

SANTIAGO MIRÓ

La cicatriz

IBIZA

NEGRO SOBRE VERDE



EDICIONS **DOCUMENTA** BALEAR

2020

Capítulo I

Una isla amenazada por el asfalto

En el año 1999, Jaume Matas,¹ *president* del Govern balear que había sostenido la apertura de grandes autopistas en Mallorca, era derrotado por las izquierdas. Aznar, desde el poder central, queriéndole de alguna manera recompensar, le nombró ministro del Medio Ambiente y el fanático defensor del cemento y del asfalto intentó sorprender a todos los españoles con sus proyectos estatales. En la legislatura balear (1999-2003), el Govern, presidido por el socialista Francesc Antich, con el apoyo de la izquierda mallorquina y menorquina, así como con el del Pacto Progresista de Ibiza y Formentera, se mantuvo a duras penas. Pero la frágil coalición fue torpedeada constantemente por un PP cada vez más fuerte que consiguió resquebrajarla.

Durante este período, en Ibiza, las derechas preparan su desquite y promueven la campaña más delirante y combativa para recuperar el poder. «En Eivissa»,² nos recuerda Neus Prats, del GEN-GOB,³ «la derecha promovió

¹ Jaume Matas i Palou fue presidente del PP de Baleares y presidente del Gobierno balear, entre 1996 y 1999. De 2000 a 2003 fue ministro de Medio Ambiente en el segundo gobierno de José María Aznar y, desde 2003 hasta las elecciones autonómicas del 27 de mayo de 2007, volvió a ser presidente del Gobierno balear. Se le procesó por doce delitos cometidos durante su etapa en el gobierno balear especialmente en el contexto del caso Palma Arena y fue condenado a seis años de cárcel por la primera causa del caso. Ingresó en la prisión provincial de Segovia el 28 de julio de 2014. Le fue concedido el tercer grado el 31 de octubre de 2014. Fue nuevamente condenado dentro del caso Nóos el 17 de febrero de 2017 a tres años y ocho meses de cárcel y siete de inhabilitación por prevaricación y fraude. Matas impulsó autopistas y autovías en Mallorca e Ibiza provocando una importante polémica política y social sobre su oportunidad e impacto medioambiental.

una campaña casa por casa, explicando las barbaridades que las izquierdas podían cometer, si el PP no recuperaba el timón de la nave. Y, tras hacerse con el poder, se dispuso a llevar a cabo sus iniciativas y proyectos. Es entonces cuando, recién nombrada *consellera* de Vías y Obras del Consell Insular, Stella Matutes, hija de Abel Matutes, anunció las obras de las nuevas carreteras que cambiarían definitivamente la isla.»

En el verano de 2003, el presupuesto del proyecto ascendía, según Matas, quien acababa de recuperar la presidencia del Govern balear, a 72 millones de euros. Las obras, según cálculos políticos, tendrían ocho rotondas en algunos tramos y un túnel de 1,3 kilómetros, en Sant Rafel. Seis meses más tarde, el presupuesto se disparó en 102 millones de euros. Pero el Govern del PP insiste en que no se trata de una autovía sino de un *desdoblamiento* y que el límite de velocidad sería de ochenta kilómetros/hora. Asegura, además, que, si no se hacía nada por la seguridad, habría más muertos en carreteras, presentando el proyecto como la solución ideal.

A finales de 2003, aparecen las primeras noticias del proyecto vial. Se trata de un polémico y caro proyecto presentado como una carretera desdoblada que unirá el Aeropuerto con la ciudad, pasando por la segunda vía de cintura, hasta llegar a Sant Antoni de Portmany. El PP evita, a toda costa, nombrar la palabra “autopista” y asegura que embellecerá el paisaje y que será la manera de evitar más accidentes. Stella Matutes es designada por el equipo de gobierno del Consell Insular para ser la representante de la institución en el consejo de administración de la sociedad mercantil Accesos Ibiza, S. A., que llevará a cabo las obras de la autovía del aeropuerto. Stella Matutes rechaza las *críticas negativas* y advierte que ella «publica la verdad sobre la mejora de la carretera». Nunca se opone a los planes ni a la política de su protector quien consigue que su protegida sea la elegida en la Conselleria.

² Denominación oficial de Ibiza, en lengua catalana.

³ Grup d’Estudis de la Naturalesa-Grup Ornitològic Balear (‘Grupo de Estudios de la Naturaleza-Grupo Ornitológico Balear’) es una asociación no gubernamental fundada en 1973, sin ánimo de lucro y declarada de utilidad pública, cuyos objetivos son la defensa, la divulgación y el estudio de la naturaleza y del medio ambiente de las Islas Baleares.

Dos días antes de las elecciones generales del 14-M que descabalgan al PP del Gobierno central, se firma entre el Govern balear y el Ministerio de Fomento, el Convenio de Carreteras que incluye más autopistas en Mallorca y los *desdoblamientos* de Eivissa, lo que permite expropiar tierras a los campesinos y llenar las islas de asfalto. Es el momento en que surge la Plataforma Antiautopistas que convoca reuniones y caravanas de protesta. El GEN, junto con otras organizaciones, se adhiere a la misma y propone un plan de seguridad vial que sustituye a la ampliación de las carreteras. El Pacto Progresista –una coalición promovida por socialistas, Esquerra Unida, Esquerra Republicana de Catalunya y Entesa Nacionalista i Ecologistas– asegura 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.

En diciembre de 2004, Stella Matutes recibe el Premi Enemic de la Terra ('Enemiga de la Tierra'): representado por un trozo de asfalto de las obras del segundo cinturón de ronda. Igualmente, le conceden el Premio Formigó, otorgado por el GEN, quien la señala como una de las promotoras de la destrucción ecológica. El Amic de la Terra lo consigue la Plataforma Antiautopistas, que se hace igualmente con el Premio Savina. Tanto el GEN, como Amics de la Terra, como el Institut d'Estudis Eivissencs, acuden 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 convierten la isla en una *república bananera*.

En abril de 2005, el presidente del Consell Insular, Pere Palau, que acude a la feria turística internacional ITB, de Berlín, precisa ante una treintena de periodistas de varios medios de comunicación que, en la isla, nunca habrá una autopista. «Es mentira que en Eivissa vayan a hacerse autopistas», mantiene 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 centran en los proyectos de autovías, pero Palau se hace el sueco y destaca la declaración de Eivissa como Patrimonio de la Humanidad.

Sin embargo, a medida que el proyecto toma forma, acrecientan los temores de la izquierda. En junio de 2005, Stella Matutes asegura que las carreteras de Ibiza son las que, comparativamente, tienen el número de

siniestros más elevado de España «y tenemos la obligación de hacer los desdoblamientos con la finalidad de ahorrar víctimas, pues es una cuestión de vida o muerte». El Govern balear y Consell Insular, dominados ambos por el PP, insisten en que el *desdoblamiento* traerá *más seguridad*. Pero, acostumbrados a los desmanes de la derecha, los ciudadanos sospechan que se trata de una excusa para justificar un presupuesto de grueso calibre en el que se esconde una tenia solitaria que irá destruyendo el medio ambiente. Y la Plataforma Antiautopistas, surgida entre los pequeños propietarios afectados, advierte de que «eso no es una forma de conservar la isla, sino la peor forma de hundirla e hipotecarla en el futuro».

Las constantes y cada vez más acusadas protestas y resistencias no amilanan a Abel Matutes quien, en julio de 2005, promueve un movimiento de tierras en Can Sirvent, no lejos del aeropuerto, en donde debe comenzar la autopista. Se presenta ante la opinión pública como el propietario más perjudicado por ser el que más terreno está obligado a ceder. Pero la realidad es que Matutes, que 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, muestra desde el principio su atención por los beneficios que tal obra repercutirá en su provecho. Pere Torres, *Casetes*, nos comenta «que más de un año antes, el 15 de abril de 2004, el entonces exministro de Asuntos Exteriores y excomisario europeo,⁴ se hace con la finca de Can Bonet, propiedad de José Luis Aguavives Tur y Ana María de Castro por donde pasará la autopista. Y permite que una serie de *ocupas* vivan en la casa que guardaba en Can Bonet. Algunos de ellos practicaban el robo, saltando de una a otra de las fincas, y despertando la desconfianza entre los que aún vivían en ellas. Lo que hartó a los propietarios, algunos de los cuales optaron por vender sus posesiones o por desprenderse de ellas antes de iniciarse las expropiaciones.»

Los diarios *Münchner Merkur* y *Kreiszeitung Bremen* ya alarman, a finales de mayo de 2005, del malestar de los residentes en Ibiza que se opo-

⁴ Cargo que desempeña desde noviembre de 1985, responsabilizándose de las áreas de Créditos, Inversiones, Ingeniería financiera y Política de la Pequeña y Mediana Empresa. En diciembre de 1998 es reelegido, ocupándose de las relaciones de la CE con los países del Mediterráneo, América Latina y Asia.

nen a los proyectos del Govern balear y del Consell Insular. Y en julio del mismo año, un grupo de 21 personalidades alemanas suscribe el siguiente *Llamamiento* de Amigos de Ibiza,⁵ en español, inglés y alemán: «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 se llena 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 tantos queremos, está en vías de perder su encanto y su alma, y, con ello, también su futuro económico.»

Dicho manifiesto está firmado por Thomas Anders, cantante del grupo Modern Talking (Koblenz/Ibiza); la periodista, Dorothee von Bose (Múnich/Ibiza); el médico y galerista, Effi Both-Rüter (Wiesbaden/Ibiza); las presentadoras de televisión y escritoras, Katrin Brigl (Berlín/Ibiza) y Amelie Fried (Múnich/Formentera); el director de cine, Roman Polanski;⁶ el empresario de Otto-Versand, Michael Otto; la diputada conservadora en el Bundestag Dagmar Wöhrle; el abogado y exsecretario de Estado Rudolf Fischer (Buxtehude/Ibiza) y otros famosos abogados, escritores, periodistas y artistas alemanas, ingleses y francesas que recalán en Ibiza o viven en ella.

Niki Lauda, expiloto de Fórmula 1; Tom Hanks, actor norteamericano; Jil Sander; los futbolistas Zidane y Figo, así como otros relevantes personajes, expresan privada o públicamente su preocupación por esta macroautopista. Por el contrario, exfutbolistas como José Antonio Camacho, Jordi Cruyff, Ricardo Gallego, millonarios y algunos famosos como Jade Jagger, hija de Mick Jagger, de los Rolling Stones, y propietaria de una casa en Ibiza, están de acuerdo con las macroautopistas. Aunque la opinión de esta última no parece tan segura. En diciembre de 2005, Jade Jagger sufre un accidente en la isla en el que resultan heridos sus dos hijos. Posteriormente, al ser preguntada sobre si debía mejorar la seguridad de las carreteras, con-

⁵ Publicado el 21 de julio de 2005 en el *Diario de Ibiza*.

⁶ El conocido director con sede en París publica el manifiesto en diferentes periódicos, convirtiéndose en abanderado opositor de la construcción de las autovías en Ibiza, en defensa de la isla.

testa afirmativamente, sin dudarle. Pero sus palabras son, al parecer, mal interpretadas y la diseñadora de joyas no parece bendecir con sus palabras ninguna macroautovía.

Veinte empresas se presentan para dirigir las obras de Sant Antoni-Eivissa, pero sólo una se lleva la palma: FCC Construcciones, que, el 6 de septiembre de 2005, recibe la concesión. Curiosamente, Abel Matutes, padre de Stella, consejera ejecutiva del departamento de Economía y Hacienda, Vías y Obras del Consell Insular de Ibiza y Formentera, es vocal de FCC y, pese a presentarse como uno de los principales perjudicados por el proyecto, está dispuesto a defender a toda costa sus intereses en esta empresa.

Mientras tanto, se siguen recogiendo firmas contra el leonino plan de nuevas vías. Y una aplastante mayoría considera que el proyecto es excesivamente caro, innecesario e injustificable. Stella Matutes, la joven y apuesta *consellera*, trata de calmar a la población, asegurando que «no habrá impacto» en las obras, y anuncia que «está abierta al diálogo». Pero la oposición denuncia que la isla está ya muy saturada de asfalto: «Por un mes al año en que se llena la isla, no compensa una acción de este tipo. Se trata de una macro-obra en una mini-isla. Y hemos llegado a un punto en que tenemos que parar.»

Las autoridades del PP en el Consell Insular rechazan lo que consideran *campanyas de intoxicación* y siguen adelante con el proyecto a bendecido por los Matutes, quienes aconsejan terminarlo antes de que comience la campaña electoral, en el 2007. Para ello, la autovía del aeropuerto a Eivissa, de sólo 6 kilómetros, debe expropiar 278.000 metros cuadrados a 150 personas. Entre este tramo, la segunda vía de cintura (de 3 kilómetros) y la autovía de Eivissa-Sant Antoni (de 13,6 kilómetros), son casi un millón de metros expropiados, *peccata minuta* para un PP que sigue a rajatabla los deseos de Matutes. Y Pere Palau, presidente del Consell Insular y exvicepresidente y consejero de Betacar,⁷ acosado por una pregunta sobre la supuesta autopista, aprovecha para lavarse la cara con una frase redonda: «En todo caso, será la autopista más ecológica de cuantas se han hecho en España.»

⁷ Se trata de la empresa de alquiler de coches más importante de Ibiza. A su exvicepresidente no le conviene promocionar el transporte público y sí el privado. Y, por supuesto, apoya las autopistas que permitirán circular más coches de alquiler.