

# Treballar al fons de la mar

## Els problemes dels bussos de l'Escola d'Alacant



**A**lacant funciona l'única escola civil de bussos professionals que hi ha a l'Estat espanyol. Malgrat això, és una escola oblidada, mancada de material humà i tècnic que, amb aquestes deficiències, s'esforça per a formar cada any més de setanta joves bussos. I cal dir, encara, que l'escola ha de fer una bona selecció prèvia, ja que són molts els aspirants que cada curs s'hi presenten, atrets per tots aquells misteris, aparents o reals, que el fons de la mar conserva encara.

### Mantinguda per l'exèrcit

Després que els promotors passassen uns anys fent intents a Madrid, perquè l'escola fos reconegu-

da, l'Administració central va donar via lliure per a crear-la el 1976. Els equips actuals són pràcticament els mateixos d'abans, perquè el material no sols no

ha pogut ser renovat, sinó que el servei de manteniment ha de fer-se amb diners de l'Institut Nàutic Pesquer, amb el qual l'escola manté bones relacions, sense integrar-s'hi plenament.

«Aquesta escola —ens diu Antonio Sánchez Ruiz, l'únic professor amb què compten— ha anat endavant gràcies a l'entusiasme de l'Armada, que ha oferit material humà i tècnic a l'Institut. D'altra banda, i per raons desconegudes, el títol de bus professional que ací es dona no és equiparat amb cap altre de Formació Professional, tot i que l'escola, quan es creà, era integrada en el programa d'aquest nivell d'ensenyament.»

De fet, treballar a l'escola no és la màxima aspiració d'un bus professional. El sou és molt baix, sobretot tenint en compte el perill que aquesta faena com-

porta. Això fa que, en el cas dels monitors, es donen sovint casos d'absentisme.

### Un col·lectiu oblidat

Sorprenentment, els bussos no estan afiliats a cap sindicat, no tenen convenis a firmar ni mesures legals a les quals adaptar-se. El contractes se solen fer verbalment, i es troben casos d'autèntica explotació, com ara el dels segadors submarins, als quals es paga segons la quantitat d'algues que cullen a uns deu metres de profunditat. La temporada de tallar les algues comença, a les costes cantàbriques, al juliol. Dura fins al setembre. Allà es reuneixen molts d'aquests bussos que no han trobat treball en la construcció d'emissaris submarins, en la barrinada de ports o en la instal·lació de plataformes petrolíferes, en qualsevol lloc del planeta.

Per vuit hores de treball en una plataforma de l'Estret de Suez, un bus pot cobrar al voltant de les 300.000 pessetes mensuals. Això sí, sense eixir de la plataforma durant setanta dies. Allà té ocasió de conèixer amb bussos àrabs, holandesos i d'altres nacions.

Tot plegat, una faena molt forta, en un medi sovint hostil, i que fa dels bussos gent amb un sentit de la companyonia per damunt d'allò que es considera habitual.

«Allà al fons —ens diu un jove, alumne de l'esco-



la— no tens ningú. Es diu que "la unitat en el capbussament és sempre igual a dos". D'ací ve la importància que té el teu company. L'un i l'altre heu d'estar controlant-vos sempre, per si de cas ix algun imprevist. En aquells moments, el company és l'únic ésser en tot el planeta, que pot fer alguna cosa per tu, si ho necessites.»

La perillositat d'aquest ofici no apareix enlloc, si repasses la legislació laboral. Les possibilitats d'intoxicació —les aigües dels ports, d'on es condueix els emissaris fins a les plataformes, no solen ser massa netes— i d'accidents són molt nombroses.

#### *Jugar a peix, un perill*

Un dels accidents més comuns és el de la descompressió. Un bus que no compleix tots els requisits, ja en la superfície, per a habitar-se a la nova pressió, pot tenir problemes grossos. Si hi ha una mala descompressió cal dur-lo a la cambra hiperbàrica. Un professor ens explica què és:

«Es tracta d'una cambra on el pacient recupera el reg sanguini. Per desgràcia, n'hi ha molt poques en tot l'estat, i es dona el cas que aquesta de l'escola es tanca quan el curs s'acaba. Tantes coses que hi ha, i només es compta amb set cambres. El problema és que un bus afectat de descompressió necessita ser atès de seguida. Com a màxim, amb dues hores de viatge. Els qui tenen aquest problema al País Valencià han d'anar a Cartagena, Barcelona o a les Illes.»

L'ofici de bus va inevitablement lligat a una vida sana, justament per a evitar problemes físics quan es treballa a 25 metres, o més, de fondària. La selecció dels alumnes comprén



temes de cultura general i unes fortes marques esportives, a banda d'un reconeixement mèdic rigorós.

#### *Un afer per a la Generalitat*

Enmig del soroll que organitzen setze joves, es pot comprovar que l'ambient de col·laboració entre ells és complet. Uns als altres s'ajuden a llevar-se les botelles d'oxigen, a eixir de les barques —unes llanxes inflables que els condueixen a alta mar—, a carregar l'equip, que és molt complicat. Tot això, entre rialles i festa. Antonio Sánchez, don Antonio, com li duien els alumnes, afirma que per a ser un bon bus cal, a més d'unes determinades condicions físiques, un caràcter estable i sa, que estime la mar per dins, allà on els ulls no arriben.

Aquesta gent es queixa que està oblidada de la Generalitat valenciana i, més concretament, de la Conselleria d'Agricultura i Pesca, de la qual depén l'escola. Els bussos d'aquest centre van veure il·lusionats com el govern valencià rebia les transfe-

tors i alumnes d'Alacant haurien desitjat que el congrés es fes al País Valencià. La Conselleria ha fet el sord i el cec, i segueix sense oferir continuïtat a l'escola. Això, unit a l'explotació de la riquesa del corall dels nostres fons marítims per bussos estrangers que utilitzen tècniques d'arrossegall, fa que el futur de l'ofici de bus, al nostre país, siga preocupant.

Mentrestant, la gent que estima la mar per dins, allà on els ulls no arriben, va rient, d'ací cap allà, fent soroll amb les botelles d'oxigen.

«Ahir va vindre un home —ens diu un dels alumnes— buscant bussos, però els volia que no haguessen treballat mai. La gent que és nova no fa reivindicacions laborals, se'ls pot explotar millor.»

«I així anem!» —xiscla una veu, des de les dutxes.»

Els deixem. Ara tenen classe d'anglès.



Són bussos estrangers els que exploten la riquesa dels nostres fons marítims, amb tècniques d'arrossegall. Això, sumat a uns altres factors, fa que el futur de l'ofici no resulte del tot clar