mitja volta
1	« i 4 «	A l'esquerra
1	repic	Cobra mànega
2	«	Menys aire
3	«	Més aire
4	«	Trinca fermament



Artefacte per rascar el sostre de les coves, anomenat «busso» i manejat des de les embarcacions.



«Curallera», la creu gran de corall amb raspadors en les extremitats dels braços de fusta.



Petita creu de corall anomenada «cachico», amb el seu plom central, braços de fusta que suporten els grapats de trossos de xarxa, sobre els quals cauen els llaços de corda de cànem.

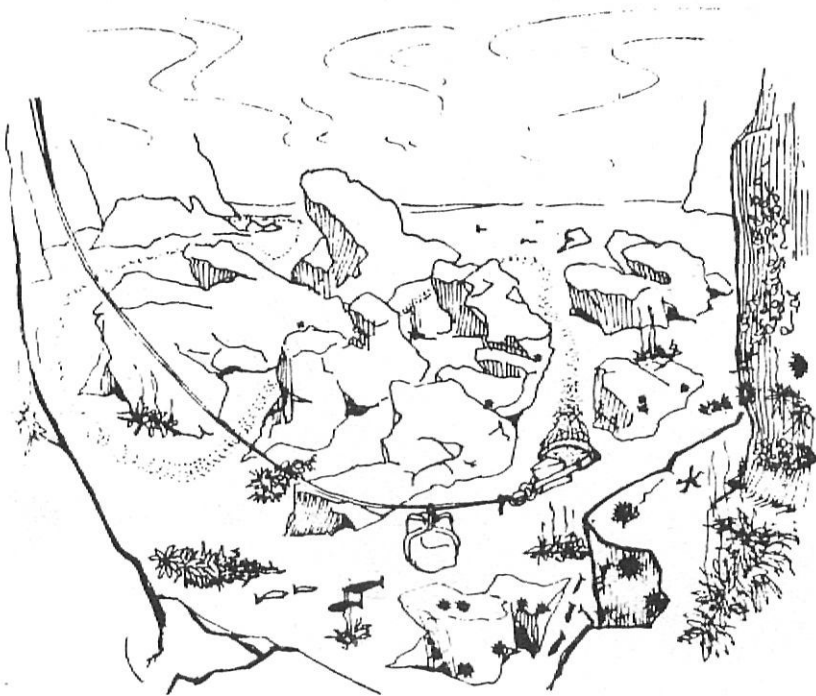
Des de mitjan del segle passat i al principi del present, va ésser l'època més important, ja que a més dels grecs que sempre varen ser els grans professionals, s'ha de comptar amb un bon nombre de pagesos de pobles com Bellcaire i Albons, que en sentir-se valents i amb ànims de provar fortuna, s'especialitzaven com a bussos de màquina, ja que d'aquesta

manera la profunditat i el temps de permanència eren molt rentables, és clar que llavors creixien molt més els riscos encara que eren força desconeguts (per exemple patir l'anomenat atac de pressió). Un dels remeis que, sorprenentment, s'aplicaven a un bus que havia tingut un atac de pressió era fer-li un massatge a la part del cos més afectada amb mitja ceba i llavors

tirar-li aigua calenta per veure si així reaccionava. Tanmateix, recordo que quan tenia 16 anys vaig presenciar un d'aquests casos a Tamariu, on van obligar a caminar a un bus coraller afectat, per veure si aconseguia que li marxés la rampa.

Avui en dia, aquests sistemes ens poden semblar ridículs, però tots els començaments són plens d'incògnites i sempre es paguen molt cars.

El Dr. Paul Bert va ésser el primer en demostrar que les bombolles de nitrogen saturen el cos, ja que estan a una pressió més gran que l'ambiental i produeixen un atac de pressió si la descompressió es fa molt ràpida. També va descobrir que l'O₂ és tòxic a determinades pressions. El Dr. John Scott Holdane, juntament amb d'altres científics, varen confeccionar les primeres taules de descompressió l'any 1907 (segons el llibre «Història del bucejo y su desarrollo en España» dels autors Joan Ivars Perello i Tomas Rodriguez Cuevas —1987—). Aquestes taules estaven confeccionades de forma que segons la profunditat i el temps de permanència a fons, a més que calia anar pujant lentament,



Art d'arrossegament per recollir els trossos de corall caiguts entre pedretes, anomenat «rascle».

s'havien de fer unes parades abans d'arribar a la superfície per així poder evacuar, amb la pèrdua de pressió, la quantitat de nitrogen que saturava el cos. D'aquesta manera s'evitava el risc de malestar, paràlisi o fins i tot la mort.

Les concessions modernes

A l'any 1959 hi havia varies concessions per a la pesca del corall; algunes d'elles pertanyien als Srs. Clàpera, Ordís, Diaz, Batista de l'Escala i Gregorio Zamboni. Cada concessió podia tenir dos equips, l'un d'ells a Palamós i que estava format per Antoni Illa. Els germans Quimet i Jaume Boix, Alfons, Faró, Joan Entrena, Burniol, Lluís Vila, etc. El segon equip era format per tres giro-nins, Pere Comes, Pere Vila i Joan Pons. Malgrat que alguns havien provat l'equip anomenat de bus clàssic, el nostre sistema va ésser sempre l'equip autònom (inventat l'any 1940 per Cousteau-Gagnan), ja que a més d'ésser molt més lleuger per estar format tan sols d'unes ampolles amb aire comprimit, un regulador de pressió i una vàlvula respiratòria, tenia l'avantatge d'una gran llibertat de moviments i desplaçaments. La meua opinió és que aquest és el millor equip per fer aquesta feina, ja que l'equip clàssic necessitava un ajudant guia i dos ajudants més per accionar la bomba d'aire. En canvi, l'equip que nosaltres utilitzàvem era completament autònom.

En un principi, poder aconseguir material de busseig adequat era un gran problema, ja que a la nostra època, el corall no es pagava a preu d'or sinó que entre 175 i 275 PTA per Kg, i encara s'exigia que la qualitat fos bona a més d'haver de regalar les puntes o corall petit. La venda del corall es dividia en varies categories 1a., 2a., 3a. i puntes.

Molt aviat varen sorgir bons equips a Espanya, però solien utilitzar biampolles o triampolles de 14-21 l a 150 àtoms de pressió, però molt aviat ens va ésser possible utilitzar biampolles de 32 l que a 150 àtoms ens permetia disposar de 4.800 l d'aire donant-nos una bona autonomia d'immersió, encara que havíem d'anar molt en compte ja que a cada immersió sobrepassàvem la corba de seguretat, i molt més en compte si fèiem dues immersions al dia.

Els vestits de goma, tan corrents avui en dia, eren un autèntic somni per a nosaltres, degut al seu preu. En un principi, fèiem servir un jersei o bé algun altre tipus de roba, de tal

manera que en submergir-nos escalfàvem l'aigua empapada a la roba amb el cos, i això ens privava una mica del contacte directe amb l'aigua freda i podíem treballar entre 30 i 40 m, però a l'hora de fer les parades de descompressió i en pujar a la barca, el fred era molt gran. A l'hivern, fins i tot, sortíem amb la pell morada, però la nostra joventut i l'entusiasme ens ho feien vèncer.

Com a llast fèiem servir pedres, ja que eren més barates que comprar pastilles de plom. Evidentment, la primera inversió amb els beneficis de la nostra pesca va ésser comprar equips de busseig, ja que sense, a l'hivern era gairebé impossible d'aguantar.

Els llocs de pesca

Els nostres primers llocs de pesca eren des de les illes Formigues fins a

Sa Riera i amb un fons màxim de 50 m, ja que no ens atrevíem a més profunditat. També vàrem fer una campanya que va durar 8 mesos a l'Estartit, pescant a les illes Medes i a la Costa que va fins a l'Escala.

Les visions que recordem tots els corallers de les parets rocoses i coves completament forrades de corall florit, amb els seus pòlips blancs, de la gran i abundant quantitat i varietat de peixos i de llagostes és una meravella impossible d'explicar, al menys jo no ho sé fer.

L'any 1961 ens vàrem traslladar a Cadaqués per pescar des de la punta de la Figuera fins a la punta Farandell. L'ajudant militar de Marina de Roses, don Vicente Aldeguer, ens va autoritzar de fer servir com a magatzem i lloc de dormir un local de la confraria de pescadors de Cadaqués, i que encara avui existeix a Port Lligat; al cap d'un temps vàrem llogar, a molt bon preu,



D'esquerra a dreta: Pere Vila, Pere Comes, Joan Pons i un mariner.

una barraca just davant de la casa del Sr. Salvador Dalí, i a partir d'aquell moment la nostra situació va ser una mica més digna.

A Cadaqués vàrem trobar una gran col·laboració entre els pescadors (potser degut a que ja estaven acostumats a tractar amb corallers), portant-nos a llocs que ells coneixien per enfilacions, i on les seves xarxes i nanses havien arrancat mostres de corall. D'aquesta manera baixàvem a lloc segur sense haver d'explorar. Entre molts d'aquests col·laboradors hi ha Aleix i el seu germà, Jaume Faixò, els Fortuny, «el Gallo», Ramon Salart, Radó i d'altres, també a Cadaqués vaig conèixer Costas Contos, un dels últims corallers d'equip de bus clàssic. Era un senyor d'edat molt avançada el qual, al llarg de la seva vida havia realitzat tota mena de treballs submarins, a més d'ésser un gran expert com a organitzador d'equips

de corallers, tal com ho descriu el Sr. Josep Pla en el seu llibre núm. 2 *Aigua de Mar* (edicions destino) en el capítol que comença a la plana 217. El Sr. Contos em va donar alguns consells que van ésser molt positius. M'explicava també que el corall era diferent d'una zona a l'altra, que el de Begur i el de cap de Creus era el millor en color i sense porus, però que a partir de 30 brases gairebé tot era corall de primera qualitat, i que algunes vegades havien treballat fins a 47 brases, però que en aquest lloc tenien problemes amb el subministrament d'aire i que per això no ho varen intentar gaires vegades.

Per vendre el corall venien compradors italians que sempre exigien millor qualitat en neteja i gruix dels troncs, cosa que sense ganes, ens obligava a cercar llocs de més fons, moltes vegades d'una profunditat extrema. No teníem ànims de superar

rècords sinó que volíem trobar millor qualitat per obtenir millor preu. Sempre solíem vendre als Srs. Mazza de Torre del Greco, Orlando, Crispino, Batista de l'Escala, i al Sr. Clapera, amb qui a Port de la Selva, vàrem ésser companys d'immersió juntament amb Lluís Mateo, Hidalgo, Andres Francesc y Francisco Blay.

El senyor dels bussos

Al coraller se'l podria anomenar el senyor dels bussos, ja que no necessita ni palanques, ni bufadors, ni cap eina pesada. Només ha de portar una bossa lligada a un lloc adequat amb un cercol metàl·lic, de manera que quedi sempre oberta, i un picot per trencar el corall de la roca. Relloctge per controlar el temps d'immersió, un profundímetre per conèixer la sonda, encara que ja sempre la coneixíem abans tot utilitzant l'escandall, que pot ésser un ruixó o una pedra d'uns 10 a 12 kg lligada al cap que teníem fins a arribar al lloc escollit, i que de passada també ens servia de guia per no desorientar-nos en baixar. A més de portar un cinturó amb pastilles de plom de 8 a 10 kg, segons el volum del bus, solíem portar una pedra dins el sac per així facilitar el descens. Una vegada erem a baix, deixàvem anar la pedra.

Quan havíem acabat la feina o havia passat el temps per pujar cap a la superfície, fèiem servir un globus de plàstic i lona d'uns 2,5 l, que dúiem lligat a la cintura amb un cap de trena de niló prim. El globus l'omplíem amb aire de la nostra pròpia embocadura respiratòria. llavors, el deixàvem anar fins que el cap quedava tensat el qual, a la vegada, ens començava a estirar sense haver de fer cap esforç. Quan el globus sortia a la superfície, la barca el recollia i immediatament ens llançava un cap llastat perquè ens hi poguéssim agafar i anar pujant a poc a poc des dels 25-30 m, i fins a la primera cota de descompressió que sempre, i segons el fons, solia estar entre 9-6-3 m. Aquestes cotes acostumàvem a tenir-les marcades al cap.

Curiosament, en arribar a terra la gent ens preguntava sobre els perills i els monstres, i quedaven bocabadats en escoltar que al fons ens hi trobàvem perfectament i que rarament mai ens recordàvem dels problemes que havíem deixat a terra, s'hi viu el moment. Tampoc es pot descriure exactament la sensació que es té al fons, ja que per fer-ho cal ésser poeta, perquè és meravellós, un altre món...!

Calia anar en compte amb les



S. MARTI

Mostres de corall.



S. MARTÍ

Pere Comas i Joan Pons uns moments abans de la immersió davant de Cadaqués.

punxades d'escòrpora, ja que es poden confondre amb el color del fons i en posar la mà sobre les roques se les pot tocar. En la seva fugida poden punxar amb algunes de les seves puntes. De tota manera, no té greus conseqüències, només una mica d'inflor a la part de la punxada.

En dues ocasions he trobat taurons, un a l'illa de Cabrera en una campanya de pesca d'esponges, i l'altra vegada a sa Dragonera, a Mallorca. En totes dues ocasions, després de donar-me la volta completa se'n varen anar, al menys aquests no eren tan ferotges com diuen, encara que he de confessar que no em varen fer cap gràcia.

Per altra banda, les morenes i els congres els hem tingut a pocs centímetres de la cara i mai s'ha sabut que haguessin atacat ningú, és clar, que tot i tenint-los tan a prop mai se'ls va provocar, i crec que s'acostaven més per curiositat que per ganes de mossegar-nos. El que realment és perillós per al bus coraller és a vegades la profunditat extrema en què s'ha de realitzar la feina, i encara que sempre s'ha d'estar en molt bona forma física, sempre hi ha errades. A vegades se sent dolor o picor a llocs concrets del cos causats per una descompressió mal feta, sense saber massa el perquè. Això ho alleujàvem

amb una altra immersió immediata i allargant considerablement la segona descompressió.

Alguns han tingut mala sort i han deixat la vida tals com l'Alfons de Palamós, l'Eusebi de Figueres, en Tomàs en aigües marroquines, en Puigvert al cap de Creus i en Diego, que va quedar assegut en una cadira de rodes per sempre més.

Jo vaig haver de deixar aquesta apassionant professió el 23 de setembre de 1966, a causa d'haver patit un atac de pressió. Es va produir una avaria en el sistema d'ascens, després d'haver treballat a 95 m juntament amb Jaume Boix i Pere Comes a migjorn de massa d'or al cap de Creus.

El futur del coraller

El futur del pescador coraller ara es comença a veure en un altra època de la pesca del corall, canviant el sistema utilitzat fins ara per respirar aire natural comprimit per la barreja de gasos binaris, que consisteix en un percentatge d'heli i oxigen, subministrada científicament i preparada pel fons a què es treballa, també s'utilitza la barreja ternària composta per heli, oxigen i hidrogen.

El primer en fer servir aquest sistema ha estat el gironí Jordi Bosch,

que disposava d'una bona embarcació completament preparada pel busseig profundint de l'ordre de 100 a 130 m. Va equipada amb càmera hiperbòrica que l'utilitza per acabar la descompressió a la superfície i també per poder ser utilitzada en cas d'accident.

La pesca del corall sempre ha estat reglamentada, essent les concessions autoritzades només per a uns espais determinats de la costa i així els altres es poden repoblar. Abans, fins i tot, s'havia de controlar el pes i la qualitat a través de la confraria de pescadors (cosa que no s'arribava a fer). Ara, crec que les coses són més serioses tant pel que fa a qui es donen les concessions com els diferents llocs de reserva i veda.

Joan Pons és membre de l'Associació Gironina d'Amics de la Mar