

REPORTAJE

La revuelta contra el asfalto despierta a Ibiza

Las obras de una autovía en la isla provocan una reacción inusitada de resistencia en sus habitantes, que ven amenazada su riqueza natural

PATRICIA ORTEGA DOLZ - Ibiza
EL PAÍS - España - 19-02-2006

Desde hace días cientos de personas toman café en casa de Margalida Tur. A partir de las siete de la mañana su amplio hogar, una casa payesa bicentenaria con una diminuta cocina a escasos kilómetros de la ciudad de Ibiza, empieza a llenarse de gente de todas clases: jóvenes y viejos, estudiantes, trabajadores y jubilados, gentes de izquierdas y de derechas, venidos de todas partes de la isla. Esa tradicional vivienda y esta mujer ibicenca de 75 años, viuda de molinero desde hace dos y madre de tres hijos, se han convertido en el bastión de la resistencia en la inusitada lucha que se vive en la isla, donde se ha formado espontáneamente una "Plataforma Anti-autopista".

No se recuerda nada igual desde los tiempos de Franco. *La Estaca* de Lluís Llach vuelve a ser un himno en Ibiza. Y suena por las calles desde las megafonías de los coches que anuncian manifestaciones, en una isla donde no existe precisamente una tradición revolucionaria. Y para la pegada de carteles y pancartas se convocan citas nocturnas de madrugada. Muchos ibicencos, para sorpresa de propios y extraños, han vuelto a las barricadas. Hacen guardias de vigilancia desde primera hora de la mañana. Cada día, se enfrentan físicamente a la entrada de las máquinas que pretenden construir una autovía; según unos, imprescindible para el desarrollo y mejora de la isla y la reducción de los accidentes de tráfico. Y, según otros, es innecesaria por sus tremendas dimensiones y porque sepulta bajo el asfalto centenares de fincas y decenas de viviendas y propiedades en uso y restos arqueológicos, en una isla de 42 por 14 kilómetros.

Una de las primeras casas que ha de ser demolida es la de Margalida Tur, en la que vive desde que se casó hace 49 años y donde vivieron ya antes su marido y sus padres. Y tiene previsto su derribo a finales de este mes, junto con las de sus dos hijos, situadas en la misma finca. Pero las máquinas ya han mordisqueado sus tierras, como las de los otros 500 expropiados forzosos.

"Hará dos años que me enteré de lo de la casa, pero es que no tenemos dónde ir y los del Consell no nos dicen nada claro. Hablan de darnos un dinero para otra casa, pero no hay nada en firme y casi todas las informaciones han sido verbales", explicaba Margalida en su casa junto a sus hijos el jueves. "Menos mal que mi marido se fue de este mundo sin enterarse de nada. Está bien que venga el turismo y que traiga riqueza para todos, pero esto ya no. Nosotros, que hemos sido de derechas de toda la vida... Ya no sabemos de qué ser, porque ahora ellos nos tiran la casa", pensaba en alto, refiriéndose a los dirigentes del Consell y del Gobierno Balear del PP.

En la isla no se habla de otra cosa. Los hay a favor de la autovía, en contra y moderados. La carretera no sólo ha dividido físicamente la isla de norte a sur, desde San Antonio a Ibiza y de allí al aeropuerto, sino que ha dividido a su población porque ya no comparten la misma idea de "calidad de vida". Cada uno tiene sus razones, económicas o sentimentales, y sus miedos e intereses. Pero detrás de cada conversación aparece el mismo nombre: Abel Matutes, el ex ministro de Exteriores y ex comisario europeo del PP, y también ex alcalde de Ibiza y principal terrateniente y empresario, que posee al menos el 10% de la pequeña isla.

Él, "don Abel" para unos, y "el Amo" para otros, está vinculado a las dos empresas a las que se les han adjudicado los tres proyectos, correspondientes a los tres tramos que terminarán por constituir la autovía, por el módico precio de 221 millones de euros, y que les reportarán un beneficio de 14,3 millones (unos 2.300 millones de las antiguas pesetas, el 6,5% de su coste), según el estudio de la consejería de Obras Públicas del Gobierno balear, que promueve las obras con el Consell. En Fomento de Construcciones y Contratas (FCC), la constructora, Matutes es miembro del consejo de administración; y en la cantera de la que se extraerá gran parte de la grava para las obras, su empresa tiene participaciones en un porcentaje "similar", en sus palabras, a otra llamada MAB. Además, por si le faltaran vínculos con el asunto, es el papá

de la actual consejera de Obras Públicas del Consell de Ibiza, la señorita Stella Matutes, sobre la que ahora recae todo el chaparrón de críticas. Ella y el portavoz del Consell, Joan Marí, aseguran que "el desdoblamiento" de las carreteras implica "cumplir con su programa electoral", aunque en éste sólo se habla de "mejora" de la red viaria, no de autovía.

En fin, que todo queda en casa más o menos, pese a que los proyectos de mejora de esas carreteras estaban inicialmente pactados con el Estado e incluidos en los presupuestos del año 2007 para su posterior desarrollo en 2008. Pero la decisión unilateral de iniciar las obras por parte del Gobierno Balear hizo que el Estado denunciara ese convenio original y renunciase a su compromiso de financiarlas. Esa es la razón de que hayan salido a concurso público, las hayan adjudicado finalmente a estas dos empresas y se haya optado por el llamado "peaje en la sombra" para que el Gobierno balear las vaya pagando a plazos durante 25 años con los impuestos de los baleares, como si fueran privadas y costeara el peaje de sus usuarios.

"Esa carretera me machaca a mí también. Me ha obligado a ceder unas tierras previstas para un campo de golf y a comprar otras para poder hacerlo. Pero, como es una necesidad para la isla, pues yo la defiendo. Y que ahora vengan a decir que yo tengo algún beneficio... me duele", aseguraba el viernes Matutes en su despacho. "Resulta que ahora es la derecha la que defiende el interés general de una mejor calidad de vida para todos y carreteras más seguras, y son los de izquierdas los que defienden los intereses de unos pocos, que encima están bien pagados", agregaba en alusión a las indemnizaciones que supuestamente están cobrando los afectados.

Sin embargo, los propietarios niegan la mayor. Unos, los que han firmado el acta de ocupación -requisito imprescindible en cualquier procedimiento de expropiación por vía de urgencia, como es el caso- aseguran que les han pagado una cantidad inicial, pero que en su acta ni siquiera consta el "justiprecio" que determina el valor final de su propiedad, a pesar de que ya haya sido demolida, y que les dijeron que les pagarían el resto "en unos meses" y, en algunos casos, ya ha pasado un año. Otros, los que se han resistido a firmar en esas condiciones, han presentado un recurso ante la sala de lo contencioso administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Palma, pero no ha servido para que el juez declare la suspensión cautelar de las obras. Y, por eso están todos los días, junto con todos los que tampoco quieren la autovía, impidiendo la entrada de las máquinas en sus fincas, ya con el carné en la mano para que la Guardia Civil realice la correspondiente denuncia.

Y así de revueltos están los días en esta isla de pasado pacífico y de mentalidad tradicionalmente conservadora. Donde viven 110.000 personas que reciben a dos millones de turistas al año. Donde las zonas vírgenes en la costa son ya casi inexistentes entre hoteles y puertos deportivos y el interior empieza a estar amenazado. Y la resistencia que tanto sorprende ahora no es más que un hartazgo colectivo sin siglas políticas, un sentimiento popular más generalizado que manifestado ("que aquí luego todo se sabe y quien más y quien menos depende de los poderes imperantes") de que la gallina de los huevos de oro se va a terminar por devorar así misma dejando una estela de destrucción en la isla.