

En defensa del puerto de Mahón

NO, A LA CAMPSA

La crisis mundial del petróleo a consecuencia de la guerra de Oriente Medio ha puesto en evidencia que la vida de los países desarrollados depende del regular suministro de combustibles líquidos, principal fuente energética que mueve toda actividad en las naciones civilizadas. Los acontecimientos vividos en los pasados meses han abierto los ojos a los gobernantes y han creado la preocupación, en todo el mundo, de asegurarse unas reservas energéticas que garanticen una continuidad de la vida económica de los pueblos, ante un imprevisible acontecimiento internacional o simplemente un momento de mal humor de los estados suministradores.

Este problema mundial está también planteado a escala insular y precisa una adecuada solución después de un detenido estudio de los diversos factores implicados en la misma y una lógica gradación de intereses, en la que prive el bien común sobre el beneficio particular.

No es de extrañar que nuestro Gobernador Civil en su primera visita a Menorca, hace una semana, escuchase atentamente las múltiples cuestiones que se plantearon sin pronunciarse sobre ellas, porque una primera visita oficial tiene siempre carácter informativo y más cuando es a un lugar que no se conoce, pero hizo una excepción: el estudio de la ubicación de una nueva factoría para la CAMPSA, cuestión planteada por dicha entidad y para cuya determinación, don Carlos de Meer convocó a las entidades afectadas y personas preocupadas, como buen gobernante.

La actual factoría de CAMPSA en Cala Figuera tiene una capacidad de 7.314 toneladas y resulta insuficiente en el momento actual, ya que el consumo de 1973 fue de 74.365 y exige una capacidad mínima de 12.394 para asegurar la reserva obligatoria para dos meses de consumo.

Esta situación es debida al rápido incremento en el consumo de combustible que fue de 15.459 Tm. en 1964 y de 74.365 en 1973, lo que representa un aumento del 500 por 100.

Solo en lo que respecta al consumo de combustible para reactores se ha triplicado en tres años, pasando de 5.259 Tm. en 1970 a 16.351 en 1973 y se prevé que para 1980 sobrepasará los 20 millones de litros. Para evitar el desabastecimiento en este sector, vital para las comunicaciones, CAMPSA ha montado unos depósitos en el aeropuerto con una capacidad de 1.500 Tm. y que actualmente se hallan en fase de ampliación hasta alcanzar las 5.800.

Ante estas cifras es evidente que CAMPSA precisa una nueva factoría, porque la actual no puede ampliarse por falta de espacio y el problema debe preocupar a las autoridades y gobiernos a todos en busca de solución.

En Cala Figuera, junto a los depósitos de CAMPSA, solo hay un solar que es de propiedad municipal y está destinado a estación elevadora de las aguas residuales de la ciudad. Hace ya bastantes años que CAMPSA gestionó se le cediese dicho solar para ampliar sus instalaciones y el Ayuntamiento denegó dicha petición alegando, razonadamente, que los nuevos depósitos debían ubicarse en el Cos Nou, de acuerdo con el Plan de Ordenación del Puerto.

En 1972 CAMPSA solicitó permiso al Ayuntamiento de Villa Carlos para el emplazamiento de las nuevas instalaciones en unos terrenos situados entre el Camí Vert y la carretera de Biniatop a Trepucó, a espaldas de la Urbanización Horizonte, y le fue denegado en septiembre de dicho año por tratarse de una zona rústica, no apta para estos fines.

Al mismo tiempo, en agosto de dicho año, CAMPSA solicitó la construcción de un muelle de atraque para grandes petroleros en el Fonduco, petición que fue denegada por el Grupo de Puertos por no ceñirse al Plan de Ordenación del Puerto.

Actualmente CAMPSA vuelve a la carga y solicita de nuevo lo que ya le fue denegado dos años atrás, sin que haya ningún motivo para reconsiderar la petición ya que las circunstancias no han variado y en el puerto hay lugar adecuado para los proyectos de CAMPSA, ajustado a unas normas que a todos nos obligan por igual.

El puerto de Mahón tiene un Plan General de Ordenación redactado por el Grupo de Puertos de las Baleares y aprobado por el Ministerio de Obras Públicas. A él debemos ajustarnos si no queremos que los Planes se conviertan en papel mojado y reine la anarquía de la cual siempre son beneficiarios los grandes.

El actual Plan, redactado con gran cariño por el Ingeniero Director del Grupo de Puertos Dr. Rafael Soler, fue el fruto de una paciente elaboración en la que tuvieron audiencia y contrastaron pareceres todos los intereses afectados y participaron activamente de modo especial, el entonces Comandante Militar de Marina, el Alcalde de Mahón, el Práctico del Puerto y otros muchos, además de recoger las sugerencias del Consejo Económico-Social Sindical de Menorca.

La planificación del puerto parte de un principio básico, la división en dos zonas: una zona "sucia", desde Sa Punta hasta la Coláresega, donde se localizan las instalaciones comerciales, industriales y militares y una zona "limpia" desde Sa Punta hasta la Bocana dedicada a turismo, deportes y pasaje de cruceros. Esta división permite cubrir todas las necesidades de servicios y defiende los valores naturales del incomparable puerto de Mahón al cual se refirió nuestro Gobernador Civil en su visita al Ayuntamiento con las siguientes palabras: "Por favor, no permitáis que se pierda tanta belleza; no os dejéis engañar por el dinero fácil que traerá consigo la destrucción de esta belleza, a largo plazo".

Actualmente están adjudicadas las obras de prolongación del muelle comercial dedicado a pasajeros y mercancías y la próxima fase, prevista en el Plan de Ordenación, es la construcción de un muelle industrial para cargas pesadas y graneles en el Cos Nou, prolongando el actual muelle de la Estación Naval. En dicho lugar se halla ubicada la central de GESA y los silos de cemento y se prevé la construcción de otros para granos, viéndose obligados los barcos cementeros a descargar con una larga tubería que dificulta la operación, por falta de muelle y calado. Este es el lugar indicado para la ubicación de los depósitos de CAMPSA que, además, tendrían una comunicación fácil y corta con el Aeropuerto y la carretera general, a través de la Vía de Ronda.

La construcción de este muelle exigiría el dragado del sector que no se incluyó en el que se llevó a cabo en los años 30, pero ello es relativamente poco costoso por tratarse de lodos en su mayor parte, excepto el Escull des Frares cuya desaparición es necesaria por constituir un peligro para la navegación, especialmente para los buques de guerra que atracan en la Estación Naval, como lo justifica el accidente que en el mismo sufrió el "Alcalá Galiano". La necesidad y utilidad de este muelle lo demuestra el hecho de que la iniciativa privada ha iniciado ya la habilitación del mismo por su cuenta: Naviera Mallorquina ha construido unos tinglados para las mercancías que transportan sus buques y CONTENEMAR se propone construir, a sus expensas, un sector de la línea de atraque que figura en el Plan General.

Esta solución es, sin duda, más costosa que la elegida por CAMPSA ya que los terrenos son, seguramente, más caros y construir un muelle como Dios manda cuesta más dinero que habilitar un pantalán para atraque de los petroleros frente a los hoteles Rocamar y Miramar.

La Plana de Cala Figuera enmarcada por la Isla del Rey, San Antonio y el Fonduco, es el lugar más bello del Puerto de Mahón, ideal para competiciones náuticas y recalada de yates, que no puede ser mancillado con la presencia de sucios petroleros descargando su peligrosa y contaminada mercancía.

Por las razones expuestas, después de sopesados los pros y los contras y de recoger autorizadas opiniones, nos pronunciamos en contra del proyecto de CAMPSA, en defensa del Puerto de Mahón y con la vista puesta en dotarle de las instalaciones que toda la Isla necesita para el tráfico de graneles y mercancías pesadas, con vistas al abastecimiento de los transportes. Un espigón en el Fonduco beneficia solo a CAMPSA y perjudica al Puerto que es de todos, mientras que un muelle industrial en el Cos Nou, no perjudica a nadie y beneficia a toda la comunidad.

El emplazamiento de factorías de CAMPSA es siempre motivo de polémicas porque es algo incómodo que todos procuran sacudirse de encima. Basta recordar las campañas de prensa originadas por las instalaciones de Porto Pi en Palma y por la ubicación de la nueva factoría de Ibiza. En esta como en todas las cuestiones caben criterios dispares, por ello ofrecemos nuestras páginas a quienes quieran opinar sobre este asunto que ahora se ha planteado y sobre el cual hemos aportado nuestras razones, cumpliendo un deber profesional.

Confiamos en que nuestras autoridades conseguirán hacer prevalecer el bien común por encima de todo interés particular, por poderoso que sea, y solucionar el problema del abastecimiento de combustible con amplia visión de futuro, logrando la eficaz colaboración de los Departamentos afectados por el problema planteado.

MATEO SEGUI MERCADAL