

Matas megaproyectos, S.L.

Macià Blázquez*

Las islas Baleares tienen una extensión de poco menos de 5.000 km² y distan entre 100 (Ibiza) y 250 km (Menorca) de la Península ibérica. Son un destino turístico preferido de alemanes y británicos, que suman más del 60% de los 11 millones de turistas que se registran anualmente, mientras que la población residente no alcanza un millón de habitantes. Los últimos 50 años de crecimiento capitalista —desde el final de la posguerra franquista— han servido para gestar un potente empresariado turístico —incluso transnacional con las familias Escarrer, Riu, Melià, Barceló, Fluxà, Matutes...—, basado en una cultura agrarista caciquil que sublima la propiedad de la tierra y su uso y abuso privado, y una hegemonía política liberal, encabezada en los últimos tiempos por Jaume Matas, ex ministro de medio ambiente de José María Aznar entre 2000 y 2003, del Partido Popular, que gobernó el Estado español entre 1996 y 2004.

La presidencia de Jaume Matas en la comunidad autónoma balear tiene el apoyo del partido liberal-nacionalista «bisagra» Unió Mallorquina, que lidera Maria Antònia Munar. Su práctica política estrella ha sido el impulso de una faraónica empresa de desarrollo de infraestructuras públicas —autopistas, desaladoras, puertos...—, que retribuye rápidamente a los consejos de administración de las empresas constructoras (que vieron frustrado su lucro con la rescisión del Plan Hidrológico Nacional que apoyó Jaume Matas en su etapa de ministro) y que instauran un nuevo orden urbanístico orientado al crecimiento rápido, sin parangón en la historia de las islas.

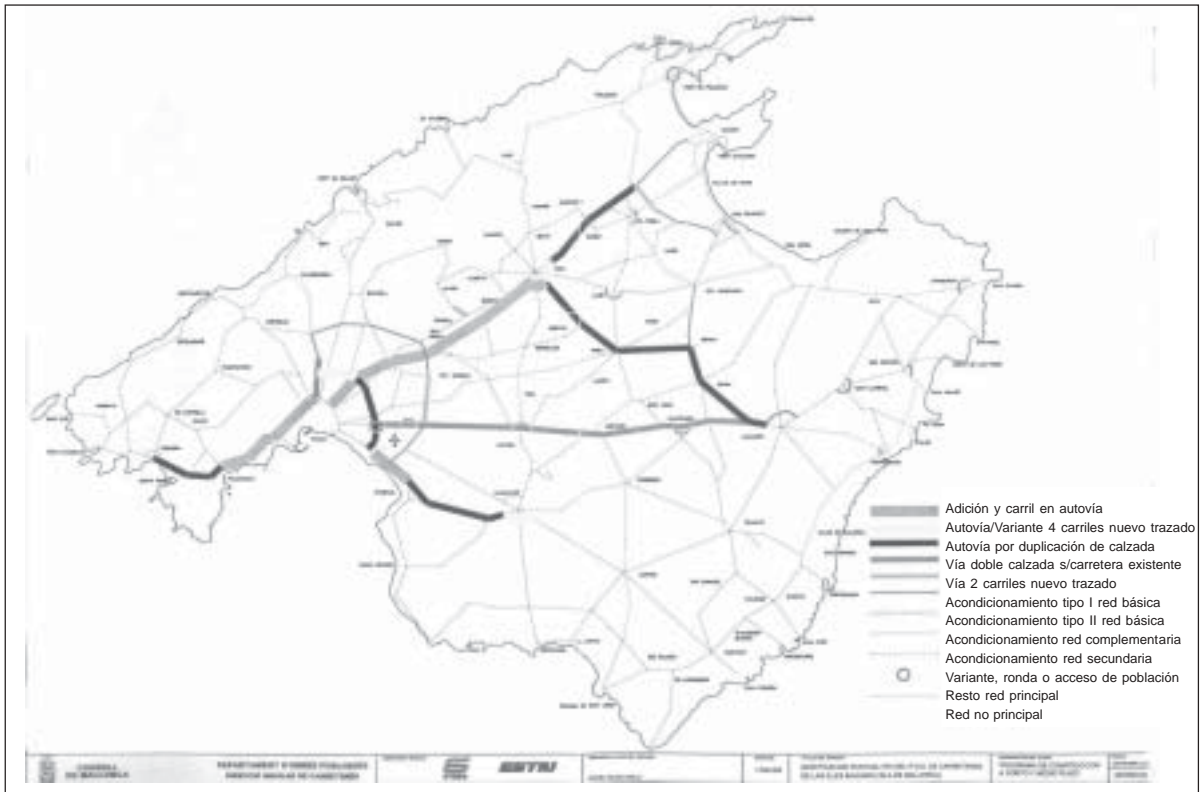
Macià Blázquez Salom, miembro del Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa, GOB, y profesor de geografía de la Universitat de les Illes Balears



Las autopistas, autovías y desdoblamientos han transfigurado las islas Baleares. Tras cada cruce, se preparan proyectos de urbanización, campos de golf, centros comerciales, polígonos industriales... Esta rotonda de Son Tugores linda con el Monestir de la Real, junto al que está previsto ubicar el nuevo hospital de Son Espases.

Echando la vista atrás, los anteriores veinte años de políticas públicas autonómicas (1983-2003) incluyeron el desarrollo de políticas proteccionistas y de contención urbanística, mediante la protección de espacios naturales, la reclasificación de sectores de suelo urbanizable como rústico —conocidas como «moratorias urbanísticas»—, la limitación del crecimiento de la oferta turística reglada —«moratoria turística»—, e incluso la instauración de la «ecotasa», que gravaba las estancias turísticas proporcionando un ingreso con destino finalista para la conservación del patrimonio natural, cultura y rural.

El advenimiento de esta sexta legislatura autonómica, presidida por Jaume Matas, del Partido Popular, ha supuesto la derogación de la ecotasa y de las últimas «moratorias urbanísticas», la desprotección de espacios naturales (22.400 ha han dejado de formar parte de tres parques naturales y se ha restablecido la edificabilidad de los espacios naturales pitiusos

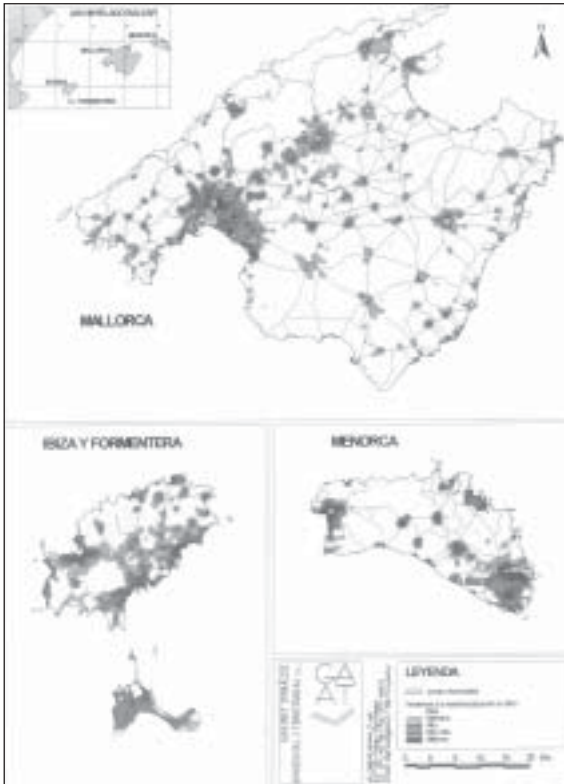


El Plan Director Sectorial de Carreteras guía la política territorial depredadora del pacto PP-UM. Se diseñan las 9 autopistas que desfiguran Mallorca y otro nuevo viario de efectos territoriales nefastos.

—Ibiza y Formentera—), el relanzamiento del crecimiento urbanístico con nuevos Planes Territoriales insulares en Mallorca y Pitiusas, y el desarrollo de infraestructuras de transporte faraónicas.

Antes de acabar el año electoral (2003) se modificaron los Planes Directores Sectoriales de Carreteras de Mallorca y Pitiusas para construir, respectivamente, nueve y tres autopistas/autovías/desdoblamientos; de las cuales diez se han iniciado ya. Su presupuesto inicial se estableció en torno a 500 millones de euros, para la financiación de los cuales se firmó un convenio de carreteras entre el gobierno central presidido por José María Aznar y el autonómico balear de Jaume Matas, el día 13 de marzo de 2004, justo tras los atentados del 11 en Madrid y un día antes de las elecciones generales del

14, que perdió el Partido Popular. El nuevo gobierno central, presidido por José Luís Rodríguez Zapatero, ha denunciado unilateralmente ese convenio de carreteras; a resultas de lo cual el gobierno autonómico de Jaume Matas financia sus megaproyectos mediante el «peaje a la sombra», consistente en la retribución aplazada, proporcional al futuro tránsito registrado en las nuevas carreteras, del desembolso que asumen las empresas constructoras, durante los próximos 25 años. De esta manera, el gobierno Matas endeuda el erario público, soslayando la legislación que lo prohíbe, durante las próximas seis legislaturas. Los trazados de estos megaproyectos viarios refuerzan la expansión urbanística aumentando la accesibilidad automovilística, con el objetivo de multiplicar la rentabilidad de la especulación urbanística en los espacios



Los Planes Territoriales de Mallorca y de Ibiza y Formentera legalizan la construcción de chalets en el medio rural, que podrían triplicar los existentes en las islas Pitiusas y duplicar los mallorquines. Estos mapas diseñan un futuro probable de urbanización difusa del campo balear.

todavía no urbanizados, especialmente del interior de las islas. La oferta turístico-inmobiliaria que complementa los megaproyectos son nuevos hoteles y apartamentos de lujo con campos de golf, parques temáticos, centros comerciales, hipódromos y parcelaciones sistemáticas del suelo rústico para la construcción de chalets y mansiones turístico-residenciales. Esta última oleada desarrollista, que ha recibido la denominación de «tercer boom turístico», se caracteriza por el rápido crecimiento de la oferta inmobiliaria de licencia residencial, que ya alcanza 1,6 millones de plazas, de las cuales en torno al 40% son segundas residencias o están vacías y pueden comercializarse alegalmente como oferta turística, más allá de las 400.000 plazas turísticas —hoteles y apartamentos— regladas por la administración pública.

Caso aparte es Menorca, que mantiene un planeamiento urbanístico más restrictivo y que es la única isla no gobernada por partidos liberales. Su Plan Territorial insular limita el crecimiento de la oferta de alojamiento en el litoral turístico y protege el suelo rústico de la edificación. La mayor excepción de este escenario de contención lo constituye Ciutadella, que es la tercera mayor conurbación balear, detrás de la capital, Palma, y de Santa Ponça, que es el núcleo turístico más extenso del archiconocido municipio de Calvià. El consistorio de Ciutadella representa la avanzadilla política liberal, del Partido Popular, en Menorca y promueve el mayor crecimiento urbanístico con un planeamiento que establece el techo potencial en 70.000 plazas, frente a la capacidad actual de 35.000 plazas. El reto macroinfraestructural en este caso se lo marca el gobierno autonómico en la ampliación del puerto para aumentar la eslora de los buques de transporte de mercancías y pasajeros, y «de paso» ampliar la oferta de amarres de recreo. Un ejemplo del chantaje al que acostumbra a recurrir el gobierno de Jaume Matas, consistió en cerrar el puerto al tránsito por riesgo de «rissagues» —mareas repentinas— durante las pasadas fiestas de Sant Joan, desviándolo a Maó, para soliviantar a los asistentes a favor de la ampliación del puerto de Ciutadella.

El despropósito de estas nuevas obras de infraestructura de transporte desproporcionadas ha sido contestado por parte de la población balear con sendas manifestaciones multitudinarias en Palma (50.000 participantes) e Ibiza (20.000), y con muchas más expresiones de descontento ciudadano mediante la movilización y la oposición política de asociaciones y plataformas ciudadanas. La respuesta de los gobiernos del Partido Popular ha consistido en el ninguneo, cuando no la criminalización mediante detenciones y sanciones administrativas (especialmente onerosas para los movimientos sociales resistentes). Evidentemente, los Informes de Impacto Ambiental de los megaproyectos presentados por la administración autonómica hacen un balance positivo de sus consecuencias, convirtiéndose junto a las medidas paliativas aplicadas en coartadas publicitarias de cosmética «verde».

El caso que ha alcanzado mayor eco mediático ha sido el ibicenco, debido a la resistencia de los propietarios de los terrenos expropiados por la construcción de las autopistas.

Sus casas —Ca na Palleva, Can Malalt, etc.—, que son explotaciones tradicionales de subsistencia agrícola situadas en los llanos más fértiles de la isla, han simbolizado y condensado la resistencia a los megaproyectos «matiles», que suponen la construcción de hasta ocho carriles, con medianeras de hasta 12 metros de ancho, sellando con asfalto y cemento una media de 114.000 m²/km.

Aumentando la escala de análisis se identifican todavía más megaproyectos en Baleares: la Autoridad Portuaria de Palma proyecta ampliar desmesuradamente el puerto de la capital, el gobierno municipal de Palma orada el subsuelo construyendo decenas de aparcamientos subterráneos —que a menudo sirven como excusa para deshacerse del patrimonio histórico, en aras de la especulación urbanística—, la primera línea de metro de acceso a la Universidad se licita por la exorbitante cifra de 114 millones de euros para tan sólo 8 km de trazado, se prefiere construir más desaladoras que optimizar las existentes, el cable de conexión eléctrica de las islas con la península rompe la limitación de la producción propia para el autoabastecimiento, está programada la ampliación de los tres aeropuertos, etc.

Los movimientos sociales, especialmente ecologistas, de las islas Baleares mantienen la movilización de denuncia y resistencia, frente al proyecto depredador cortoplacista que promueve los intereses especuladores con el apoyo político neoliberal del Partido Popular y sus aliados de Unió Mallorquina. En el plano legal, las plataformas ciudadanas territo-

riales y ambientales, agrupadas entorno al grupo ecologista de las Baleares, GOB, han tramitado una Iniciativa Legislativa Popular con medidas de ordenación del territorio que propone limitar la construcción de autopistas, la ampliación de aeropuertos y puertos, y proteger el suelo rústico y crear más espacios naturales. Su toma en consideración se prevé se tramite este otoño en el Parlamento balear.

Más allá de la defensa territorial localista, el ecologismo balear toma partido por la defensa de la soberanía popular y la resistencia ante el modelo cultural y económico neoliberal. Promueve la movilización social en la práctica política ciudadana, más allá del refrendo ciego al poder político partidista, que nos pretende contentar con el sufragio universal de la democracia electoral en diferido. Y cuestiona la economía, que confunde el valor con el precio, para mantener el poder que degrada las condiciones sociales y ambientales del planeta.

Para más información:

<http://www.gobmallorca.com/>

<http://www.gengob.org/>

<http://www.gobmenorca.com/>

<http://www.novolemautopista.tk/>

<http://defensaportciudadella.blogspot.com/>

<http://www.salvemllearal.org/>

<http://www.parcdelesvies.org/>

<http://www.autovia-no.org/>

