

LA LLUITA CONTRA L'AUTOPISTA PALMA-INCA

PERE J. GARCIA MUNAR

INTRODUCCIÓ

La lluita contra l'autopista d'Inca, a principi de 1987, un fet minúscul, gairebé insignificant, en tot el que suposa l'esdevenir històric. Un episodi gairebé anecdòtic ocorregut en un període fugaç de la història de Mallorca. Per què aturar-nos en aquest fet? Què té d'especial? Aquestes són preguntes que cal explicar.

Sense voler caure en l'excés justificatiu que la Història en majúscules es fa a partir de petites històries, cosa que només en part és certa i que cal evitar per no caure en la història anecdòtica i aïllada, sí que és bo, i fins i tot necessari, rescatar moments significatius del nostre passat que poden donar llum i ser exemplificatius del què, per què, qui i com va ser una realitat que pretenem conèixer.

L'objectiu d'aquest estudi és molt més que relatar uns fets aïllats, és mostrar una realitat com fou l'explosió dels moviments socials i de l'ecologisme/proteccionisme just després de la mort de Franco i la sortida de la Dictadura.

L'allau revolucionari¹ en què van entrar molts ciutadans conscients que rebutjaven el model social establert i que veien propera la sortida del túnel en l'ocàs de la Dictadura va ser espectacular. Desenes i desenes de grups i organitzacions de tot tipus sortiren a la llum, cadascuna amb el seu iderari i

1 Revolucionari en el sentit de canvi sobtat, de presa de consciència, de mobilització i acció que abans no es produïa.

reivindicacions pròpies. Era el moment, havia d'arribar un canvi, es notava en l'ambient i calia posicionar-se.

D'aquesta manera velles idees rescatades dels postulats més teòrics de l'anarquisme i del marxisme, en totes les seves variants, convivien amb les noves idees vingudes de l'Europa de les últimes dècades com l'ecologisme, el feminisme o les noves fórmules organitzatives antisistema.

Arribats a aquest punt no ens queda més que citar, de manera ràpida i austera, un fenomen que al nostre entendre és clau i central ens els anys de la Transició i que va arrelar per a la posterioritat: l'ecologisme. L'ecologisme va ser, com a la resta de l'Estat, una ideologia que va sofrir un fort auge gràcies a la presa de consciència de la societat. Els grups ecologistes florien arreu del territori i sembraven una consciència que va ser adoptada per molts altres moviments polítics i socials com a seva.² Gairebé la totalitat de partits d'esquerres, fins i tot més moderats, feren seus postulats ecologistes i els inclogueren als seus principis. També succeí el mateix en les diverses organitzacions com associacions de veïns, clubs excursionistes, sindicats, grups d'esplai i organitzacions de tot tipus. D'aquí que en aquests anys vegem multitud d'organitzacions i associacions no sols donant suport, sinó encapçalant lluites en favor de la protecció d'algun indret o simplement reivindicacions ecologistes, com foren les manifestacions contra l'energia nuclear. Amb tot, podem concloure que si una idea va sortir reforçada de la Transició aquesta va ser la consciència proteccionista i ecologista. Tot i que, com diu Juan José La Calle Domínguez, "l'avanç cap a aquells majors nivells [de consciència ecologista] és molt lent, pas a pas, sense presses".³

ELS PROTAGONISTES DE LA LLUITA ANTIAUTOPISTA

És en aquest context que dos grups conscients de la insostenibilitat del model social, econòmic i de desenvolupament, que era perjudicial i a la llarga contraproduent per a l'illa de Mallorca i per als seus ciutadans, agafaren la capdavantera en la lluita contra l'autopista d'Inca, però no com un fet aïllat, sinó com a part d'un tot destructiu que perillósament assolava el territori illenc. Aquests dos grups eren els llibertaris de Denúncia i Control i el sindicat agrari Unió de Pagesos de Mallorca.

Cal, en aquest punt, esbossar a grans trets qui eren aquestes dues organitzacions, sense les quals el moviment proteccionista no hauria tingut el caire que va tenir. Tot això sense oblidar organitzacions tan importants com el GOB, l'Oficina d'Informació Urbanística del Col·legi d'Arquitectes, l'OCB i moltes altres que tengueren un pes molt important dins la història de l'ecologisme illenc.

Denúncia i Control no era més que uns dels molts noms que es va posar un col·lectiu de llibertaris que va tenir molta incidència social durant els anys de la Transició. Anomenats també Moviment Terra i Llibertat o simplement Terra i

² Almenys l'adoptaren de forma retòrica, ja que les aspiracions d'aquells temps encara no s'han assolit efectivament.

³ La Calle, J. J. "Movimientos ecologistas en la España del siglo XX", dins *Movimientos sociales y estado en la España contemporánea*. Cuenca: Universidad de Castilla-la Mancha, 2001, p. 447.

Llibertat, aquest grup de llibertaris va sortir a la llum durant el 1976 fent diverses accions i escrits sobretot dirigits cap a la protecció del medi ambient, l'ecologisme i la creació de consciència col·lectiva. Exemples molt significatius d'aquestes accions són les ocupacions de sa Dragonera,⁴ la lluita per evitar la destrossa de les canteres que s'estaven explotant a diversos indrets de l'illa, la lluita contra la contaminació de la fàbrica de ciment pòrtland de Lloseta... Una de les característiques que ens diu molt sobre aquest col·lectiu és la seva organització: ells estaven agrupats al voltant d'una idea, sense líders ni caps, amb un funcionament assembleari i sense una organització burocratitzada. Per tal de no institucionalitzar-se canviaren de nom en diverses ocasions. Un dels intents més seriosos d'incidència i unió social fou la creació, el juliol de 1977, del Grup Denúncia i Control Contra la Destrucció Ecològica, que era una espècie de plataforma unitària de caire ecologista amb la intenció d'agrupar diversos col·lectius d'arreu de Mallorca per vetllar per la protecció ecològica i territorial de l'illa. Els seus objectius, com veurem, no eren altra cosa que, per mitjà de l'acció directa no violenta, moure la consciència, l'acció ciutadana. Aquesta característica denota molt l'esperit llibertari i la seva creença històrica que la raó i la presa de consciència serien les alliberadores de l'home i el farien evolucionar cap a un món just. Tot i la seva rellevància i impacte social amb accions tan significatives com l'ocupació de sa Dragonera, aquest col·lectiu va tenir una curta durada. Fou durant el 1979 quan, no se sap bé per quins motius, van decidir voluntàriament dissoldre's, deixant un llegat que no podem obviar en el conjunt de la història ecologista d'aquells moments.

L'altre protagonista, com dèiem, fou Unió de Pagesos de Mallorca. El sindicat agrari Unió de Pagesos va sorgir l'any 1977 juntament amb l'allau organitzatiu que va sofrir la societat espanyola. A imatge de la Unió de Pagesos de Catalunya i la de València, els pagesos mallorquins començaren a agrupar-se amb l'objectiu de defensar l'agricultura i la ramaderia de l'illa de Mallorca, i esdevenir així un òrgan d'associació dels pagesos mallorquins que treballaven directament la terra, que oferís formació, informació i assistència tècnica. Aquest sindicat va créixer de manera espectacular, durant els primers mesos de vida, els fundadors s'encarregaren d'anar poble a poble cercant nous afiliats, de forma que en menys d'un any ja s'havien implantat a vint-i-nou pobles i arribaven als 1.500 afiliats. Amb tot el pes que aquesta organització donava, Unió de Pagesos no va tractar només temes sindicals sinó que, com veurem, va encapçalar moltes lluites ambientals i proteccionistes, a més de tenir una forta consciència cap a la cultura i la llengua pròpies.⁵ Per això no és estrany trobar aquesta organització en la majoria de les lluites socials que es produïren durant la Transició a Mallorca, ni en les lluites posteriors i fins avui en dia.

Una vegada esbossada l'essència dels nostres dos protagonistes, cal aturar-se a valorar el perquè dues organitzacions com aquestes es posaren, una al costat de l'altra, al capdavant de la lluita antiautopista. La resposta no és fàcil.

4 Garcia, P. J. *Dragonera pes dragons! Història de la lluita ecologista per salvar sa Dragonera (1974-1995)*. Palma: El Moixet Demagog, 2008.

5 Encara sense publicar: veu de David Jiménez sobre Unió de Pagesos de Mallorca del *Diccionari de Partits Polítics, Organitzacions Patronals i Sindicals a les Illes Balears, en els segles XX i XXI* que ha fet el Grup d'Estudi de la Cultura, la Societat i la Política al Món Contemporani.

Els llibertaris varen tenir en tots aquests anys com a referent sindical la CNT. Fins i tot la CNT va donar suport a aquesta lluita que ens disposam a relatar. Per què, doncs, els llibertaris van col·laborar amb un altre sindicat? Com s'expliquen les bones relacions entre ambdues organitzacions? Aquestes preguntes tenen difícil resposta. Segurament la motivació ecologista i proteccionista va ser el motiu principal de la seva col·laboració i bona sintonia. També és possible que la vocació unitària de la plataforma Denúncia i Control apostàs pel suport de qualsevol lluita ecològica, i a nivell llibertari de qualsevol lluita autònoma considerada raonable. I també és possible, com apunten algunes persones que van pertànyer a aquest col·lectiu llibertari, que alguns llibertaris fossin pagesos o estiguessin lligats a Unió de Pagesos.

Sense voler aprofundir-hi més, només ens queda constatar en què consistia el projecte d'autopista Inca-Palma, com va produir-se la lluita antiautopista i el fracàs d'aquesta. Tot això sense perdre de vista el marc global en què es va desenvolupar: una societat en canvi, un allau revolucionari d'associacions i reivindicacions, i un sorgiment i arrelament d'una consciència ecologista i proteccionista. Tots aquests ingredients feren possible la lluita que ens disposam a tractar.

EL PROJECTE DE CONSTRUCCIÓ DE L'AUTOPISTA INCA-PALMA

Sense entrar en profunditat en el projecte, ja que a la vista de tots està, sí que cal dir quatre paraules per intentar entendre i comprendre el perquè i el contra què lluitaren els ecologistes.

A principi de 1978 s'iniciaren les obres d'una autopista que havia d'unir les ciutats d'Inca i de Palma. L'objectiu era la facilitació de les comunicacions i la integració econòmica i comercial de dos dels pols econòmics més importants de l'illa.

Aquestes obres, que es realitzaven sota la supervisió del cap de carreteres de Balears Miquel Àngel Llauger, i per l'empresa Dragados y Construcciones, havien de fer-se en diverses fases i amb un cost, segons els ecologistes, de 600 milions de pessetes.⁶ El cas que ens ocupa no era més que la primera fase, que tendria entre 8 i 10 quilometres, i que arribaria a l'altura de Marratxí. Una vegada acabada aquesta fase el que es pretenia era fer un estudi de la necessitat de continuar l'autopista. Però, com veurem, això no era més que una excusa per callar les veus contràries a la seva construcció. L'estudi posterior a la realització del primer tram no va arribar mai, l'autopista havia de fer-se en tots els casos. A la primera fase, la va seguir la segona i així fins arribar a la unió d'Inca i Palma mitjançant aquesta via ràpida.

Amb tot, i com es pot veure, l'autopista és una realitat. Moltes terres van ser expropiades i dividides. Molts camps de cultiu quedaren a sota de l'asfalt i molts camins i carreteres interiors quedaren tallades o inutilitzades. Tot plegat com a conseqüència de qualsevol construcció de les magnituds d'una autopista, es faci on es faci.

6 DM 28-1-78 p. 17.

LA LLUITA CONTRA L'AUTOPISTA D'INCA

A principi de gener de 1978 i esperonats pel bon funcionament i acollida de les accions ecologistes dutes a terme en favor de sa Dragonera, el mateix moviment llibertari, a vegades sota el nom de Terra i Llibertat i altres vegades amb el nom de Grup Denúncia i Control, iniciaren una campanya en contra de la construcció de l'autopista que havia d'unir dos dels nuclis més importants de Mallorca: Palma i Inca.⁷

El moment era idoni, el suport popular a les accions ecologistes d'aquest grup era molt majoritari i els ànims dels joves -i no tan joves- llibertaris estaven al màxim. Estaven enmig d'una explosió de consciència ecologista de la qual ells se sentien protagonistes.

Prest, gairebé des del primer moment, l'organització Unió de Pagesos de Mallorca donà suport a la lluita contra l'autopista. Els interessos dels pagesos, als quals l'autopista expropiaria terres i partiria terrenys, anaven contra l'autopista. Però no podem creure que l'interès era l'única motivació cap a l'acció d'aquest col·lectiu. Hem de tenir en compte que des d'Unió de Pagesos es va demostrar en repetides ocasions una forta consciència envers el territori: la seva destrucció i conservació.

D'aquesta forma, els llibertaris i els pagesos varen liderar una lluita que tendria moments àlgids i moments molt durs, i ho feren amb la convicció que tenien raó en les seves reivindicacions i que amb la unitat, la raó i unes accions ben encaminades podrien aturar els projectes urbanitzadors. Aquest cop tocava l'autopista a Inca. Abans havia estat el torn de sa Dragonera, de les canteres, de cala Mondragó... i de tantes altres lluites que continuaven vigents. Aquesta lluita formava part d'un tot més ampli, la lluita contra la destrucció de Mallorca sorgida d'un model econòmic basat en l'especulació sobre el sòl i els diners fàcils del aquí i ara, en paraules seves: "els 600 milions de pressupost obren butxaques i tanquen consciències", mentre "els hotels i autopistes cobreixen els nostres horts."⁸ Per altra banda, i en la mateixa línia, el grup Denúncia i Control expressava que "som conscients que hi ha moltes coses a denunciar, evitar i recuperar. Per això no dubtarem a aprofitar totes les oportunitats que se'ns presentin per seguir cridant a tot el poble de Mallorca que prengui consciència que les coses no poden seguir fent-se a les seves espatlles".⁹

Els motius esgrimits per pagesos i anarquistes foren molt senzills i clars. Amb una mescla de mil·lenarisme¹⁰ i confiança plena en la raó, el que pretenien era aturar les obres per reflexionar sobre elles. Obrir un temps de reflexió

7 DM 19-1-78 contraportada.

8 DM 28-1-78 p. 17.

9 DM 2-2-78 p. 10.

10 Mil·lenarisme en el sentit que li atorga E. Hobsbawn, d'esperança o creença que, tenint la raó i estant preparats, el canvi arribarà, que la raó s'imposarà sobre tota la resta. Aquesta era una creença, ja no religiosa, sinó adoptada per molts moviments socials al llarg de la història. És una visió que s'extreu dels seus textos i comunicats, però és lògic pensar que només és certa en part aquesta creença i que fos més retòrica que real. Ho havien de dir per convèncer l'altra gent, encara que la insistència constant en aquest sentit denota almenys que la raó i el seu triomf no sols eren temes importantíssims, sinó centrals, en les seves conviccions.

80 comunitària, d'exposició de motius i de demostració a la ciutadania del mal que aquesta autopista podia arribar a fer si el projecte s'executava. Confiaven que la ciutadania, sabedora de les raons expressades per ells, reaccionaria i s'oposaria per complet al projecte, i aconseguiria aturar-lo.

Per altra banda, també demanaven un pla de direcció territorial i un estudi integral dels transports a Balears. Aquesta planificació del model territorial era una reivindicació que estava l'ordre del dia del debat proteccionista a Mallorca. Era imprescindible, segons els ecologistes, marcar les zones de creixement, urbanització i tenir previsions sobre tot plegat. No es podia seguir com fins al moment, construint sense límits a qualsevol lloc i en qualsevol moment.

Més enllà de tot això, ells creien que l'autopista a Inca "serà una via ràpida de circulació, atraurà un flux de trànsit molt superior a l'actual, tallant les relacions existents entre els pobles de l'interior, els quals entraran en un procés de suburbialització, convertint-se en simples barris-dormitori de Palma".¹¹ Preveien que aquesta autopista tallaria Mallorca en dues i que les comunicacions internes i els camins veïnals es veurien molt afectats, fins al punt de suprimir-ne alguns. El temor a una centralització del consum a Palma també era un tema central que havien d'evitar: la "macrocefalia" de Palma comportaria que tots els mitjans productius s'hi concentrin, i l'equilibri entre la ciutat i la Part Forana ja no seria possible. Tot apuntava cap a un creixement de la ciutat en detriment de la resta de pobles, que passarien a ser pobles dormitori i perdrien la seva vida econòmica. Tot això amb "expropiacions a preus molt baixos i sense solucionar el problema de l'atur".¹²

Per la seva banda, a més d'obrir un temps per a la reflexió col·lectiva envers l'autopista, ells proposen la millora del transport públic i de la xarxa ja existent de carreteres, així com la construcció d'un "tren-metro". En les seves paraules: "proposam que, amb els diners que costarà l'autopista, es millorin totes les carreteres de l'illa que ho necessitin, que es millori la xarxa de ferrocarrils existent i que se solucioni el problema de l'atur amb mesures com aquestes."¹³ Era evident la seva màxima que "la nostra protesta mai és destructiva, sempre que hem denunciat alguna cosa hem proposat solucions".¹⁴

El mètode, veient la creença que la conscienciació del poble duria a una reacció d'aquest i que aquesta seria capaç d'aturar el projecte urbanitzador, consistia a anar creant consciència. Les accions, les podem agrupar en dos blocs: en primer lloc, s'organitzaren xerrades, taules rodones, debats, passis de pel·lícules, etc. a molts pobles i barris de Palma. Aquesta forma de crear consciència partia de la idea que la participació de la ciutadania en el procés era cabdal. En segon lloc, hi havia les accions encaminades a fer-se autopropaganda.¹⁵ Aquestes, que podríem denominar d'acció directa, facilitaven mantenir-se vius a nivell mediàtic i tenir un ressò més ampli en l'opinió pública en l'àmbit de Mallorca.

11 DM 26-1-78 p. 13.

12 DM 2-2-78 p. 16.

13 DM 2-2-78 p. 10.

14 DM 2-2-78 p. 10.

15 També anomenada "propaganda pel fet". Era un mètode molt estès en els moviments antisistema que consistia a fer accions directes que tenguessin ressò mediàtic i social per tal de treure a la llum temes que d'altra forma no hi sortien.

D'aquesta manera el dia 21 de gener de 1978 tenim constància de la primera xerrada sobre el tema a l'Institut Antoni Maura.¹⁶ Aquesta xerrada no fou més que el punt de partida. Pocs dies després, dia 25, varen posar la pel·lícula *Cómo parar una autopista* a la Fundació Dragan i després feren una nova xerrada.¹⁷ Al dia següent, 26 de gener, s'organitzaren noves xerrades al barri del Puig de Sant Pere. El tema s'estenia com la pólvora i els dies posteriors hi va haver xerrades novament a la Fundació Dragan per encàrrec de la revista *Empresa Balear*; dia 1 de febrer es va fer una assemblea a Consell; dia 2 la Congregació Mariana va dedicar una de les seves vetllades a debatre el tema; dia 4 hi va haver una nova assemblea multitudinària a la plaça Major de Palma, després d'haver estat impossible aconseguir els diners per fer-la al Teatre Principal. A aquesta assemblea, convocada per Denúncia i Control, Unió de Pagesos, Assemblea Ciutadana i Assemblea d'Aturats, hi participaren alguns centenars de persones; dia 9 es va fer una nova taula rodona sobre l'autopista a la Congregació Mariana; dia 16 el setmanari inquer *Dijous* tornava a organitzar una taula rodona a Inca amb la participació de diferents col·lectius, entre ells Denúncia i Control, representats per Basili Baltasar, que ja havia intervingut en anteriors debats; dia 21 també els pagesos de sa Pobla convocaren una assemblea i s'oposaren unànimement a l'autopista. Aquests només són alguns exemples prou visibles de la frenètica activitat que tengué el moviment antiautopista en l'organització de debats i xerrades arreu de l'illa, però, de xerrades i debats, encara n'hi hagué més.

Per altra banda, tot aquest moviment de diàleg i exposició de motius realitzat va anar de la mà d'accions més contundents i de protesta més visible al carrer. No podem oblidar les recollides de firmes contra l'autopista, les manifestacions, l'aferrada de cartells, l'ocupació de l'autopista...

Dia 27 de gener de 1978 despertava Mallorca amb la notícia que membres de Denúncia i Control havien acampat el dia anterior davant les màquines excavadores que realitzaven els treballs de construcció de l'autopista. Tot amb la "pretensió d'aturar les obres posant-nos davant les màquines, a fi d'obligar a una detenció provisional del projecte, ara que s'està a temps, perquè s'estudiï amb tot detall la incidència de l'autopista sobre la resta de territori insular",¹⁸ demandant un debat social sobre la necessitat o no d'una via ràpida que unís les dues ciutats més importants de Mallorca alhora que, segons els ecologistes, destruïa greument el territori i dividia l'illa en dues. L'ocupació -que és com anomenaren aquesta acció- de l'autopista, la féu un grup reduït de persones, unes 12, que aconseguiren aturar les obres uns quants dies, fins al dilluns següent, 30 de gener. Mentrestant un altre grup, coordinadament, donava les pertinents explicacions del perquè de l'ocupació al debat que s'havia organitzat a la Fundació Dragan a Palma.¹⁹

Durant les primeres hores d'ocupació els llibertaris s'instal·laren en tres tendes de campanya al bell mig de les obres, posaren unes pancartes on es podia llegir

16 DM 21-1-78.

17 DM 26-1-78 p. 13.

18 DM 27-8-78 contraportada.

19 DM 27-8-78 contraportada.

“pus autopistes, pus destrucció” i replantaren els arbres que hores abans les màquines havien arrabassat. Amb tot, poc després hi va irrompre la Guàrdia Civil i va desallotjar els ocupants, que seguiren pels voltants. Almenys havien aconseguit els seus propòsits: aturar les obres per un temps. Ara calia fer-hi alguna cosa més.

La següent acció dels ecologistes, Unió de Pagesos i Denúncia i Control va ser convocar una manifestació de suport a l'acció empresa. D'aquesta manera, per al proper diumenge dia 29 de gener organitzaren una manifestació que va partir des de la plaça d'Espanya de Palma i, agafant el tren fins al Pont d'Inca, va acabar al mateix lloc d'acampada. D'aquesta manera al bell mig de les obres i vigilats constantment per la Policia i la Guàrdia Civil, unes 150 persones (sempre segons la premsa) celebraren una assemblea a l'aire lliure per decidir quines havien de ser les línies d'actuació a partir d'aquell moment, alhora que es tractaven altres temes que en aquell moment eren a l'ordre del dia de l'ecologisme illenc: la problemàtica de les canteres, de la fàbrica de pòrtland de Lloseta, etc. Quant a la lluita per aturar l'autopista es va decidir que a través d'Unió de Pagesos de Mallorca es farien una sèrie de xerrades per tots els pobles on fos possible per explicar el tema; que el Grup Denúncia i Control demanaria el Teatre Principal per fer-hi una gran assemblea, cosa que com hem vist no van aconseguir, i l'assemblea s'hagué de fer al bell mig de la plaça Major; que es fes la redacció d'un estudi seriós, amb rigor científic, en què enginyers, arquitectes i sociòlegs exposassin els seus punts de vista sobre la necessitat d'aturar les obres i sobre els efectes negatius que l'autopista tendria en l'entorn natural i la relació pobles-ciutat; i que seguirien acampats i a l'aguait per tal que no es reiniciassin les obres.²⁰

Les accions no aturaven, les taules rodones, debats i xerrades continuaven, i també l'acció directa dels llibertaris, que anaren al plenari de la Diputació Provincial, com havien fet uns mesos abans amb motiu de l'ocupació de sa Dragonera, a exposar els seus arguments contra la construcció de l'autopista. Els seus plans no van tenir efecte, ja que van ser ignorades les seves pretensions i no els van deixar parlar.²¹

Vist el suport social, almenys dels seus militants a molts pobles, Unió de Pagesos, amb el suport de Denúncia i Control, va decidir convocar una nova manifestació antiautopista per a dia 27 de febrer a les 6.30 del matí, abans que les màquines iniciassin la seva jornada. La manifestació havia de partir des de Marratxí i havia d'acabar amb una berenada popular de pa amb sobrassada i música de ximbombers al lloc on s'estaven fent les obres.²²

Arribat el dia, 300 manifestants feren acte de presència i arribaren a la zona d'obres. A partir d'aquest moment els manifestants, braços enlaire, intentaren creuar el cordó policial que els impedia arribar a posar-se davant les màquines. Aleshores la Guàrdia Civil va carregar contra la manifestació amb material

²⁰ DM 30-1-78.

²¹ DM 1-2-78 p. 13.

²² DM 23-2-78 p. 15 i DM 26-2-78 p. 16.

antidisturbis i disparant-hi pilotes de goma. El resultat foren dos pagesos ferits per bales de goma, la denúncia corresponent contra la Guàrdia Civil cursada per Unió de Pagesos i la dissolució de la manifestació, que fou en tot moment pacífica. En senyal de protesta un reduït nombre de persones va quedar pels voltants de l'obra tot el dia.²³

Aquesta fou, almenys que en tenguem constància, la darrera acció que feren directament contra les obres. Com sabem, les obres van continuar. Només ens cal fer una anàlisi del perquè del fracàs d'aquesta iniciativa proteccionista, cosa sobre la qual tornarem més endavant.

EL FRACÀS DE LA LLUITA ANTIAUTOPISTA

La forma de lluita i conscienciació basada en la difusió de la idea mitjançant xerrades i actes d'acció directa va afavorir l'adhesió dels col·lectius més conscients que el territori s'havia de conservar, ja que formava part d'un tot mediambientalment parlant.

La lluita antiautopista portada a terme pel grup llibertari i ecologista Denúncia i Control i pel sindicat agrari Unió de Pagesos de Mallorca va rebre gairebé des del primer moment el suport de la CNT, que era el referent sindical dels llibertaris de Denúncia i Control; de l'Assemblea d'Aturats, que estaven socialment molt actius en aquells moments; l'Associació de Veïns des Pont d'Inca, a l'altura del qual es feien obres; així com també va rebre un suport molt important per part de l'Assemblea Ciutadana, que reunia entitats ciutadanes, organitzacions social i culturals, i partits polítics d'esquerra. Una bona mostra dels components d'aquesta Assemblea, la trobam en el fet que el manifest antiautopista de l'Assemblea Ciutadana anava signat per: Associacions de Veïns de Son Gotleu, Son Cladera, Vivero, Rafal Nou, s'Arenal, Son Rapinya, Camp Redó, Molinar, Puig de St. Pere, Coordinadora de Guarderies, assistents socials, COACB, GOB, PSOE, PSI, PSP, PCE, MCI, OEC. Si ho analitzam, encara que sigui de forma breu, podem observar que, tot i que el suport és molt ampli, només sectors de l'esquerra social són els que conformen aquesta Assemblea. Els mateixos que donaven suport a la lluita de sa Dragonera. Però cal deixar clara una cosa; malgrat el suport de tantes organitzacions i partits, pareix que aquest és testimonial i no combatiu. Amb això vull dir que la implicació en aquesta lluita no la trobam més enllà del suport als dos grups que en duïen el pes: Denúncia i Control i Unió de Pagesos. De l'Assemblea Ciutadana, tot i el gran nombre d'organitzacions que la integraven, només tenim constància d'un manifest de suport a la lluita antiautopista i de ser partícips, almenys nominalment, de la convocatòria d'alguna manifestació.

Com dèiem, la lluita va tenir un cert suport des dels sectors de l'esquerra política, però l'absència de suports d'altres sectors socials majoritaris, la seva poca implicació i la no existència d'un moviment popular potent que recollís les

23 DM 28-2-78 p. 1-11-15-36.

84 aspiracions d'aquests grups, atès que no aconseguiren una conscienciació efectiva de la població, són, des del meu criteri, una de les causes fonamentals de la fallida a l'hora d'aturar la construcció de l'autopista.

En aquest sentit hem de tenir en compte que des del poder, que en aquells moments estava en mans de la UCD, és des d'on s'impulsava aquest projecte i és qui tenia, vistes les eleccions, un suport social majoritari. L'autopista era vista per l'àmplia majoria de ciutadans o bé com un tema que no els importava o bé com una millora de les comunicacions que afavoriria el progrés (econòmic) de Mallorca unint dos dels pols productius més importants de l'illa. És per això que tant el batle de Palma com el d'Inca feren declaracions clarament favorables a l'autopista.²⁴

La població, bé farta de mobilitzacions, ja que era una època en què gairebé cada dia la gent sortia al carrer a reivindicar alguna cosa; bé perquè les demandes proteccionistes d'aquell indret no van arribar i arrelar suficientment; o bé perquè va creure necessària aquesta obra, no va respondre tal com intentaven els ecologistes que responguessin, tot i veure's un cert debat social amb cartes als diaris a favor i en contra del projecte.

La falta de temps, l'inici tardà de la campanya, les obres que continuaven a un ritme frenètic, etc. dugueren a un ràpid defalliment de la lluita contra l'autopista i els grups esmentats s'encaminaren cap a altres "lluïtes toponímiques"²⁵ que en aquell moment eren a l'ordre del dia, com ara la destrucció de les canteres, la contaminació de la fàbrica de pòrtland de Lloseta, etc.

Aquest cop havien fracassat en les seves aspiracions, però això no comportà que el moviment perdés força o es desorganitzàs, més aviat al contrari. A partir d'aquell moment la lluita ecologista i proteccionista d'aquests col·lectius va restar tant o més viva que fins aleshores. A més, el fracàs no havia estat absolut. Un dels objectius principals era la creació de consciència col·lectiva i de tenir ressò mediàtic per aconseguir-la. I, sense dubte, això sí ho havien aconseguit. El tema de la conservació del territori anava estenent-se cada cop més entre la consciència col·lectiva²⁶ i en això aquesta acció, encara que sigui molt puntual, hi havia col·laborat.

CONCLUSIONS

És molt important no perdre de vista que aquest episodi s'emmarca dins un marc més ampli, més general, i que a la vegada aquest fet és explicatiu d'aquest marc. La nostra tasca, arribats a aquest punt, és entendre la història en aquestes dues direccions: la reciprocitat explicativa des del marc general al fet concret i viceversa.

²⁴ DM 29-1-78 p. 17.

²⁵ El terme *lluïta toponímica*, l'he tret d'una xerrada del president del GOB Macià Blàquez i serveix per explicar la lluita ecologista que es fa a nivell local o micro per salvar un o altre indret de l'illa; la lluita proteccionista d'indrets enfront de la lluita pel global.

²⁶ El tema s'anava estenent almenys retòricament i s'anava agafant consciència de les necessitats ecològiques. Però també s'ha de fer notar que en la pràctica i en l'acció aquesta consciència no s'ha materialitzat.

El que vull dir amb això és que cal establir les relacions, la importància i l'exclusivitat o no d'aquest episodi de lluita contra l'autopista de Palma, ja que no podem aïllar-lo d'un context més general.

La lluita més amunt relatada no és un esdeveniment excepcional en la lluita proteccionista, però sí molt vistós. Els mètodes emprats per fer front a un projecte especulatiu que la creixent consciència envers el patrimoni no podia consentir són uns mètodes usuals en els col·lectius que la dugueren a terme i en les lluites que es donaven en aquells moments.

L'afany per conscienciar la població i la creença que una població conscient actuaria per evitar els mals que els governants produïen és una constant històrica. L'alliberament de la classe obrera mitjançant la cultura i el coneixement havia estat una de les màximes dels moviments revolucionaris durant la història. I en aquests moments la creença estava en vigor tant o més que sempre. Tot això unit al desig que sigui el poble el que participi de la política, defugint del dirigisme i control des del poder, va dur a fer una multitud de xerrades, debats, conferències i assemblees, que com hem vist van marcar en gran mesura la forma de lluita contra l'autopista, però que foren una constant organitzativa d'aquests col·lectius i de la major part de lluites ecològiques que es produïren en aquells anys.

Una altra característica prou important, i que no tenia gaires precedents més enllà d'algunes vagues que podríem considerar actes d'acció directa, fou la utilització d'accions directes com l'ocupació de l'autopista. Aquestes accions permetien tenir un pes mediàtic i un ressò més ampli entre la ciutadania, cosa que superava de molt el ressò que poguessin tenir els cartells, fulls de mà o mitjans de premsa propis d'aquests col·lectius. D'aquesta forma durant els anys de la Transició, i sobretot per part dels llibertaris, que eren els que tenien històricament arrelada aquesta forma de lluita, es feren multitud d'accions en aquest sentit. Començant per l'ocupació de sa Dragonera, que fou probablement l'acció més impactant i profitosa del moviment llibertari i ecologista, seguint amb diferents ocupacions del patrimoni sindical històric per part de la CNT, els talls del trànsit, encadenaments, tractorades, omplir de pòrtland les oficines de Palma de la cimentera i moltes altres que no citarem per no estendre'ns més. Tot plegat era una tècnica que, gràcies als seus fruits propagandístics, fou repetidament utilitzada per molts col·lectius en diferents moments i reivindicacions.

Un altre gran pilar de la mobilització foren les diferents mobilitzacions al carrer. Les manifestacions contra l'autopista se succeïren, però de manifestacions durant la Transició n'hi hagué centenars. Va ser una època en què les reivindicacions i les aspiracions dels diferents col·lectius, que havien estat silenciades i reprimides durant el règim franquista, sortiren a expressar-se al carrer.²⁷

La darrera característica que comentarem i que en aquesta lluita no hem pogut trobar és la lluita burocràtica contra els diferents intents d'urbanització d'indrets

²⁷ Aquestes manifestacions a la llarga van anar sent reprimides també pels partits polítics i per la majoria de sindicats quan no responien als interessos propis.

de Mallorca. Normalment els ecologistes feien al·legacions, recursos, etc. contra la destrucció del territori. Pel que es desprèn de la lluita antiautopista, no hi van arribar a temps. Les constants demandes de temps per a la reflexió i l'intent de fer un estudi seriós acordat durant l'acampada, demostren que, tot i tenir present la lluita burocràtica, encara no ho havien fet.

Com podem comprovar, aquesta lluita no va néixer del no res, no va sorgir de forma espontània, sinó que va ser un reflex i una conseqüència del que estava passant a Mallorca durant aquells anys convulsos. Les mobilitzacions eren a l'ordre del dia, els mètodes emprats eren constants i la consciència social envers els temes territorials, ecologistes i proteccionistes anava creixent. Tampoc podem oblidar la situació de crisi econòmica derivada de la crisi del petroli, l'adquisició de més llibertats, la sortida de la Dictadura, etc.

Segurament l'ecologisme, tot i perdre algunes batalles, com aquesta mateixa, va ser el gran guanyador. Igual que el feminisme, l'ecologisme va arrelar en la consciència col·lectiva. Al principi eren tesis marginals, però a mesura que va anar passant el temps, en part gràcies a accions com la relatada, va anar incloent-se dins l'argumentari, el pensament i l'ideari de molts ciutadans i organitzacions. Els postulats ecologistes, de forma més o menys radical, progressivament van anar formant part de l'expressió de la major part de moviments socials. Aquesta presa de consciència no va ser un camí fàcil i ràpid. Encara avui en dia hi ha molts problemes ecològicament i territorialment parlant, però també és cert que cada cop és més la gent conscient que entén aquesta problemàtica. Un exemple clar és el pas de la participació d'unes 5.000 persones en les manifestacions proteccionistes amb motiu de sa Dragonera a unes 50.000 persones en les manifestacions ecologistes del 2005 i 2007.²⁸

En fi, hem vist una lluita exemplificant d'un temps convuls anomenat Transició. Una lluita que va fracassar en els seus objectius més immediats, però que va triomfar en un dels objectius més importants: la creació de consciència col·lectiva envers el territori i l'ecologisme. Una lluita que s'ha repetit en moltes ocasions durant els anys posteriors. I una lluita que no podem obviar, per minsa que sigui, per la vigència dels seus arguments encara avui en dia i pel que ens pot dir d'un passat no tan llunyà.

²⁸ Ja hem indicat que l'arrelament de la consciència ecologista no ha vinguda acompanyada de grans mesures o grans accions: se segueix vivint, consumint i destruint molt més del que ecològicament és sostenible.

Bibliografia

- La Calle, J. J. "Movimientos ecologistas en la España del siglo XX", dins *Movimientos sociales y estado en la España contemporánea*. Cuenca: Universidad de Castilla-la Mancha, 2001, p. 447.
- García, P. J. *Dragonera pes dragons! Història de la lluita ecologista per salvar sa Dragonera (1974-1995)*. Palma: El Moixet Demagog, 2008.
- Pastor, M.; Picornell, C.; Quintana, A. *Mallorca: un territori desordenat*. Lluç, núm. 678, març-abril, 1977, p. 17-20.
- Payeras, M. *Les utopies esvaïdes*. Palma. Cort, 1999.
- Rayó, M. *L'ecologisme a les Illes Balears*. Palma: Documenta Balear, 2004.
- *Encara sense publicar: veu de David Jiménez sobre Unió de Pagesos de Mallorca del *Diccionari de Partits Polítics, Organitzacions Patronals i Sindicals a les Illes Balears, en el segles XX i XXI* que ha fet el Grup d'Estudi de la Cultura, la Societat i la Política al Món Contemporani.

Premsa:

- Última Hora.
- Diario de Mallorca.