

Destrucción a toda costa

Julio 2006

Informe sobre la situación
del litoral español



GREENPEACE

Isla Bal

La política del Gobierno Balear se ha centrado en estos tres últimos años en la desmesurada construcción de obra pública en forma de autovías y autopistas que dejará endeudado al archipiélago durante muchos años. Un informe del BBVA revela que Baleares es el territorio con menor capital público del Estado, por debajo de Ceuta y Melilla.

El afán constructor del president Matas se ha visto acompañado de las mayores protestas que se recordaban en islas como Ibiza, donde la respuesta de los ciudadanos contra la construcción de las nuevas autopistas y autovías ha sido masiva. Las plataformas en defensa del territorio han presentado una Iniciativa Legislativa Popular (ILP) para tratar de salvaguardar los espacios naturales del archipiélago que forman una parte fundamental de su sociedad, modo y calidad de vida, aunque no sea así entendido por los gestores de su patrimonio.

Los nuevos tramos de viales son inaugurados por los constructores, que ven como cada kilómetro de carretera construido significa unos cuantos metros más de suelo rústico recalificado a urbanizables. Mallorca sigue por la senda de la saturación, pero su estela se extiende a Ibiza, Formentera, Menorca...

S e a r e s

En Baleares todo sigue haciéndose en nombre del turismo, incluso aquellas medidas que desaconsejan consultoras como Exceltur: reconversiones de hoteles en viviendas, adopción de modelos como el “todo incluido”, que arruina al sector de la restauración y al pequeño comercio, o continuar por la senda de la saturación urbanística, que cada vez espanta más a los turistas (por no mencionar a los ciudadanos que residen en dichas zonas).

En lo que se refiere al turismo, Greenpeace considera que las Islas Baleares deben apostar por la calidad y huir de fórmulas como el “todo incluido”, la construcción de segundas residencias y comenzar a jubilar algunas plazas hoteleras. Baleares es la comunidad autónoma con mayor número de plazas hoteleras de España, con más de 300.000 camas y con una oferta que en su mayoría “roza la obsolescencia”, según recientes estudios sobre este sector. Para hacer frente a esta situación, el estudio propone “un fuerte esponjamiento” en las áreas hoteleras que no debería ser desoído ni por la industria ni por las administraciones.

Acciones como la planteada por el Ayuntamiento de Calvià, empeñado en hundir una

fragata frene a su costa en un área de excepcional valor ambiental evidencia la falta de criterio y objetivos de futuro que presentan los gestores del patrimonio balear.

Saturación por tierra y por mar. Y, con la saturación, las ilegalidades. El Ministerio de Medio Ambiente calcula que son 10.000 las edificaciones o construcciones levantadas en la franja protegida por la Ley de Costas y que sólo 500 gozan de permiso.

Las previsiones para construir nuevos puertos deportivos hablan de casi 5.000 nuevos atraques en instalaciones deportivas como consecuencia de la Ley de Puertos de Baleares. Y no se sabe cuántos más llegarán ya que el Gobierno balear no pone límite al crecimiento de estas instalaciones ni siquiera cuando las propuestas de los promotores privados son rechazadas por los consistorios municipales (como en el caso de Es Viver en Ibiza).



© Greenpeace/Voluntariado Mallorca

Construcciones en primera línea en Andratx (Mallorca).

Urbanización y turismo

El precio de la vivienda es tan alto en Baleares que hasta los promotores insulares han mostrado su preocupación por este hecho, que se ve agravado por los bajos salarios (por debajo de la media nacional) y la inestabilidad en el trabajo (en 2003 el 90,22% de los contratos eran temporales). El presidente de la Asociación de Promotores Inmobiliarios de Baleares, Gabriel Oliver, en recientes declaraciones preveía un “momento de ruptura” en el que los consumidores no podrán comprar una vivienda, lo que supondrá también “un problema para los empresarios del sector”. El precio medio del metro cuadrado en Palma de Mallorca alcanzó los 2.127 euros en 2005 (un 12,5% más que el año anterior)¹.

Las plataformas en defensa del territorio de Baleares han puesto en marcha una ILP contra las agresiones territoriales que ha sido admitida a trámite por el Parlamento balear. Mediante este mecanismo legal se ha presentado una propuesta de Ley para acabar con la construcción de nuevas autopistas y autovías, la autorización de nuevos campos de golf, la ampliación o construcción de aeropuertos, las grandes ampliaciones o la instalación de nuevos puertos deportivos, para evitar que se

puedan construir parques temáticos y centros comerciales en el suelo calificado como rústico y para impedir la construcción en los primeros 500 metros de costa.

La construcción de carreteras y autovías está suponiendo la destrucción de grandes áreas rurales en Mallorca. El Plan de Carreteras de la isla supondrá la destrucción de 2.000 hectáreas de suelo², afectando en muchos casos a espacios naturales.

Mallorca

La isla continúa su tendencia a urbanizar cada metro de suelo, especialmente en las ciudades de Palma o Calvià, cuyos gobernantes siguen alentando las edificaciones rodeadas de centros comerciales, parques temáticos o campos de golf, que justifican como imprescindibles, dentro de una maraña de saturación urbanística y exceso de oferta indiferenciada del que no parecen querer salir. Este año se conocía la venta de **Can Domenge**, propiedad del Consell de Mallorca, por un precio muy inferior al valor de mercado y sin exigir un precio tasado para las viviendas que allí se construyan, poniendo en evidencia el escaso interés social de las instituciones.

La urbanización está por encima de cualquier criterio, lo que motiva que muchos casos

¹ Según datos del estudio de mercado de 2005 de la Sociedad de Tasación.

² Según cálculos del GOB.



Playa de Es Trenc, Mallorca.

acaben en los juzgados. Uno de los casos que lleva más tiempo en los tribunales ha sido el de **ses Covetes, en Campos**. La construcción de 67 apartamentos en dominio público marítimo-terrestre en la playa de Es Trenc comenzó en 1994. Las obras fueron denunciadas por el GOB y finalmente, tanto la Audiencia Nacional como el Tribunal Supremo, han confirmado la ilegalidad de las construcciones y la protección del terreno, incluido dentro la franja de 100 metros de Costas. El Ayuntamiento de Campos (PP) se ha gastado más de medio millón de euros en la defensa de los apartamentos ilegales.

Otro proyecto controvertido es el de la urbanización planificada en **ses Fontanelles**, una zona húmeda que se localiza en la carretera de la playa de **Palma** junto a Can Pastilla, donde también hay planes para construir un centro comercial y un acuario.

En mayo del año pasado el ayuntamiento paralizaba las obras de construcción de la urbanización. Al mismo tiempo el Ministerio de Medio Ambiente iniciaba los trámites de deslinde de esta zona húmeda paralizando la construcción del centro comercial y el acuario en la zona. Pero en diciembre el Ministerio anunciaba su intención de archivar el expediente de deslinde, dando luz verde al centro comercial y al acuario. Poco después el ayuntamiento aprobaba la urba-

nización de 81.000 metros cuadrados alrededor del humedal.

El GOB ha anunciado que acudirá a la Fiscalía si comienzan las obras de urbanización, que supondrían la desecación de una parte del espacio natural. Una nueva decisión del Ministerio de Medio Ambiente este mes de mayo volvía a iniciar el expediente de deslinde, incluyendo la zona húmeda y estableciendo la franja de protección correspondiente a su alrededor (a pesar de que en septiembre de 2005 José Fernández, Director General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente, declaraba que “no veía ningún motivo para impedir la construcción de un acuario en el humedal de ses Fontanelles” y que así lo había transmitido a los promotores).

En **Calvià**, la urbanización de la marina de Magalluf tiene luz verde para edificar 3.000 plazas turísticas y residenciales, un centro comercial y de ocio destruirá 660.000 m² de una antigua zona húmeda.

En **Santa Margalida** se proyecta la construcción de un campo de golf, un hotel y un centro social y comercial en una extensión de 850.000 metros cuadrados en **Son Real**. El Ayuntamiento ha solicitado la declaración de Proyecto de Interés General para poder construir el campo de golf de 27 hoyos. El terreno está calificado como suelo rural y forestal y



Es Grau, Menorca.

acumula una gran riqueza de restos arqueológicos (se han localizado 34 yacimientos¹). La Plataforma “Son Real no té preu” solicitó el año pasado su declaración como Bien de Interés Cultural (BIC).

El GOB ha denunciado que la construcción de un centro geriátrico en **Santa Margalida** encubre la construcción de un complejo hotelero con piscinas, pistas de tenis y un mini campo de golf en unos terrenos que tienen la calificación de no edificables al ser suelo rústico. La promotora del complejo es Ayco, participada por Sa Nostra.

El Ayuntamiento de **Llucmajor** está revisando su Plan General de Ordenación Urbana para aumentar el suelo urbanizable utilizando la figura de “área de reconversión territorial” para crear dos grandes zonas edificables de 170.000 m² que saturarán todavía más de construcciones esta localidad². Este mismo ayuntamiento tiene planes para construir 800 plazas turístico-residenciales en el Cap de Regana en terrenos catalogados como suelo rústico y a pesar de que las intenciones iniciales del Plan Territorial recogían la protección de la zona.

El proyecto de urbanización de **Cala Blanca (Andratx)** incluye la construcción de 300 viviendas en primera línea de mar, junto a la única playa virgen que queda en el municipio.

Salvem Eivissa!

“Deberíamos salir a la calle gritando todos a una: Salvem Eivissa! El simple eco de este grito serviría para derribar el muro de las excusas tras el que se escudan los gobernantes cuando dicen los miles de votos que obtuvieron el año pasado, y comprender que eran votos, no licencias para destruir”.

Extracto de la carta de Juan Ribas Costa publicada en el *Diario de Ibiza*. 19 de octubre de 2005.

El Ayuntamiento de **Manacor** ha dado ya las licencias para construir 189 viviendas en **s'Estany d'en Mas**, que se suman a la propuesta de un nuevo campo de golf y un hotel.

Ibiza y Formentera

El Grup d'Estudis de sa Naturalesa (GEN) ha solicitado al Gobierno español que interponga un recurso de inconstitucionalidad contra la ley de medidas específicas para **Ibiza y Formentera** en materia de ordenación territorial, urbanismo y turismo, aprobada el pasado mes de diciembre. La ley permite que el suelo rústico, que ha de ser dedicado a usos tradicionales y vinculados con la naturaleza, pueda tener ahora usos turísticos, como la creación de nuevos hoteles.

En **San Joan de Labritja** se ha propuesto la construcción de 60 apartamentos y 40 chalés en el litoral de **Benirràs**, una zona en excelente estado de conservación en el litoral pitiuso.

En **Sant Josep** la construcción de varias viviendas en un acantilado en **sa Caixota** se encontró con una accidentada interrupción al producirse el deslizamiento de los terrenos. El Ayuntamiento otorgó las licencias de construcción a pesar de tener informes sobre la inestabilidad de los acantilados. Los propietarios han propuesto la construcción de un



En Sant Elm, Andratx (Mallorca) se prevé la construcción de un puerto deportivo.

muro de 300 metros de longitud para evitar más corrimientos de tierra y seguir adelante con la edificación.

President, las Islas Baleares asfaltadas no tienen futuro^{III}

Durante los tres primeros años de legislatura del Partido Popular uno de los planes más agresivos para el territorio puesto en marcha en las Baleares ha sido el Plan de Carreteras, que contó con 22.000 alegaciones en el trámite de información pública. En estos tres años se han planificado 240 kilómetros de autopistas y autovías, de las que se ha ejecutado el 75%.

En el caso de Mallorca, han sido seis las autopistas construidas: Variante de Inca (9,5 km y un coste de 35 millones de euros), Inca-Sa Pobla (10,3 km y cuatro carriles con un coste de 49,6 millones de euros), S'Arenal-Llucmajor (55,9 millones de euros), Variante de Llucmajor, Palma-Universidad (6 km y 9 millones de euros de coste) y Palmanova-Pequera (10 km y un coste de 49,3 millones de euros).

Esta gran inversión de dinero público que endeudará a Baleares durante décadas podría haberse visto muy recortada si las obras se hubiesen limitado a una mejora de las carreteras existentes, pero parece claro que la

intención es que, tras las máquinas asfaltaradoras, lleguen las grúas de la construcción. Una actitud que, además, arrincona cualquier posibilidad de desarrollar transportes públicos en las islas, como el tren.

En el caso de Ibiza y Formentera el **Plan Territorial Insular (PTI)** ha abierto la puerta a nuevas actuaciones en materia de carreteras y puertos deportivos. En Ibiza las dos autopistas construidas, la vía Ibiza-Sant Antoni de 13,6 km y la autopista que unirá la capital con el aeropuerto, han contado con una fuerte contestación social. Esta última contempla la demolición de más de una docena de casas en menos de un kilómetro de los seis que tendrá la nueva carretera.

La Plataforma antiautopistas ha realizado numerosas concentraciones, algunas las más multitudinarias que se recuerdan en la isla (el 17 de febrero se movilizó el 10% de sus 110.000 habitantes), contra la demolición de las casas y la construcción de la carretera.

Abel Matutes, ex ministro de Exteriores, ex comisario europeo de PP y ex alcalde de Ibiza está vinculado a dos empresas a las que se les ha adjudicado los tres tramos de la carretera; por un lado Fomento de Construcciones y Contratas, de la que es miembro del consejo de administración, y también está probada su vinculación con la cantera de la que se



Ses Illetes, Mallorca.

extraerá la grava para la obra, de la que tiene participaciones. Su hija, Stella Matutes, es la actual consejera del Obras Públicas del Consell de Ibiza.

¿Hacia dónde va el turismo?

Baleares es la comunidad autónoma con más plazas hoteleras de España, 314.021 distribuidas en 1.272 establecimientos³. Un informe del Centro de Investigación Económica de las Islas Baleares revela que el 61% de la oferta hotelera de Baleares “roza la obsolescencia”, siendo la oferta hotelera de Ibiza y Formentera la más anticuada y de menor calidad de las islas debido a la fuerte concentración de establecimientos. Para hacer frente a esta situación, el estudio propone “un fuerte esponjamiento” en las áreas hoteleras.

Pero, de momento, continúa la obsesión por atraer más turismo a cualquier precio a las Islas Baleares, lo que está suponiendo una carrera sin sentido hacia la destrucción total de la riqueza cultural, ambiental, social y paisajística del archipiélago.

Todo vale con tal de seguir en una huida hacia delante: la reconversión de hoteles en apartamentos a pesar de la fuerte repercusión que tendrá sobre el empleo; el apoyo decidido a la construcción de nuevos campos de golf sin tener en cuenta sus costes negativos

en forma de contaminación, consumo de agua y suelo; la extensión de la fórmula “todo incluido”, por la que el cliente paga entre 18 y 22 euros diarios de media y disfruta de comida, bebida y cama y apenas deja riqueza en la industria local...

La apuesta por la construcción de segundas residencias juega en contra de la industria turística, que debe apostar por la calidad y huir de fórmulas como el “**todo incluido**”, con el que los empresarios tratan de luchar contra la sobreoferta hotelera. Esta modalidad está cada vez más extendida sobre todo en la isla de Mallorca (se ha duplicado en tan sólo dos años) y algo menos en Ibiza, está contribuyendo a aumentar la crisis que vive el sector y que se extiende sobre todo por las zonas turísticas como **Cala Millor, Cala Ratjada, sa Coma, Cala d'Or, Peguera, Calvià, Alcúdia o s'Arenal**. Comisiones Obreras ha exigido la aprobación de una norma autonómica que regule este producto turístico.

La fiebre por los campos de golf como salida a la crisis del turismo se concreta en **Mallorca** en la construcción de tres instalaciones en Palma, Son Muntaner (ampliación), Son Gual y Puntiró; la tramitación de otro en Son Averso, acompañado de dos hoteles, y la propuesta para uno más en la Playa de Palma.

³ Según datos de Hosteltur.



Obras de construcción del túnel para el nuevo acceso al Port de Sóller (Mallorca).

Actuaciones en el litoral

La Comisión de Medio Ambiente del Congreso de los Diputados aprobó el pasado mes de marzo una proposición no de ley instando al Gobierno central a considerar Baleares como uno de los objetivos prioritarios dentro del programa de adquisición de fincas del Ministerio de Medio Ambiente debido a las especiales características de su territorio, muy vulnerable a la sobreexplotación de la costa como consecuencia de la actividad turística.

El Ministerio de Medio Ambiente estima que existen cerca de 10.000 instalaciones privadas ocupando el dominio público marítimo-terrestre en las Islas Baleares, de las cuales sólo 500 han obtenido una concesión de la Dirección General de Costas.

Una importante **sentencia del Tribunal Supremo** avala las tesis defendidas, casi siempre, por el Ministerio de Medio Ambiente de que el Estado debe recuperar para el dominio público marítimo-terrestre las zonas costeras que habiendo sido parajes naturales ahora se encuentran desnaturalizadas por haberse construido en ellas. La sentencia tiene como objetivo **apoyar el deslinde realizado por el Ministerio de Medio Ambiente en la isla de Formentera** en 1997 y

que fue impugnado por un gran número de propietarios. Una de las empresas denunciadas Nigi SA argumentó el rechazo en base a que la zonas de litoral que ya estén consolidadas como urbanas y hayan perdido su carácter natural impiden al Estado su recuperación para el dominio público, pero tanto la Audiencia Nacional como el Tribunal Supremo se han opuesto tajantemente a este argumento.

Greenpeace y el GOB denunciaron el pasado mes de febrero ante la Fiscalía de Medio Ambiente de Baleares la construcción de una pasarela de madera de ipé dentro de las obras de modernización de los accesos al **Parque Natural de la Albufera de Mallorca**. La madera de ipé procede de la destrucción de la Amazonía brasileña, por lo que podríamos estar ante un delito ambiental recogido en el código penal. La Fundació pel Desenvolupament Sostenible de les Illes Balears, responsable del proyecto, no ha acreditado la legalidad de la madera. Greenpeace ha pedido al Govern que siga el ejemplo de otros ayuntamientos mallorquines y adopte una política de contratación pública que exija madera procedente de la gestión responsable de los bosques, máxime cuando ya hay un grupo de empresas mallorquinas cuyo trabajo está acreditado por el certificado forestal FSC⁴.

En **Formentera** la empresa Formentera Club SA sigue adelante con su proyecto para

⁴ Las empresas mallorquinas importadoras, almacenistas y transformadoras de madera FSC son Carpintería Vicens SL, Comercial e Industrial Bargar SA, Compañía Insular Mercantil SA (CIMS), Mundiforest SL, Fustería Font SA, Grup Orell y M.Riera SA.



La playa “privada” del hotel Barceló en Cala Viñas, Calvià (Mallorca).

construir un camping en **Ca Marí**, en primera línea de playa. De hecho, el proyecto original invade la servidumbre de protección marcada por la Ley de Costas. Tanto el ayuntamiento como el Consell Insular y el Govern balear han acordado actuar de manera conjunta para evitar el proyecto.

La playa privada de Barceló

El grupo Barceló Empresas ha ofertado como “playa privada” un espacio litoral público en Calvià. El hotel Barceló Cala Viñas ejecuta obras de remodelación del hotel y ha aprovechado para abrir accesos directos a la playa invadiendo la franja protegida por la Ley de Costas. Al parecer, cuenta con una autorización de Costas para “arreglar el dominio público marítimo-terrestre”, pero todo indica que se trata de algo más que un “arreglo”, ya que se están efectuando movimientos de tierras para cubrir un roquedal y creando accesos a la playa, de la que el grupo Barceló parece tener intención de apropiarse a pesar de que la Ley de Costas determina en su artículo 33 que las playas no serán de uso privado. Y no parece ser éste el único caso en el que el grupo Barceló ofrece “playa privada”, el hotel Barceló Fuerteventura (Caleta de Fuste) ofrece este mismo “servicio”, como también lo hace el Barceló Las Margaritas (Playa del Inglés), en Gran Canaria, o el Barceló Albatros (Illetas), en Mallorca⁵.

Un amplio colectivo formado por la Cofradía de pescadores de Mahón, la Federación de Actividades Subacuáticas de Menorca, la asociación de Amigos del mar de Mahón, la asociación Amigos del Puerto de Mahón, el Club Florit sub, el Diving Punta Prima, el Club Torrent, el Club s'Algar Diving y el GOB llevan demandando desde hace tiempo la protección de la Isla del Aire, en el sureste de Menorca, y su declaración como Reserva Natural Marítimo-Terrestre sin que la Conselleria de Medi Ambient haya concretado las actuaciones necesarias para garantizar su preservación.

El despropósito turístico: el hundimiento de la fragata Baleares

Digno de figurar en el catálogo de los mayores despropósitos turísticos, el proyecto para hundir una fragata en una zona adyacente a la Reserva Marina de las Islas Malgrats frente a la costa de Calvià (Mallorca) con el objetivo de fomentar el turismo de buceo es ambientalmente indefendible. Greenpeace y el GOB han iniciado una campaña contra este proyecto y han presentado alegaciones contra el hundimiento de estas tres mil toneladas de chatarra⁶.

En su negativa al proyecto, Greenpeace ha hecho hincapié en la irracionalidad del mismo desde el punto de vista ambiental por

⁵ <http://www.quehoteles.com/hotel-de-illetas-Barcelo-Albatros-4C15P156D603Z13631EF.htm>

⁶ Las alegaciones de Greenpeace están disponibles en <http://www.greenpeace.org/espana/reports/alegaciones-contra-el-hundimie>



Son Saura, Menorca.

la evidente artificialización de la zona afectada directamente por el hundimiento y su entorno cercano. La calidad del paisaje submarino sufriría severamente debido a este elemento artificial de grandes dimensiones y 3.000 toneladas de peso. Es obligatorio señalar que el Convenio de Barcelona para la Protección del Mediterráneo contra la contaminación es contrario al hundimiento de barcos en el Mediterráneo desde el año 2000.

Los promotores del proyecto defienden que la fragata incrementará la biodiversidad de la zona, pero el efecto que realmente generará será la modificación de las condiciones ecológicas de un área de fondos arenosos en buen estado de conservación. Argumentan igualmente que el proyecto disminuiría la presencia de buceadores en otras áreas protegidas, pero su efecto será más bien el contrario, pues se encuentra junto a una Reserva Marina. Hablan también de acabar con la pesca de arrastre ilegal, pero esta competencia pertenece a la administración pesquera balear, que trata así de escudar su incapacidad para controlar una actividad ilegal. Los pretendidos beneficios socio-económicos que prevén los promotores tras el hundimiento serían, en todo caso, de escasa importancia en un municipio como Calvià, hiperdesarrollado turísticamente.

La Dirección General de Costas, organismo responsable de otorgar una concesión admi-

nistrativa al Ayuntamiento de Calvià para llevar a cabo su plan, finalmente ha dejado en suspenso su decisión.

Dos opciones para recorrer Menorca a pie: Camí del Litoral vs Camí de Cavalls

En 2002, con Jaume Matas en el Ministerio de Medio Ambiente, se presentaba el proyecto de construcción del Camí del Litoral, un sendero para recorrer la costa que planteaba una serie de actuaciones en contra de la normativa de protección de los espacios protegidos. La propuesta incluía excavaciones, pavimentaciones e instalación de infraestructuras en sistemas dunares y otros despropósitos ambientales despreciando la existencia del Camí de Cavalls, un camino ya existente de tradición histórica en la isla de Menorca.

El empeñamiento en la construcción del Camí del Litoral por parte de la administración balear puede acabar siendo infructuoso, ya que el Ministerio de Medio Ambiente ha anunciado que destinará los fondos previstos por Matas para el Camí del Litoral al Camí de Cavalls. A pesar de ello, el Consell Insular ha anunciado que mantendrá algunas de las actuaciones del Camí del Litoral que duplican los senderos sin ningún sentido.



Port Adriano, en Calvià (Mallorca), tiene prevista una ampliación.

Puertos

La Ley de Puertos abrió la puerta a la construcción de nuevos puertos deportivos y la ampliación de los ya existentes tras varios años de moratoria motivada por el gran número de instalaciones presentes en el litoral balear y por los daños ambientales que llevan aparejados. Greenpeace denunció tras su aprobación que esta Ley contribuirá a agravar el problema de pérdida de arena y contaminación de las playas de la que ya son responsables, en gran medida, los 40 puertos deportivos existentes.

Los proyectos presentados suponen 4.500 amarres más en **Mallorca**. En tramitación se encuentran la ampliación de Port Adriano y Palmanova, en **Calvià**, la del Club Náutico del Molinar (duplicando su capacidad actual) y la del Club Náutico de s'Arenal en **Palma**. En sus fases iniciales están los proyectos de nuevos puertos deportivos o ampliaciones en Portopetro en **Santanyí**, Portocolom en **Felanitx**, Cala Bona en **Son Servera**, Cala Rajada en **Capdepera**, Can Picafort y Son Serra de Marina en **Santa Margalida**, Sant Elm en **Andratx**, Moll Vell de **Palma** y el puerto de **Sóller**. Port Portals en **Calvià** podría ampliarse en un futuro cercano. El Ayuntamiento de **Manacor** ha incluido en su PGOU la construcción de un puerto deportivo en Porto Cristo de 250 amarres en una primera fase.

La ampliación de **Port Adriano o port d'El Toro** supondrá la duplicación de la superficie y capacidad actuales y llevará aparejadas graves afecciones ambientales, como la destrucción de 25.000 metros cuadrados de *Posidonia oceanica*. Por otra parte la dinámica litoral se verá alterada por la construcción de diques y escolleras, aspecto que también incidirá negativamente en la calidad de las aguas de baño al impedir la renovación natural de las masas de agua.

De la extensa lista de ampliaciones de instalaciones náutico-deportivas, parece haberse caído definitivamente el puerto de **s'Estanyol, en Lluçmajor**, que preveía multiplicar por cinco su superficie actual y pasar de los 285 amarres actuales a 628. El proyecto de 1995 fue paralizado por orden judicial y declarado nulo ya que, entre otros aspectos, afectaría a una zona declarada Área Natural de Especial Interés (Marina de Lluçmajor) y a la Reserva Marina del Migjorn de Mallorca. De igual forma se vería dañada por la ampliación una extensión de superficie marina declarada como LIC y la ZEPa de Cabrera, que engloba al archipiélago y llega hasta esta área.

Los principales impactos ambientales negativos de la ampliación de s'Estanyol se darían sobre la *Posidonia oceanica* que habita estos fondos marinos sepultando 45.000 metros cuadrados de pradera, así como sobre la dinámica litoral,



Obras de ampliación del Port de Sóller (Mallorca).

afectando a la llegada de arena al Racó de s'Arena. El pasado mes de noviembre la Consellería de Obras Públicas manifestaba su oposición al proyecto por su inviabilidad en base a los motivos ambientales. Quizá haya tenido algo que ver en esta decisión la postura de la Comisión Europea quien tuvo que recordar al Govern balear que estaba disfrutando de fondos de un proyecto LIFE europeo en esta zona y que la realización de cualquier obra con impactos negativos sobre los hábitats y especies protegidas por el proyecto sin previa información a la Unión Europea conlleva la devolución total de las cantidades recibidas^v.

El pasado 22 de octubre el Boletín Oficial de las Islas Baleares publicaba la orden de la Conselleria de Obras Públicas para la elaboración de un nuevo Plan Director del **Puerto de Sóller**. Se acordaba también la suspensión del Plan de utilización de los espacios portuarios recientemente aprobado. Junto con la suspensión del plan llegaban la construcción de edificios comerciales, restaurantes, servicios administrativos... obras todas ellas prohibidas por el plan de utilización de los espacios portuarios de este puerto. El GOB presentó un recurso contra la citada suspensión al considerar que esta actuación incumplía la Ley de Puertos de las Islas Baleares.

En **Menorca** los planes previstos para los puertos deportivos podrían suponer mil nue-

vos amarres. Se conocen los proyectos para construir dos en el puerto de **Mahón**, el dique de **Fornells**, en Cala en Busquets (**Ciutadella**) y podría recuperarse el de Cala en Bosch (Ciutadella) a pesar de haber sido rechazado por el Plan Territorial de la isla.

La defensa de la ciutadella

El proyecto de ampliación del Puerto de Ciutadella planteaba la construcción de un gran dique exterior para ampliar las instalaciones y construir un puerto deportivo en Cala en Busquets, de cuya construcción se sacarían los materiales para el relleno del dique al ser necesario excavar más de un millón de metros cúbicos de tierra y rocas. Los terrenos colindantes al nuevo puerto deportivo que en la actualidad son suelo rústico tendrían según el plan de usos del puerto "vocación urbanizable".

El proyecto no valoraba los impactos ambientales que se derivarían de una actuación tan brutal sobre el litoral de Ciutadella. A pesar de las quejas y alegaciones presentadas por asociaciones ecologistas y ciudadanas, el Govern decidió seguir adelante con el proyecto y solicitó al Ministerio de Medio Ambiente la cesión de la lámina de agua para poder realizar las obras. La Plataforma en contra del puerto inició entonces una campaña de recogida de firmas contra el proyecto que alcanzó 16.000



Port de Valldemossa, Mallorca.

adhesiones. Por su parte, un segundo colectivo a favor de las obras de ampliación asegura haber reunido 20.000 firmas, aunque un vistazo a sus firmas hace dudar de esta cifra ya que incluyen como firmantes a todos los socios de varias entidades firmantes (cuyos nombres no desvelan) así como las firmas recogidas en campañas anteriores. Y por esa misma regla, las 16.000 firmas contra la ampliación se ampliarían hasta más de 100.000, ya que habría que sumar, por ejemplo, los más de 90.000 socios de Greenpeace que han apoyado decididamente esta campaña.

En diciembre de 2005 el Ministerio de Medio Ambiente anunciaba su decisión negativa sobre la cesión del espacio del dominio público marítimo-terrestre para llevar a cabo la tremenda obra proyectada. A pesar de ello, la Comisión Balear de Medi Ambient ha decidido seguir adelante con el proyecto del puerto deportivo de Cala en Busquets.

En **Ibiza** se sumarán a los tres puertos deportivos existentes y sus 2.800 amarres, los nuevos proyectos de **Punta Xinxó** en **Sant Josep** para construir 500 amarres y **es Viver** en **Eivissa Villa**, así como la ampliación del Club Náutico de **Sant Antoni**, que aumentará en 300 amarres sus instalaciones. Estos proyectos sumarán 2.061 amarres en el litoral de la isla a los que habrá que añadir los 327 amarres del proyecto de **ses Variades en Sant Antoni**, pro-

movido por Marina de San Antonio Abad SL (participada por empresas del grupo Matutes).

La construcción de un nuevo puerto deportivo en **es Viver** tiene varias propuestas. El promovido por las empresas Sirenis (Matur SA), Fiesta Hoteles (del grupo de empresas Matutes) y el hotel Torre del Mar, denominado “Puerto Deportivo La Punta SL”, ocuparía 600 metros lineales de costa y constaría de un espigón de 600 metros junto a la playa de ses Figueretes para albergar 885 amarres. La segunda propuesta, “Puerto ses Rates” presentada por Marina Miramar SA y Astilleros Astondoa SA se ubicaría en el mismo tramo de costa, daría cabida a 450 amarres y sus dimensiones serían algo menores. Existe una tercera propuesta.

Estos proyectos supondrían una afección ambiental gravísima sobre la extensa pradera de *Posidonia oceanica* que sobrevive frente a esta costa. 120.000 m² se verían afectados directamente por las obras de construcción según queda recogido en los estudios de impacto ambiental de los proyectos. El Ayuntamiento de Eivissa ha descartado las propuestas por considerarlas “absolutamente desmesuradas” para su entorno. A pesar de ello, a finales de mayo el Govern sacaba a información pública la alternativa de Sirenis, Fiesta Hoteles y el hotel Torre del Mar, argumentando que su tramitación se inició en



Cala Deià sufrió un vertido de hidrocarburos en marzo.

1975, aunque ha puntualizado que ello “no significa que finalmente vaya a llevarse a cabo”. El Pacte del Consell Insular ha denunciado el trato de favor dado por el Ejecutivo de Matas al grupo Matutes, ya que se ha optado por esta propuesta rechazando las otras dos presentadas.

Y no se sabe cuántos más llegarán. El Gobierno balear no pone límite al crecimiento del turismo náutico, obviando los graves impactos sobre los fondos marinos y las praderas de *Posidonia* y a costa de destruir los pocos espacios vírgenes que quedan en su litoral.

Contaminación

La ingente cantidad de obras en las costas baleares no va acompañada por el mismo empeño por parte del Govern balear de acabar con los vertidos que se producen en su litoral.

Es el caso de la urbanización **Cala Tarida en Sant Josep (Eivissa)**, que vierte sus aguas residuales directamente al mar según consta un informe técnico del Consell Insular. Está prevista la construcción de una depuradora, sin fecha de inicio todavía, que incluye la construcción de un emisario submarino que simplemente alejará el vertido de las aguas residuales en lugar de reciclarlas para su pos-

terior utilización. En la zona ya existen dos pequeñas depuradoras que se ven continuamente desbordadas y acaban vertiendo las aguas residuales directamente a la arena de las playas de Cala Tarida y Cala Corral.

Una situación similar se vive en la cala **Bini-dalí en Menorca**. La depuradora ha previsto la construcción de un emisario submarino con salida dentro de la cala, una zona muy frecuentada por los bañistas.

El GOB denunció el pasado mes de marzo el vertido de hidrocarburos (entre 500 y 2.000 litros de gasoleo) proveniente del hotel La Residencia, situado junto al Torrent Mayor de Deià, en **Cala Deià (Mallorca)**. En **Pollença** los vertidos contaminantes procedentes de la depuradora en el torrente de Sant Jordi convierten las aguas de esta zona en no aptas para el baño.

Enlaces de interés

GOB Mallorca: www.gobmallorca.com

GOB Menorca: www.gobmenorca.com

Grup d'Estudis de sa Naturalesa (GEN): www.gengob.org

Puntos negros en el litoral balear. *Mallorca*



Mallorca

1. Pollença. Torrente de Sant Jordi: vertidos de aguas residuales.

2. Parque Natural de la Albufera. Pasarelas de madera procedente de la destrucción de la Amazonía.

3. Santa Margalida. Son Real: urbanización y campo de golf en terrenos rurales y forestales con restos arqueológicos. Dos puertos deportivos.

4. Capdepera. Cala Rajada. Puerto deportivo.

5. Son Servera. Cala Bona. Puerto deportivo.

6. Manacor. Urbanización, hotel y campo de golf. Proyecto de puerto deportivo en Porto Cristo.

7. Felanitx. Puerto deportivo.

8. Santanyí. Puerto deportivo.

9. Campos. Ses Covetes. Urbanización ilegal en dominio público marítimo-terrestre.

10. Lluçmajor. Urbanización.

11. Palma de Mallorca. Cinco campos de golf. Puerto deportivo Moll Vell.

Ses Fontanelles: urbanización en zona húmeda.

12. Calvià. Urbanización Marina de Magalluf, 3.000 plazas turísticas y residenciales. Hotel Barceló Cala Viñas ha privatizado un tramo de playa. Proyecto de hundimiento de fragata.

Ampliación de dos puertos deportivos (Port d'El Toro y Palmanova).

13. Andratx. Urbanización en Cala Blanca. Puerto deportivo de Sant Elm.

14. Deià. Cala Deià: vertido de hidrocarburos.

15. Sóller. Puerto deportivo.

Puntos negros en el litoral balear. *Menorca, Ibiza y Formentera*



Menorca

- 16. Ciutadella. Cala en Busquets. Puerto deportivo.
- 17. Fornells. Puerto deportivo.
- 18. Mahón. Puerto deportivo.
- 19. Binidali. Cala Binidali: recibe vertidos de aguas residuales.

Ibiza

- 20. San Joan de Labritja. Benirràs. Urbanización en el litoral.
- 21. Eivissa villa. Es Viver: puerto deportivo.
- 22. Sant Josep. Sa Caixota: urbanización en acantilado. Punta Xinxó: puerto deportivo. Cala Tarida: recibe vertidos de aguas residuales.
- 23. Sant Antoni. Ampliación del Club Náutico. Ses Variades: puerto deportivo.

Formentera

- 24. Ca Marí. Camping en primera línea de playa.

Abreviaturas

BIC	Bien de Interés Cultural
CAM	Caja de Ahorros del Mediterráneo.
COTMAC	Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias
DIA	Declaración de Impacto Ambiental
EDAR	Estación Depuradora de Aguas Residuales
EIA	Evaluación de Impacto Ambiental
ENCE	Empresa Nacional de Celulosas
FEDER	Fondos Europeos de Desarrollo Regional
FSC	Forest Stewardship Council (Consejo de Administración Forestal)
GEN	Grup d'Estudis de sa Naturalesa de Ibiza
GOB	Grupo Ornitológico Balear
Ha	Hectárea
Hm ³	Hectómetros cúbicos
ICV	Iniciativa Per Catalunya
ILP	Iniciativa Legislativa Popular
IP	Independientes Portuenses (El Puerto de Santa María, Cádiz)
IVVSA	Instituto Valenciano de la Vivienda (Comunidad Valenciana)
IU	Izquierda Unida
JEN	Junta de Energía Nuclear
LIC	Lugar de Interés Comunitario de la Red Natura 2000 europea
LIFE	Instrumento Financiero para el Medio Ambiente
LOUA	Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía
LRAU	Ley Reguladora de la Actividad Urbanística de la Comunidad Valenciana
LUV	Ley Urbanística Valenciana
M ²	Metros cuadrados
PA	Partido Andalucista
PAI	Programa de Actuación Integrada (Comunidad Valenciana)
PATL	Plan de Actuación Territorial del Litoral (Comunidad Valenciana)
PGOU	Plan General de Ordenación Urbana
PIB	Productor Interior Bruto
PIOT	Plan Insular de Ordenación y Territorio (Islas Canarias)
PN	Parque Natural
POLA	Plan de Ordenación Litoral de Asturias
POTA	Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía
POTLOH	Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva
PP	Partido Popular
PSIR	Proyecto Singular de Interés Regional (Cantabria)
PSOE	Partido Socialista Obrero Español
PSPV	Partido Socialista del País Valenciano
PTI	Plan Territorial Insular (Ibiza y Formentera)
PXOM	Plan Xeral de Ordenación Municipal (Galicia)
RACC	Real Automóvil Club de Cataluña
SEPRONA	Servicio de Protección de la Naturaleza de la Guardia Civil
TSJ	Tribunal Superior de Justicia
UV	Unió Valenciana
VPO	Vivienda de Protección Oficial
ZEPA	Zona de Especial Protección Para las Aves de la Red Natura 2000 europea

Referencias

ⁱ Alegaciones contra la declaración del proyecto de Son Real como proyecto de Interés General formuladas por el GOB.

ⁱⁱ “L’àra de reconversió de Lluçmajor, una nova excusa per seguir edificant, segons el GOB”. 17.10.05.

ⁱⁱⁱ Titular de la nota de prensa del GOB conocida el 31.03.06.

^{iv} Respuesta E-3543/05ES del Sr. Dimas, Comisario de Medio Ambiente a la pregunta formulada por el europarlamentario David Hammerstein Mintz a la Comisión Europea. 16.10.05.