

Operacions clandestines al port de Castelló

Els països àrabs són els principals usuaris del material militar que s'embarca des del port de Castelló. La utilització de falses destinacions ha permès l'enviament de mercaderia bèl·lica a països en conflicte infringint el compromís mundial d'embarcament.

Teresa Violeta

Eren les tres de la matinada del passat set de març i el personal al port de Castelló era més aviat escàs. Un ambient tan propici fou aprofitat per a portar a terme una de les tantes exportacions de material bèl·lic que des d'aquest petit port es realitzen cap als països àrabs.

Cinc combois, estrictament custodiats per la Guàrdia Civil, es desplaçaren fins al moll transversal, on es mantingueren parats amb la intenció d'esperar els estibadors que a les vuit en punt embarcaren 122 tones d'espoletes en el vaixell anomenat *Dansus*, d'origen egipci. Aquest material, peça imprescindible per a fer explotar bombes, presumptament provenia del port de Santander i anava destinat a Iran.

Aquesta no és la primera operació de tràfic de material perillós que es practica al port de Castelló. Segons ha pogut saber EL TEMPS, a principis de 1989, TECASA, empresa consignatària, va facilitar els mitjans per a embarcar dues càrregues de mercaderia militar. El primer enviament estava registrat com a material explosiu, amb una càrrega aproximada de 200 tones, i en l'altre s'especificava que eren unes 100 tones d'espoletes. En cap dels dos casos ha estat possible esbrinar la identitat de la ciutat portuària d'origen, i tampoc la de destinació.

Però la llista no acaba ací, perquè també n'hi ha precedents als anys 1987 i 1988, època en què Iran i Irak s'enfrontaven en l'última i més intensa fase de la guerra del Golf.

Falsa destinació

L'any 1988 s'embarcaren 700 tones



La destinació del material militar que ix del port de Castelló es desconeix.

Luis Peralta, considera que el nucli portuari està enfrontat a una pressió ciutadana massiva. «Els veïns es queixen pels sorolls que ixen del port, però no tenen un altra alternativa que reconèixer que les seues vides i els seus negocis hi estan molt lligats».

Segons Peralta, un port no es una cosa que es puga traslladar, si no és guanyant terreny al mar, alternativa que comporta una gran inversió econòmica. El problema és que els edificis de la zona del Grau van ser construïts més

tard que el complex marítim. de morters de guerra als qual se'ls havia consignat la falsa destinació de Turquia, però hi ha sospites que el material va anar finalment a l'Iran.

Aquesta vegada el govern espanyol infringí el compromís mundial encaminat a embargar l'exportació d'armes a països en conflicte.

La polèmica nascuda a l'empara de les activitats desenvolupades al port de Castelló ha assolit cotes més altes. Recentment, un vaixell va patir una fuga de gas en descarregar amoníac per a Fertiveria: una mala connexió entre les mànegues de descàrrega va produir una gran taca blanca sobre les aigües del port. L'accident va ser ocultat sota el més absolut silenci, malgrat les protestes dels veïns del Grau. La població marítima de Castelló està situada a escassos metres de les instal·lacions portuàries, fet que ha motivat una dura batalla contra els possibles efectes contaminants que genera el tràfic de mercaderies.

Pressió ciutadana

Sobre aquest conflicte, el president de la Junta del Port de Castelló, José

tard que el complex marítim.

El president de la Junta del Port ha remarcat que el tràfic de mercaderia perillosa que circula pel port no inclou cap tipus de material explosiu. Durant els últims anys ha estat molt reduït i s'ha limitat a l'exportació de material militar: camions Pegaso, pistoles, jeeps de l'exèrcit, etc., preferentment als països àrabs.

Mercaderies perilloses

«Malgrat que la normativa legal no és controlada pel MOPU, per ací no ha eixit cap tipus de mercaderia inclosa en les restriccions que imposa el ministeri d'Afers Extranjers», assenyala Peralta, recordant que, si bé la gent creu que encara continua la guerra Iran-Irak, l'embarcament a aquests països es va llevar en concloure la lluita.

Aquestes operacions comercials en un port tan petit com és el de Castelló són la causa que tinga la fama de recollir-hi tot allò que rebutgen els ports de primera categoria. Quan hi ha vaga a València, a Bilbao o Cartage-na, el tràfic es desvia per Castelló, co-



OLGA MORENTE

El port de Castelló, entre els «gegants» de Tarragona i València, tendeix a la revitalització.

mentaris com aquest circulen sovint entre alguns sectors relacionats amb el treball portuari.

D'altra banda, el president de la Junta del Port assegura que el port de Castelló no està classificat com a exportador de mercaderies perilloses, tenint en compte que el tràfic no supera les 400 tones anuals. «Quan s'embarca material militar, sempre s'ha aprofitat l'escala d'algun vaixell amb destinació als països de la ribera del Mediterrani».

Cap a la reactivació

El moviment més gran de tràfic al port de Castelló s'obtingué l'any 1983, amb la comercialització d'un milió de tones. Durant els darrers anys va ser víctima de les conseqüències desencadenades per la crisi que van patir els països àrabs, fonamentalment per la caiguda del preu del petroli. Egipte no podia pagar la mercaderia perquè el seu deute extern no ho va permetre, Líbia es va dedicar a infringir els seus contractes i Algèria, que era el principal client, va reduir a més de la meitat

les seues importacions a causa del contenció del gas. D'aquesta manera, del milió de tones de material amb destinació a aquest país es va passar a l'ínfima quantitat de 40.000, incidint també en altres mercaderies i productes.

En l'actualitat, el port de Castelló tendeix a una revitalització, en què l'estabilització del mercat del petroli i la normalització de les relacions entre l'estat espanyol i Algèria han estat factors primordials.

La memòria del 1988 demostra que s'aconseguien prop de 400.000 tones, cosa que representa un augment respecte a l'any anterior. Aquesta dada ha estat valorada de manera òptima pel president del port, que pensa que es reprendran les exportacions de productes de relativa qualitat als països de la ribera del Mediterrani, perquè els de primera classe, per exemple en el cas dels taulells, van cap als països europeus o als Estats Units. Malgrat tot, la reactivació del port de Castelló, no és una tasca fàcil, ja que ensopega amb dos obstacles molt importants: dista 60 quilòmetres del port de València i 180 del de Tarragona, que si continua el seu creixement, es pot convertir en el

primer port del Mediterrani espanyol.

«Estem entre dos gegants, i això fa que les nostres possibilitats no siguin excessives, però continuarem generant llocs de treball i riquesa», va indicar Peralta.

Paral·lelament, per al president del port la reforma portuària pot accelerar aquest procés en gran mesura. «Hem d'equiparar-nos al ports europeus, i no podem fer competència deslleial a la resta de països». Per a aconseguir aquest objectiu, els ports espanyols deixaran de rebre subvencions estatals i constituïran una mena de *holding*, on s'agruparan amb la finalitat d'autofinançar-se. Possiblement, el pla pot aplicar-se a principis de l'any 1990, gràcies a una modificació en l'estructura bàsica dels ports.

L'administració ha invertit aquest any al voltant de 400 milions de pessetes amb l'objectiu d'amortitzar les despeses que es generen al port. Serà l'última partida perquè, a partir d'ara, la iniciativa privada haurà de jugar un paper fonamental per a afegir-li més anells a la cadena comercial. □