

Oigo, a lo lejos, el estertor de una Ibiza moribunda, entre sábanas de asfalto y de cemento, y añoro aquellos días de mi infancia, en los que el verde del campo no estaba aún amenazado por el hombre que vive en ella. Esta es la crónica de una muerte anunciada que, no por mucho que se anuncie, tiene visos de despertar de su desgracia. Sólo las voces y protestas de sus hijos pueden detener el proceso de una isla que ayer fue una explosión de alegría y hoy lo es de muerte y destrucción.

El cambio degenerativo no ha sido espontáneo ni repentino. Es, más bien, la consecuencia de una política llevada a término por pertinaces explotadores y embaucadores de la isla que se aprovecharon de ella para llenar sus arcas. Pero sus secuelas a la vista están.

A finales del 2003, aparecen en la prensa las primeras noticias de un proyecto de una segunda vía de cintura. Proyecto supuestamente independiente, que irá unido a la nueva carretera del Aeropuerto y al “desdoblamiento de la carretera de San Antonio”. En principio, no son más que simples proyectos que supuestamente la embellecerán y servirán para “evitar más accidentes”, pero proyectos de grueso calibre presupuestario que esconden tras ellos una tenia solitaria que irá destruyendo el medio ambiente hasta su propia muerte.

Desde el primer momento, toda la población se siente alarmada por tales colosales “desdoblamientos” que dividirán la isla en dos mitades. Los defensores de los mismos, el Govern Balear y Consell Insular, ambos dominados por el PP, no dejan de apoyarlos y aseguran que traerá “más seguridad”, mientras que la Plataforma Anti-autopistas, creada directamente de una costilla del pueblo, pretende conservar la isla y lucha por no dejarla en manos de los que siempre la han explotado y se han hecho de oro. Veinte empresas se presentan para dirigir las obras de la nueva carretera de San Antonio-Ibiza, pero sólo una se lleva la palma: FCC Construcciones, en la que, curiosamente, Abel Matutes, padre de Stella, la consejera del Consell Insular de Ibiza y Formentera, es vocal.

Una macro-obra en una mini-isla

Desde el inicio de este proyecto, los opositores a la misma recogen firmas y consideran que el segundo cinturón es “excesivo e injustificado”. La joven y apuesta consellera, Stella Matutes, trata de calmar a la población, asegurando que no “habrá impacto” y anuncia que “está abierta al diálogo”, sin olvidar en ningún momento que las tres grandes obras de carreteras deben estar listas para otoño del 2006.

Pero, a finales de enero de 2004, María Boned, portavoz de los vecinos, opuesta desde el principio a la ampliación del segundo cinturón, denuncia que la isla estaba ya muy saturada de asfalto: “Hemos llegado a un punto en que tenemos que parar. Por un mes en que se llena la isla, no compensa una acción de este tipo. El proyecto es una barbaridad. Se trata de una macro-obra cuando ésta es una mini-isla”

El 12 de febrero del mismo año, los vecinos de San Rafael aseguran que la autopista partirá en dos a su pueblo y a toda la isla. El Consell desmiente que se vaya a crear una autopista entre Eivissa y San Antonio y Stella Matutes rechaza las críticas “negativas” y advierte que “publica la verdad sobre la mejora de la carretera”. No olvidemos que, como hija que es de Abel Matutes, Stella jamás se ha opuesto a los planes ni a la política de su protector, quien, ante el descontento y alarma de sus compañeros de partido, que se sintieron burlados y ninguneados, hizo que saliera del casi anonimato para colocarla en las primeras listas del PP.

Muy pronto, la Plataforma Anti-autopistas, que surge entre los propietarios afectados por las mismas y lucha por la defensa del territorio, convoca reuniones y caravanas de protesta. El GEN (Grupo de Estudios de la Naturaleza) propone un plan de seguridad vial en vez de la ampliación de las carreteras. Y los ecologistas se adhieren a la Plataforma. En marzo del 2004, los Progresistas –la coalición promovida por EU, Izquierda Republicana de Catalunya y Entesa Nacionalista i Ecologistas– aseguran que el único interés del PP en estas obras faraónicas es beneficiar a los empresarios interesados en las mismas y no al resto de ciudadanos. También el PSOE, un tanto despistadillo en sus primeras intervenciones, termina por oponerse a la ejecución de estos proyectos.

En abril de 2004, el presupuesto del proyecto de la vía de San Antonio-Ibiza asciende a 67 millones de euros, el triple del que se presentaba en noviembre, sólo cinco meses antes. Las obras tendrían ocho rotondas y un túnel de 1,3 kilómetros, en San Rafael. Seis meses más tarde, a finales de mayo, el presupuesto se dispara en 102 millones de euros. Pero el Govern insiste, erre que erre, en que no es una autovía y que el límite de velocidad es de 80 kilómetros/ hora. Además, se excusa en que si no se hace nada por la seguridad, habrá más muertos en carreteras, como si este proyecto fuera la única solución para evitar esas muertes de tráfico, sofisma que muy pronto quedará desmentido por la realidad.

Lo importante, para las autoridades del PP, es confundir con las “campañas de intoxicación” y llevar a toda costa el proyecto estrella acariciado por Abel Matutes y terminarlo antes de que comience la campaña electoral. La autovía al aeropuerto expoliará 278.000 metros cuadrados a 150 personas. Entre ésta, la segunda vía de cintura y la autovía de Ibiza-San Antonio, el PP prevé casi un millón de metros expoliados, peccata minuta para este partido. Aunque Pere Palau, presidente del Consell Insular y vicepresidente de Betacar, empresa de alquiler de coches, se lava la cara con una frase que quedará para la posteridad: “Será la autopista más ecológica de cuantas se han hecho en España”.

Abel Matutes, que no quiere quedarse atrás, se presenta como uno de los más perjudicados por el proyecto, divulgando tanto su mostrada generosidad como la pérdida de sus planes de construcción de un campo de golf de 18 hoyos en el preciso lugar y momento en que se presenta la autopista del aeropuerto. Oportunidad perdida para el astuto empresario que, como siempre, sabe más que lo que dice. Y aspira a unas elevadas indemnizaciones que permanecen en secreto, no sea que descubran sus chanchullos, siguiendo la táctica del hotel Insula Augusta que construyera a finales de los años setenta en la playa De'n Bossa, siendo alcalde de Ibiza y a sabiendas de que sería derribado por su cercanía al aeropuerto, salvando de él todo lo que le interesó. Porque ¿quien cree hoy que fuera a

construir un campo de golf tan cerca del aeropuerto, salvo que fuera destinado a jugadores sordos, a los que el ruido de los aviones les dejara sin cuidado?

Ibiza, apunto de perder su alma

Ibiza vuelve a estar de moda. Pero esta vez no positivamente. Al ser invadida por toneladas de asfalto y hormigón, bajo el cual el gobierno del PP pretende aplastarla, la pone en serio peligro de perder su virginidad original. Junto con el Govern Balear, el Consell Insular programa una autopista de hasta ocho carriles en algunos tramos, que dividirá físicamente a la isla en dos, enfrentando a dos comunidades opuestas: la oficial, con la bendición y beneficio de Abel Matutes, y la popular, con el apoyo de personajes internacionales que asiduamente la visitan o viven en ella.

Hace sólo seis meses, el presidente del Consell Insular, Pere Palau, aseguraba, ante una treintena de periodistas de varios medios de comunicación en la feria turística internacional ITB de Berlín, que “en Eivissa nunca habrá una autopista”. Pere Palau salía al paso de los reportajes aparecidos en las últimas semanas en la prensa germana que criticaban el desarrollo urbanístico de Ibiza. “Es mentira que en Eivissa vayan a hacerse autopistas –agregó firme y categóricamente–. No tenemos nada que esconder pero, cuando hay informaciones distorsionadas, hay que dar la cara y así lo hacemos”. Las preguntas de los informadores de varias revistas especializadas, televisiones y periódicos, se centraron en los proyectos de autovías y Palau se hizo el sueco, destacando la declaración de Eivissa como Patrimonio de la Humanidad.

Muy poco duró esa postura oficial. El Govern Balear, de acuerdo con el Consell Insular de Ibiza y Formentera, todos ellos capitaneados por un PP ideológicamente rancio, llevaban meses preparando el terreno para lanzar el proyecto de construir la autopista más ancha –de hasta ocho carriles en algunos tramos–, más corta –sólo veintiún kilómetros– y más cara de España –más de 543 millones de euros–. Sus promotores habían hablado discretamente de tres tramos de “carreteras desdobladas”. Pero el hecho era que no sólo sería la autopista más cara por metro cuadrado sino la que mejor beneficiara a sus constructores, ajenos a las verdaderas necesidades de la isla, y al transporte privado, que no al público, subdesarrollado.

Los diarios Münchener Merkur y Kreiszeitung Bremen ya alarmaban, a finales de mayo de 2005, del malestar de los residentes en Ibiza que se oponían al proyecto de las autovías, con la inclusión de un túnel de un kilómetro y pico... “¿Qué quieren con eso?” –se preguntaba Arnold Schüt, ex jugador del Werder Bremen, quien lamentaba que se llevara a cabo dicho proyecto, que derribaba centenares de casas ubicadas en el paisaje y desprecia la armonía y belleza de la isla.

El 21 de julio pasado, un grupo de 21 personalidades alemanas suscribían un duro manifiesto en el “Diario de Ibiza”: “Con preocupación, observamos que la isla está infectada por el virus de la rabia constructora. Se proyectan autopista, autovías, viaductos y túneles, docenas de urbanizaciones, campos de golf y puertos deportivos. La isla de Ilena de hormigón, basura y fealdad. Ni siquiera los parques naturales están a salvo. Hacemos un llamamiento al Consell Insular para que revise urgentemente todos estos proyectos y planes. Ibiza, la isla que nosotros queremos, está en vías de perder su encanto y su alma, y, con esto, también su futuro económico”.

El llamamiento estaba firmado por Tomás Anders, cantante del grupo Modern Talking; la periodista, Dorothee von Bose; el médico y galerista, Effi Doth; las presentadoras de televisión y escritoras, Katrin Brigl y AmelieFried; el empresario de Otto-Versand, Michael Otto; el director de cine, Roman Polanski; la diputada conservadora en el Parlamento Federal alemán, Dagmar Wöhrle; el ex secretario de Estado, Rudolf Fischer y otros famosos abogados, escritores, periodistas y artistas alemanas, ingleses y francesas que recalcan en Ibiza o tienen su casa en ella. Otros personajes que expresaban privada o públicamente su preocupación por esta macro-autopista eran Niki Lauda, ex piloto de fórmula 1; el actor norteamericano, Tom Hanks; Jade Jagger o Jil Sander; los futbolistas Zidane y Figo... La mayoría de los 16.000 residentes extranjeros en la isla se hacía la misma pregunta: ¿para qué una autopista con túneles y rotondas en una isla de sólo 42 kilómetros de largo por 14 de ancho?

Abel Matutes, el primer interesado

Preocupado por las posibles resistencias, Abel Matutes, retirado de la política activa en su isla, promovía, el pasado mes de julio, un movimiento de tierras en Ca'n Sirvent, no lejos del aeropuerto, por donde debía comenzar la autopista. Se presentaba como el más perjudicado por ser el que más terreno estaba obligado a ceder. Y se resignaba, públicamente, a renunciar a sus proyectos sobre el mismo: un campo de golf, así como un complejo turístico que aseguraba tener, cediéndolo generosamente al interés general de la autopista y apoyando el proyecto del Consell, en el que su hija, Stella Matutes, preside la consejería de Obras.

En realidad, Matutes nunca ha dejado de interesarse por todo lo que huele a dinero, por mucho que sus gestos y palabras den la apariencia de lo contrario. Y, desde el principio, ha mostrado su atención por los beneficios que tal obra repercutiría en su provecho. Más de un año antes, el 15 de abril de 2004, el entonces ex Ministro de Asuntos Exteriores y ex Comisario Europeo, se hacía con la finca de Ca'n Bonet, propiedad de José Luis Aguavives Tur y Ana María de Castro por donde debía pasar la autopista. Y permitía que una serie de gitanos vivieran en la casa que guarda en Ca'n Bonet. Gitanos que practicaban el robo, saltando de una a otra de las fincas que se iban a expropiar, despertando la desconfianza entre los que aún vivían en ellas. Su finalidad no era otra que hartar a los propietarios para que vendieran o se desprendiesen de sus posesiones. Algunos de ellos cedieron, pero la mayoría siguió resistiendo, luchando contra los molinos de viento de una ley que soplabla a favor de los poderosos.

Según Fany Tur, bibliotecaria del Ayuntamiento de Ibiza, el gran beneficiado e impulsor de esta política de las autopistas no es otro que Abel Matutes. El proyecto contempla hacer una serie de obras en terrenos y en planes parciales del ex senador europeo. “Hay en él unos viales del grupo de empresas Matutes –asegura la ex consellera de Cultura y Medio Ambiente–, pagados con dinero público. Las obras de la autovía contemplan, por ejemplo, una serie de curvas extrañas que desvían su trazado para no tocar los jardines de Zumos Naturales, una nave industrial propiedad del Grupo Matutes, aunque para ello se tienen que demoler cuatro viviendas de una misma familia, en los

terrenos donde ha sido proyectada la rotonda y, en un kilómetro, hasta 24 casas, sin contar negocios y explotaciones familiares”.

Además, las grandes obras de carreteras o autopistas han sido concedidas a empresas en las que Matutes o sus socios tienen intereses. Sobre todo, en la de San Antonio, adjudicada a FCC Construcción (Fomento de Construcciones y Contratas), en cuyo consejo de administración figura él. El segundo cinturón de ronda ha sido adjudicado a MAB, de Matías Bibiloni, un mallorquín socio de Matutes. En estas obras, se han cometido una serie de irregularidades y de incumplimientos de la Ley de Patrimonio. La empresa destruyó yacimientos romanos, amenazando a los arqueólogos que trabajaban en la zona quienes denunciaron públicamente la actitud de pasividad del Consell. Cuando éstos se quejaron al conseller de Patrimonio, Juan Marí Tur, éste, previendo que querían paralizar la obra, les contestó: “Las máquinas no son precisamente miniaturas, ustedes pueden también ir siguiendo a las máquinas, que es su trabajo”. Seis de los yacimientos encontrados han desaparecido total o parcialmente en los últimos meses. Y las máquinas no han parado ni ante una necrópolis rural de época romana y han hecho desaparecer dieciséis metros de un acueducto en la misma zona.

A juicio de Fany Turs, se trata de “una prevaricación, un tráfico de influencias y una clara información privilegiada tan espantosa que deja pasmada a cualquier observador neutral”. El propio Plan Territorial Insular de Ibiza y Formentera recupera siete sectores de los cuales cuatro son de las empresas de Matutes. Y, si Abel Matutes ha contribuido a colocar a su hija Stella en un puesto político, es, según los observadores, “para tener información de primera mano de las decisiones políticas isleñas”.

Una “república bananera”

Remitiéndose al bien general y apoyándose en una ley de la época de Franco, la consejera de Economía, Vías y Obras del Consell Insular sigue al pie de la letra los consejos de su padre, Abel Matutes. “En todas las encuestas hechas –declara Stella Matutes en una entrevista a Tiempo–, lo que más preocupa a los ciudadanos, por encima de la educación y el paro, son las carreteras”. La consejera Matutes cree que la competencia turística en el Mediterráneo sólo puede resolverse favorablemente a base de infraestructuras bien dotadas y debe contar, entre éstas, con una autopista como la planeada y potenciada desde el Consell. Y ve con buenos ojos las más de quinientas expropiaciones forzadas para poder construir la autopista en un periodo de 18 meses.

No en vano, su padre, Abel, de 64 años, es el primer defensor de la construcción de la autopista, aludiendo a razones de seguridad, “ya que tenemos el índice de accidentes más alto de España”. Pero Abel prescinde, en este caso, de las estadísticas que en los primeros ocho meses de este año señalaban solo tres muertos en la carretera de Ibiza-San Antonio y veintidós en el resto de carreteras. No importa. Su objetivo está alcanzado. Ha conseguido que FCC, presidido por José Mayor Oreja, hermano del portavoz del Grupo Popular en el Parlamento Europeo, sea la empresa adjudicada para construir la obra. Desde marzo del 2001, Abel Matutes es miembro del consejo de Administración de FCC. Y esa ha sido, sin ninguna duda, la empresa elegida por la Consejería de Obras públicas del Govern Balear. Por algo su propia hija es la consejera de Obras en el Govern de Ibiza. Y eso tiene su peso en oro.

FCC no podía tener mejor padrino para cubrir Ibiza de asfalto. “La gente sabe lo que hago por ella –dice fríamente en la revista alemana Der Spiegel– De serlo, soy un buen padrino”. Aunque asegure que sus millones no los gana en Ibiza. “Los gano en mis hoteles del Caribe”. Tanto en el Caribe mejicano, como en Santo Domingo, donde trasplanta palmeras de fuera de la isla, más elevadas que las autóctonas, que le permiten construir hoteles más altos, de acuerdo con las normas de las autoridades, como en Cabo Verde, el antiguo comisario europeo tiene, con sus inversiones millonarias, un futuro asegurado. Mientras que, en Ibiza, hunde la isla en hormigón y hace autopistas de ocho carriles o más, cambiando los terrenos por asfalto.

Cada vez que la consellera Stella habla, parece hacerlo en nombre de su padre. El proyecto de autovías, llamado por ella “de ampliación” es “necesario para garantizar la seguridad de estas vías”. Y está convencida de que la polémica levantada en torno a estas obras está “provocada por la desinformación y manipulación de determinados colectivos”.

Siendo directora de Residencial Marina, S. L., Urbanizaciones y Construcciones Ibicencas, S. A., Servicios Larga Distancia S.A. y Ciudad Jardín Puig d'en Valls S. A., empresas del Grupo Matutes, Stella Matutes asistió a un pleno siendo, al mismo tiempo, consellera de Vías y Obras. Y contribuyó a la aprobación de la recalificación urbanísticas del Plan Territorial Insular. La estrategia fue desvelada por el “Diario de Ibiza” y la consellera se vio obligada a presentar el cese de la dirección de sus empresas, veinticinco días después de aprobarse dicha recalificación.

Stella Matutes, recibe, en diciembre del 2004, el Premio Enemic de la Terra (Enemiga de la Tierra): un trozo de asfalto de las obras del segundo cinturón de ronda. Poco antes, ya le habían concedido el premio el Formigó, otorgado por el GEN, quien la señalaba como una de las promotoras de la destrucción ecológica. El premio Amic de la Terra se lo llevó, como era de esperar, la Plataforma Anti-autopista, que igualmente se hizo con el Premio Savina. Tanto el GEN como Amics de la Terra como el Institut d'Estudis Eivissencs acudieron al Parlamento Europeo para dar a conocer la situación ecológica de Ibiza, considerada como “catastrófica”, y para confirmar que los proyectos impulsados por el Govern convertían a Ibiza en una “república bananera”.

David contra Goliat

El propio Ayuntamiento de Ibiza se manifestaba en contra de la autopista que dividía la isla en dos. Vicente Torres, concejal de urbanismo de Ibiza, estaba de acuerdo con que las carreteras se debían mejorar pero no de esta manera. “Las obras costarán más de 500 expropiaciones y algunas casas de payeses de dos siglos de historia serán destruidas”. El concejal se negó a asistir a la expropiación y confirmó que “aquí todo se hace con premeditación y sin consultar a la oposición”.

De nada sirvieron las más de 30.000 firmas entregadas al Gobierno Balear, en las que se pedía la retirada del proyecto. La autopista Ibiza-San Antonio será explotada por unos pocos y pagada por todos los contribuyentes de la isla y no solo por los usuarios de dichas vías. El túnel de la zona de San Rafael, de 1,3 kilómetros, aparte de duplicar el precio total de la autopista, facilitará el acceso a las dos discotecas de Privilege, de Matutes, y Amnesia. Y, una vez más, el dinero público será utilizado para negocios privados. Matutes, propietario del Space, la mayor discoteca de Europa, junto con Privilege, está satisfecho. En San Antonio, la ruta se desviará para facilitar el acceso a un hotel rural de reciente apertura, igualmente de Matutes. Ibiza sigue bajo su control: el frente hotelero de Playa d'en Bossa, nueve barcos de Balearia, cantidad de tierras, canteras, empresas de construcción, fábricas de asfalto, la granja lechera de Santa Gertrudis...

El primero de julio, la Plataforma Anti-autopista se enfrentaba al "padrino" en una manifestación en la que 15.000 personas según los propios manifestantes –6.500 según el Cuerpo Nacional de Policía, una minoría según el Consell– expresaron su rechazo por las autopistas. Fue la demostración popular más concurrida de las celebradas en las islas pitiusas, participando en ella entre un 10 y un 15 por ciento de la población. Frente a la sede del Grupo de Empresas Matutes, arremetieron los gritos, los abucheos y las consignas. Tras la misma, Abel se lamentaba en el "Diario de Ibiza" de que su familia "había sido vejada, injuriada y amenazada" por una parte de los organizadores de la protesta, a los que calificó de "reaccionarios, violentos, extremistas, antidemocráticos, totalitarios, incontrolados y manipuladores" y aseguró que los partidos, grupos, entidades y organizaciones que convocaron la manifestación suponían "un peligro para la convivencia".

Poco más tarde, la consejera Stella Matutes aseguraba que, prácticamente, todas las expropiaciones estaban ya hechas. Y que las máquinas ya trabajaban en las fincas que su padre tenía entre Sant Jordi y Playa de'n Bossa. Se daba por hecho que los trabajos de construcción de la carretera comenzarían en estas fincas, aunque no estaba claro que las máquinas pudieran invadir tierras no expropiadas. Pero, nada más ocupar la finca colindante de Ca'n Cassetas, la enérgica protesta de su propietario, Pere Torres Torres, paralizó los actos propagandísticos relacionados con el inicio de las obras. Las máquinas desaparecieron y el proceso de expropiación se paralizó momentáneamente. Por lo visto, no estaba tan avanzado como se creía.

Ante los sueños de grandeza de Matutes que se levanta sobre el asfalto y el hormigón, quince grupos opositores escribieron un manifiesto contra la maquinaria destructora del Gobierno Insular en el que señalaban que "nuestro territorio está amenazado de muerte". "Unidos –decían desde la Plataforma–, conservaremos esta isla. Porque todos sabemos que destrucción no es progreso. Nuestro paisaje, nuestro bienestar, nuestra calidad de vida y nuestra propia identidad están en juego. Juntos podemos evitar que la sociedad ibicenca se hipoteque, a base de destruir el territorio para beneficio de unos pocos".

Derechas e izquierdas en la isla

En el año 1996, a finales de la anterior legislatura de Jaume Matas, quien luego fue Ministro del Medio Ambiente, ya se planteó entre la derecha vergonzante la conveniencia de las magnas autopistas para la minúscula isla. "Ya entonces –recuerda Neus Prats, del GEN y del GOB (Grupo Ornitológico Balear)– se preveía que éstas podían ser un gran negocio y la derecha empezó a fraguar los planes para recuperar los poderes de la Comunidad, en aquellas fechas en manos de las izquierdas. La derecha hizo campaña casa por casa, explicando las barbaridades que les servirían para recuperar el poder. Y, tras hacerse con el poder en las islas, el PP piensa de inmediato en la manera de recuperar sus iniciativas y proyectos. Y recién nombrada consellera, Stella, la hija de Matutes, inicia un plan insular de vías y obras y consigue leyes y planes urgentes que incluyen recuperar los proyectos urbanísticos que afectaban a su familia y a ella misma. Cuando se descubre su implicación en ellos como principal afectada, se retira de los mismos, poniendo a una hermana suya".

Sin perder ni un minuto en florituras, una empresa de Matutes se asocia a MAB, pedrera interesada en la concesión de obras públicas, en la zona de la San Antonio y a otra empresa cuyos terrenos compra. Consigue inmediatamente el cambio legal y comienza a trabajar para las carreteras. Pero Matutes no se conforma con el MAB. "Es tal el entramado de corrupciones –insiste Neus Prats– que lo único que se conseguirá, con estas obras de la autopista, será endeudar de una manera escandalosa a la Comunidad Autónoma durante 25 años, cuando hoy los niños van con anorak a unas escuelas que no disponen de presupuesto para la calefacción".

Neus Prats piensa que, con este proyecto de carreteras, el automovilista tal vez llegue antes del aeropuerto a Ibiza o de ésta a San Antonio, pero seguirá topándose con grandes embudos. "Las autopistas no arreglarán nada, sino que serán otra forma de desnaturalizar la isla y de machacarlo todo. Son la puerta abierta a estas nuevas urbanizaciones que se pretende hacer. En el momento en que se masifica un territorio tan pequeño, con urbanizaciones, puertos deportivos y autopistas, no hay un rincón que mantenga una tranquilidad y una calidad de vida. Todo lo malo se multiplica y llega un momento en que el progreso ofrecido por el turismo se desmadra, se pierde el control, se instala la corrupción y no hay manera de frenarla. Cuanto más se hace, más baja la calidad de vida. El valor de la propiedad no está en función de su productividad agrícola sino en función de sus posibilidades de urbanizar. E Ibiza se convierte en una gran urbanización. De manera que resulta imposible instalarte como productor, porque te la venden a precio de suelo urbanizable".

Con la oposición de todos

Representante de Iberojet, el tour-operator más importante de España, Vicente Boix considera que, desde hace dos años, el turismo está bajando y no es el momento de construir nada en Ibiza. "Pienso que no es el momento de construir autopistas –asegura Boix–, cuando un noventa y nueve por ciento de los habitantes de esta isla estamos en desacuerdo con ellas. Nadie está a favor, ni siquiera los turistas, ni la agrupación de la agencia de viajes, ni los tour-operators que yo represento. Construir las en una isla de 572 kilómetros cuadrados está fuera de juego. Lo

que hay que construir son desviaciones. Lo decía el otro día Cristina Marí, que representa a los puertos deportivos de Ibiza. Lo mismo opinan el Colegio de Arquitectos, el de Aparejadores, las Asociaciones de Rent a Car...”

Vicente se extraña de que, en los ferrys, se deje transportar gratuitamente a los coches que apenas pueden circular por la isla. “Claro que ahora quieren hacernos creer que faltan autopistas para esta gente. Pero los únicos que están a su favor son cuatro señores de esta isla que tienen intereses económicos en ellas”. Vicente se manifiesta en contra de este Consell, cuyo presidente “debería tener dos bolitas (ya no quiero decir dos cojones, sino dos olivitas) para ver las cosas de una manera sencilla como esta. Si no tienen ideas de cómo se puede solucionar este problema, que hagan cualquier cosa para no crear un embudo cuando se llega a Ibiza o a San Antonio. Con las autopistas, los muertos por tráfico aumentarán. Algo que se podría evitar haciendo, en su lugar, más desviaciones. Yo pediría a los políticos que están a favor de estas autopistas que nos digan cuáles son las razones por las que quieren construirlas”.

Por su parte, Pilar Costa, portavoz del Pacto Progresista en el Consell Insular, recuerda cómo el Gobierno Balear y el Consell Insular, capitaneados por el PP, intentan desarrollar grandes planes, olvidándose de cuestiones básicas. “Al cambiar el Gobierno central, en la actualidad, en manos de los socialistas, el Gobierno balear, que ha pasado de la izquierda a la derecha, intenta cuadruplicar los presupuestos con proyectos faraónicos. Y, al negarse el Gobierno central a firmar el convenio balear, el Consell sigue adelante con unos proyectos en los que se endeudará por 25 años con una ‘peaje a la sombra’ sacado de la manga de un gobierno mandarín. La empresa adjudicataria paga los 60 millones que las obras cuestan y el Govern le abona hasta 221 millones como intereses en 25 años. La autopista del aeropuerto, se convierte así en la más corta y la cara de España. Es cierto que, en verano, el tráfico es una locura, pero gastarse esta cantidad para una carretera que solo se ve abarrotada en el mes de agosto no lo justifica. Luego, cuando constatas que la responsable de las carreteras en el Consell Insular es la propia hija de Abel Matutes, cuando confirmas el favoritismo económico que hay en esta operación y te das cuenta del escándalo mayúsculo provocado, no te extraña de que el pueblo pida a gritos lo que pide. Pero los políticos del PP tienen muy claro que llevarán a cabo estos proyectos. Lo que pasa es que ha habido mucha contestación social y eso les preocupa de cara a las nuevas elecciones”.

Corrupción generalizada

Fany Tur ve la construcción de estas autopistas como la sentencia de muerte definitiva de todo el territorio de la isla. “Está claro que, cuando el PP gobierna, no escucha el clamor popular. Manifestaciones como las que ha habido contra esta autopista son históricas, nunca se había manifestado tanta gente junta. La única solución que veo es que los tribunales den la razón a todos los contenciosos presentados. Que, próximas ya cerca de las elecciones, el PP se dé cuenta de que tendrá una isla patas arriba. Y, ante el movimiento continuo de protestas del pueblo y la posibilidad de perder las elecciones, se asuste y pare las obras”.

Matutes mandó un requerimiento notarial a Pilar Costa y a Fany Tur, amenazándolas a que, o dejaban de hablar de él, o les pondría una querrela. Y pagó anuncios de media página en los diarios en los que les trataba de mentirosas. Pero ellas no se dejaron intimidar. “Hay cosas tan escandalosas –insiste Fany Tur– como el que Matutes consiga del Consell mil millones y pico en restaurar el Teatro Pereira, propiedad de su familia. De momento, las máximas inversiones en tema de patrimonio se efectúan en propiedades de esta familia. En cambio, dicen que no hay dinero para construir escuelas ni para comprar mobiliario. Y no preven ni un sólo centro escolar, ni una residencia para la Tercera Edad, ni una sola biblioteca, ni un solo equipamiento social o cultural. En Ibiza, estamos tan acostumbrados al escándalo, a la corrupción, al tráfico de influencias que no percibimos el hedor. La situación de corrupción es tan generalizada que estremece”.

Por el momento, los proyectos de la autopista siguen dividiendo la isla en dos. A parte de sus coste, el impacto será de una exageración bestial. Dos mil millones de pesetas por kilómetro son cifras absolutamente fuera de lo normal. Josep Marí Ribas, concejal del Ayuntamiento de San José, portavoz del Pacto Progresista, así lo mantiene: “Tal vez, en la nueva autopista, un coche podrá ir más deprisa, pero, teniendo en cuenta que el mismo proyecto limita la velocidad a 80 kilómetros por hora, no me explico qué ganaremos con esta autopista que llegará a ocho carriles en algunos tramos, con túneles, subidas y bajadas y con barreras de seguridad para deslindarse de carreteras secundarias. Y eso que el Consell aseguró que sería la más ecológica de España. ¿Qué sentido tiene que nos empeñemos con esta macro-infraestructura cuando la gente no quiere estos proyectos faraónicos, e incluso muchos miembros del PP están en desacuerdo?”

José Marí Costa, miembro de la Plataforma Anti-autopista no tiene ninguna duda de que Matutes está detrás de todo. “Ha cerrado un círculo desde que compró la cantera de Ca’n Cañes. Tiene acceso a canteras cerradas para hacer áridos y para llevar escombros. Y consigue permisos para abrir seis más. Al ser suyos todos los presupuestos, podrá comprar la grava barata y venderla cara. Todo estará bajo las órdenes y el control de Fomento de Construcciones y Contratas, es decir, de Abel Matutes. Se le expropiará, si no se ha hecho ya, los terrenos del principio de la autopista del aeropuerto al precio que él desea, cubrirá todos los accesos que tiene en la Playa de’n Bossa, se respetarán al máximo todas sus propiedades, con salidas en sus terrenos, y, para colmo, decidirá, a través de su propia hija, Stella, lo que más le conviene en cada momento. ¿Qué más quiere de una isla que pretende amar tanto?”.

Eco en la prensa extranjera

El semanario Der Spiegel daba en pleno verano la voz de alarma entre los veraneantes alemanes amantes de la isla de Ibiza. "Protesta de masa en el paraíso de vacaciones Ibiza –escribe Olaf Ihlau, en un reportaje titulado: 'Nuestro territorio está amenazado de muerte'-. Hay guerra en Ibiza, y esto con las altas temperaturas. Miles de defensores de la naturaleza así como turistas sudando, con tambores y pitos, se manifiestan por las calles de la ciudad para protestar contra el ansia edificadora del conservador Consejo Insular. Quince grupos opositores han escrito un manifiesto contra la maquinaria destructora del gobierno de las Baleares". El artículo asegura que Eivissa no necesita ni autopistas ni autovías con túneles ni segundo cinturón de ronda, por las pequeñas dimensiones de la isla, obras que desagradan a los 16.000 residentes extranjeros de la isla.

Otras revistas y periódicos se han hecho eco de este faraónico proyecto en una isla tan diminuta. El diario The New York Times, publica a finales de julio un artículo sobre el tema, titulado "Autopistas de seis carriles para la isla mediterránea de Ibiza". El amplio reportaje en el influyente periódico norteamericano considera a Matutes "el padrino de la isla" por el hecho de que sus empresas se beneficien de obras en la red viaria. "Es una gran coincidencia que el imperio empresarial de Matutes salga beneficiado con estos proyectos", decía. El Times, diario británico anunciaba a finales de agosto que "Ibiza tiene resaca", haciéndose eco del "difícil periodo de transición de la isla". Y The Independent afirmaba que en la última semana de agosto había llegado un 13 por ciento menos de británicos en la isla y 160.000 alemanes menos.

El diario de Berlín "Tagesspiegel" habla, el 4 de agosto pasado, de la polémica por la nueva autopista en Ibiza. "La paz de Ibiza está turbada. Proyectos para la construcción de autopistas han dividido los 75.000 habitantes en dos campos. Ambos lados argumentan que se trata de una cuestión de "vida o muerte". El reportaje hace alusión a que el clan Matutes tiene intereses económicos en estos proyectos.

Por su parte, el "Frankfurter" de principios de septiembre pasado hace hincapié en que Stella Matutes, hija del ex senador Matutes, es el motor de estos proyectos que ella considera indispensables para la economía local y para el turismo. "Los anti-autopistas –dice– imputan a los Matutes que mezclen los intereses políticos con los privados y económicos".

Supuestas irregularidades, favoritismos e ilegalidad

Miguel Ramón Juan, coordinador general de Izquierda Unida de las Baleares, cree imprescindible la actuación de la Fiscalía Anticorrupción "para examinar este cúmulo de irregularidades, de favoritismos, de manejo poco escrupuloso de los recursos públicos y de menosprecio al ordenamiento legal" por si pueden ser constitutivos de alguna infracción penal.. Según él, la Consejería de Obras Públicas ha procedido a licitar las obras con mucha antelación (entre dos y cinco años antes de lo previsto) a las previsiones del Convenio, con un presupuesto infinitamente superior y sin contar con la preceptiva supervisión de los proyectos por parte del Ministerio.

Para la segunda rotonda, según Miguel Ramón, los 4,3 millones de euros se han convertido en 23,6 millones; para el nuevo acceso al aeropuerto, los 3,93 millones, en 59,9 millones y para el desdoblamiento de la carretera de Ibiza a San Antonio, los 4,71 millones han pasado a 70,9 millones, lo que supone unos aumentos sobre los presupuestos previstos del 549 %, del 1.524 % y del 1.503 % respectivamente.

Estos hechos suponen para Miguel Ramón una utilización irracional de los recursos públicos o, directamente, una malversación. Sensación que se agrava si se tiene en cuenta el sistema de "peaje a la sombra" de las empresas concesionarias que acabarán embolsándose las cantidades de 221,9 millones de euros y 260,2 por las obras de la autopista al aeropuerto y la carretera de San Antonio. Los tres tramos de autovía presentados por separado se hicieron posiblemente para evitar que se presentasen al concurso empresas que podrían estar interesadas en la ejecución del proyecto completo y no las interesadas por Matutes: FCC Construcción, cuyo miembro del Consejo de Administración es el propio Abel Matutes Juan; el MAB, de Matías Arrom Bibiloni, cuyo socio es Matutes, a través de la empresa Can Escandell, S.A. en la pedrera Can Capitá que trabaja a pleno rendimiento a pesar de no contar con la licencia municipal. Todo ello bajo la autoridad de la hija del propio Matutes, Stella Matutes, consejera de vías y Obras del Consell Insular.

Curiosamente, la autovía del aeropuerto, haciendo un giro muy cerrado, pasa directamente por la gasolinera propiedad del alcalde de San José, José Serra Escandell, el mismo que, a finales de octubre, consiguió que la fábrica ilegal MAB le asfaltara un negocio de náutica (una explanada de casi 1000 metros cuadrados y un camino de acceso sin disponer la preceptiva licencia municipal de obras) por lo que, al considerar que su gestión era un «cáncer de la política», se le pidió inmediatamente su dimisión. "Si este hombre tuviera la mínima vergüenza –declaró Pilar Costa–, ya habría presentado la dimisión. Está tomando el pelo a los ciudadanos, pero es que toda la vida ha demostrado una impunidad total». Y añadió: «O alguien va a la cárcel o el PP corta esto de raíz; los ciudadanos no merecen esta vergüenza».

Por su parte, el PSOE exigió la dimisión del alcalde: «Los ciudadanos no se merecen que les gobierne semejante personaje que miente y se aprovecha de su condición para su beneficio privado», argumenta el partido en un comunicado. «Serra Escandell ha favorecido de forma grotesca y presuntamente delictiva a la empresa MAB, pero más grotesca resulta su actitud para obtener un beneficio personal», continúa el PSOE, que califica a Serra Escandell de «político caciquil con una actitud chulesca». Los socialistas acusan al PP de «arropar» al alcalde y exigen a este partido que le haga dimitir porque «el PP ya no puede tapar tanto escándalo».

Avergonzados de ser ibicencos

El pasado martes 20 de septiembre, Miguel Angel Riera expresa, en un artículo publicado en el "Diario de Ibiza", la vergüenza que siente. "Tuve que aguantar la cola de coches de quienes intentábamos llegar a nuestro trabajo puntuales –cuenta tras pasar por las dos monumentales discotecas que se aprovechan al máximo de la construcción de estas autopistas programadas por el PP–, tuve que frenar bruscamente ante la discoteca culpable de tal caos circulatorio para no llevarme por delante a numerosos jóvenes en un estado claro de embriaguez.... Vi vómitos de la gente que salía de la fiesta. Vi diferentes accidentes de circulación por el estado en que conducían los clientes de dicha discoteca”...

Miguel Angel Riera no entiende que, por aparcar su coche, durante cinco minutos, para recoger unas fotos, tenga que pagar una multa, y luego tenga que ver cómo cientos de vehículos están estacionados en el arcén de una carretera "donde hay más de una docena de señales que prohíben estacionar, y nadie haga nada". Y se siente avergonzado y apenado por la impotencia de las autoridades policiales, que no hicieron nada ante la salida masiva de vehículos.

Pero, de lo que más se siente avergonzado es de "pensar que para estos se va a construir una autovía, para que puedan continuar haciendo fiestas legales pero inmorales, que se tenga que destrozar nuestra isla para favorecer a descontrolados e hipotecar nuestros presupuestos para pagarlas. Y pienso yo: cuando estas discotecas se cierren, ¿qué haremos con las carreteras?"

Josep Riera, en otro artículo en el mismo diario titulado "la destrucción de Ibiza", hace hincapié en el tema: "No hay quien me quite de la cabeza que esa autopista faraónica, que pagaremos todos de nuestros bolsillos durante muchos años, es para favorecer única y exclusivamente a esas dos discotecas, a esos dos templos del ocio nocturno... Si hasta las quieren declarar, si es que no lo han hecho ya, de 'interés general'. Si no fuera tan patético, tan escandaloso, tan vergonzante y tan humillante para todos los ibicencos, parecería hasta ridículo e impropio de cualquier lugar mínimamente civilizado. Pero en Ibiza es así.

La ola de cartas de ibicencos avergonzados por tener a políticos de cemento caminando sobre una isla de "asfalto y tropelías", no ha dejado circular. Son ciudadanos que se avergüenzan de que "señores con apellidos como Matutes, Palau y compañía, demuestren tanta prepotencia y tengan tan poco cariño a su tierra".

Recordemos, en fin, el artículo "Discotecas, drogas y autopistas", de Juan M Ruiz, quien, el 26 de octubre pasado, declaraba: "Ahora, para mayor comodidad de los que salen colocados o drogados de una discoteca a otra, se van a construir enorme, absurdas y carísimas autopistas con ¡nuestro dinero! Me imagino que los eslóganes de promoción turística de Ibiza, podrán ser: "Baile, colóquese y luego conduzca sin riesgos por nuestras autopistas de seis carriles" algo que solo beneficia a unos pocos: a los traficantes de discotecas y a los hoteles de todo incluido".