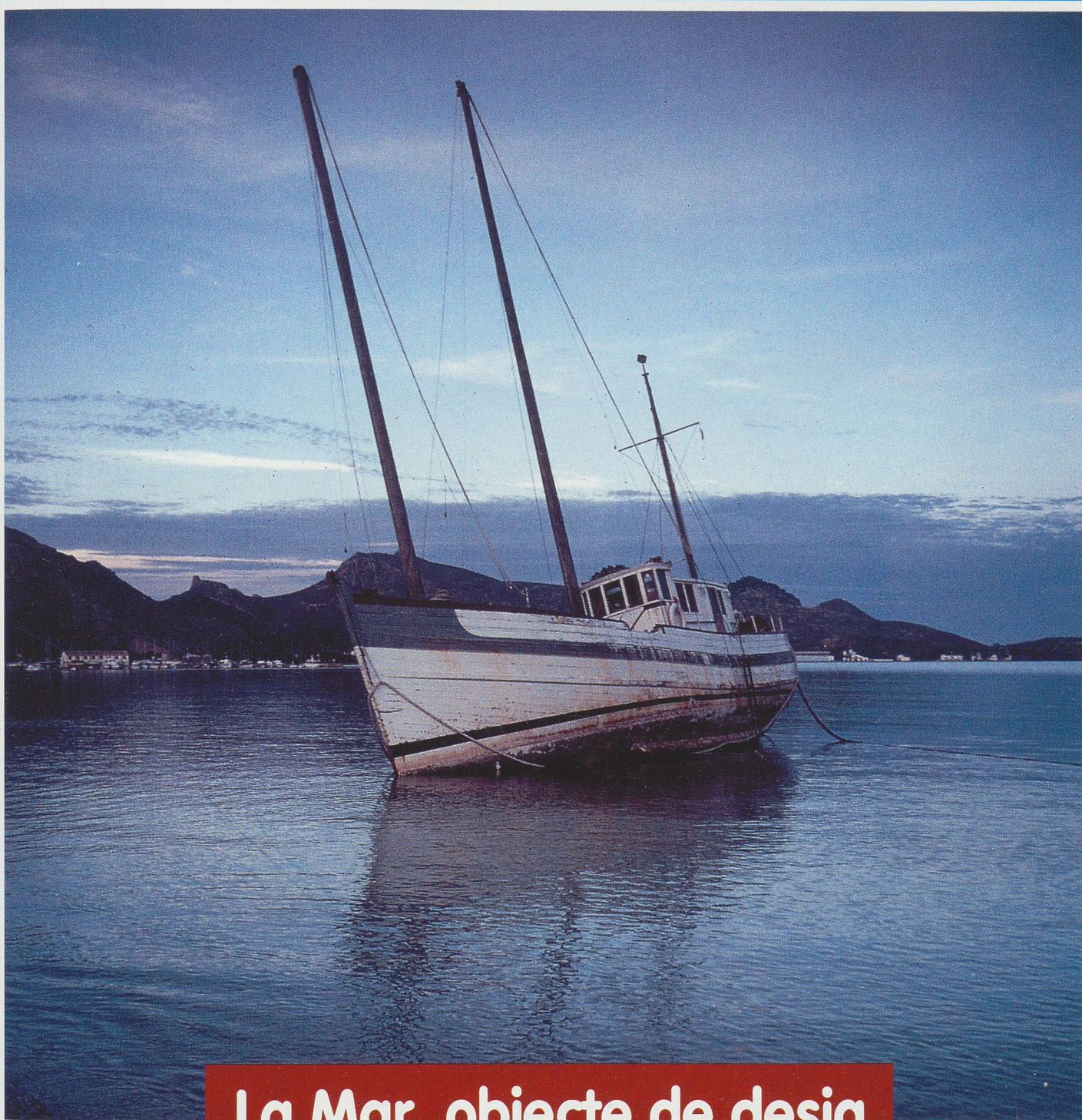


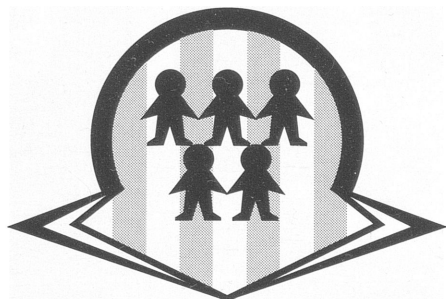
onda

Quadern de debat

7 - febrer 1993 - 400 ptes.



La Mar, objecte de diseg



FUNDACIÓ "SERVEIS DE CULTURA PER AL POBLE"

*Per a la promoció popular de la nostra cultura
estam al vostre servei*

Demanau informació a

c. del Mar, 6 3r.
07012-PALMA

ona

Quadern de debat

nº 7, febrer 1993

Edita: Fundescoop - Balears.

Directora-Delegada: Sinfo García Gómez.

Assessor Jurídic: Juan A. González.

Director: Sebastià Verd.

Consell Assessor: Empar Rocabrúna (economista), Pere Mascaró (economista), Antoni Fleixes (economista), Jaume Garau (psicòleg), Mateu Carrió (arquitecte), Pedro Calvo (administratiu), Josep Forteza Rei (empresari), Juan González (advocat), Sinfo García (directora Fundescoop).

Secretària de Redacció: Magdalena F. Mulet.

Redacció i col·laboradors: Gina Garcías, Antoni Llompart, Miquel Massutí, Joana M. Roque, Josep Rosselló.

Disseny: A. Caro

Realització: Alpha-3, Serveis Editorials.

Regal, 115. Tel. 24 00 61. Fax 41 24 79

07008-Palma de Mallorca

Administració i Publicitat: Fundescoop-Balears.

Sant Miquel, 68 A, 5. Tel. 72 72 58. Fax 71 40 21.

07002-Palma de Mallorca

Dipòsit legal: PM-608-1992

Preu: 400 pessetes

Subscripció: 3.500 ptes. per any (10 números)

(Miquel Massutí és l'autor de totes les fotografies no signades).

La mar, desig i pretext

Per a aquest número d'ONA hem triat la Mar com a eix de les entrevistes. És un tema idoni, perquè és evident que la mar ha condicionat des de sempre -com no podia ser d'altra manera- la història de les nostres illes. Avui és un indubtable objecte del desig. *"La Mar, objecte del desig"* (pàgs. 4 a 9). Però, sens dubte, com a centre d'aquest "Quadern de debat" no deixa de ser un pretext per pensar en veu alta, una vegada més, sobre el futur de la societat balear, obligada -com sabem molt bé- a fer un ús racional de tots els seus recursos naturals.

Això és, precisament el que ens diu Miquel Oliver, el president de la junta rectora del Parc de Cabrera: *"La utilització de la natura pot ser racional"* (pàgs. 10 a 17), una reflexió que accentua el seu interès després d'haver contemplat com la reforma de la LEN atemptava contra aquesta racionalitat que significa una evident passa enrera en la planificació d'un patrimoni i d'uns recursos que se saben escassos.

Una planificació que s'ha de considerar relacionada no només amb l'urbanisme, sinó també amb l'explotació directa dels recursos marins, afectats per una progressiva disminució de la fauna i un augment de la pol·lució. El Director General de Pesca del Govern Balear, Miquel Massutí ens parla de tota aquesta problemàtica enfrontada a la normativa de la comunitat europea. *"No tenim llibertat per reglamentar la pesca"* (pàgs. 18 a 23).

Però com dèiem la necessitat d'una planificació racional afecta sobretot el territori. És el cas de tots els municipis de la costa, entre els quals el de Calvià és absolutament paradigmàtic. Des de fa quasi deu anys l'ajuntament ha intentat posar ordre i modificar els planejaments, encara que no sempre amb èxit. Tal volta per això, després d'entrevistar Margarita Nájera, la batlessa de Calvià, sigui ben il·lustratiu el titular que hem elegit: *"Pura dinamita"* (pàgs. 24 a 29). L'autora es refereix, sens dubte, a l'energia que mostra la batlessa, però segurament és el que faria falta per poder esbucar les malifetes que s'han comès a la vorera de la mar, si això fos legalment factible.

Entre les malifetes hi ha bastants ports esportius. Les instal·lacions nàutiques són necessàries per a una societat turística, però com sempre hi ha la creença que s'ha exagerat, que s'han comesos molts atemptats contra la naturalesa que s'haguessin pogut evitar-se amb un altre tipus de planificació. De tot això tracta una Taula Rodona que publicam sota el títol de *"El gaudir de l'home o les regles del joc"* (pàgs. 30 a 37).

Una mar que ens uneix i ens separa a la vegada. Amb el director del port de Palma, Rafael Soler, hem parlat de transport i d'insularitat. La mar continua essent la principal autopista per a les mercaderies que consumeixen les nostres illes i els ports la principal porta d'entrada. *"Com a port som un barri de Barcelona"* (pàgs. 38 a 43) aquesta és una de les realitats, paral·lela a altres realitats culturals i històriques, que no podem oblidar en el moment d'analitzar els nostres condicionaments econòmics.

De la mateixa manera que tampoc no podem oblidar els condicionament històrics que, poc a poc, han conformat la manera de ser dels habitants d'aquestes illes. *"Corsaris i Contrabandistes, (són) una part de la història"* (Pàgs. 44 a 49), però evidentment no tota, com ens diu l'historiador Miquel Barceló, per a qui feim un gra massa de la insularitat.

En definitiva la mar ens serveix en aquest número per a una sèrie heterogènia d'entrevistes que s'incorporen al nostre "Quadern de debat". Aquesta és, si més no, la nostra intenció.

ona
Quadern de debat

Tarja de subscripció

En
Adreça
Ciutat Tel
C/c. Banc o Caixa d'Estalvis

Signatura

*El port de Palma,
un dia qualsevol*

La mar, objecte de desig

per Sebastià Verd

Els habitants d'aquestes illes han exercit des de sempre una estranya relació d'amor-odi amb la mar. És evident que mai no han pogut fer abstracció de la idea de la mar, perquè evidentment era, és i serà quelcom ben real a la vida i la història dels pobles costaners. La mar ha significat la barrera que històricament ha separat les Illes de la resta del món, tot aplicant la nefasta definició que divideix la Terra en dues meitats: Mallorca i fora de Mallorca; dues meitats, per cert, prou heterogènies, com la realitat s'encarrega de demostrar als acèrrims defensors d'aquest esperit. Però la mar, no ho oblidem, també ha estat, i és, comunicació i riquesa. Les èpoques de majors esplendors de les Illes han estat, precisament, aquelles en què els seus ports romanien oberts al comerç amb tota la Mediterrània o, més recentment, quan el turisme de masses ha estat atret per la imatge de sol i platja, és a dir, per la mar.

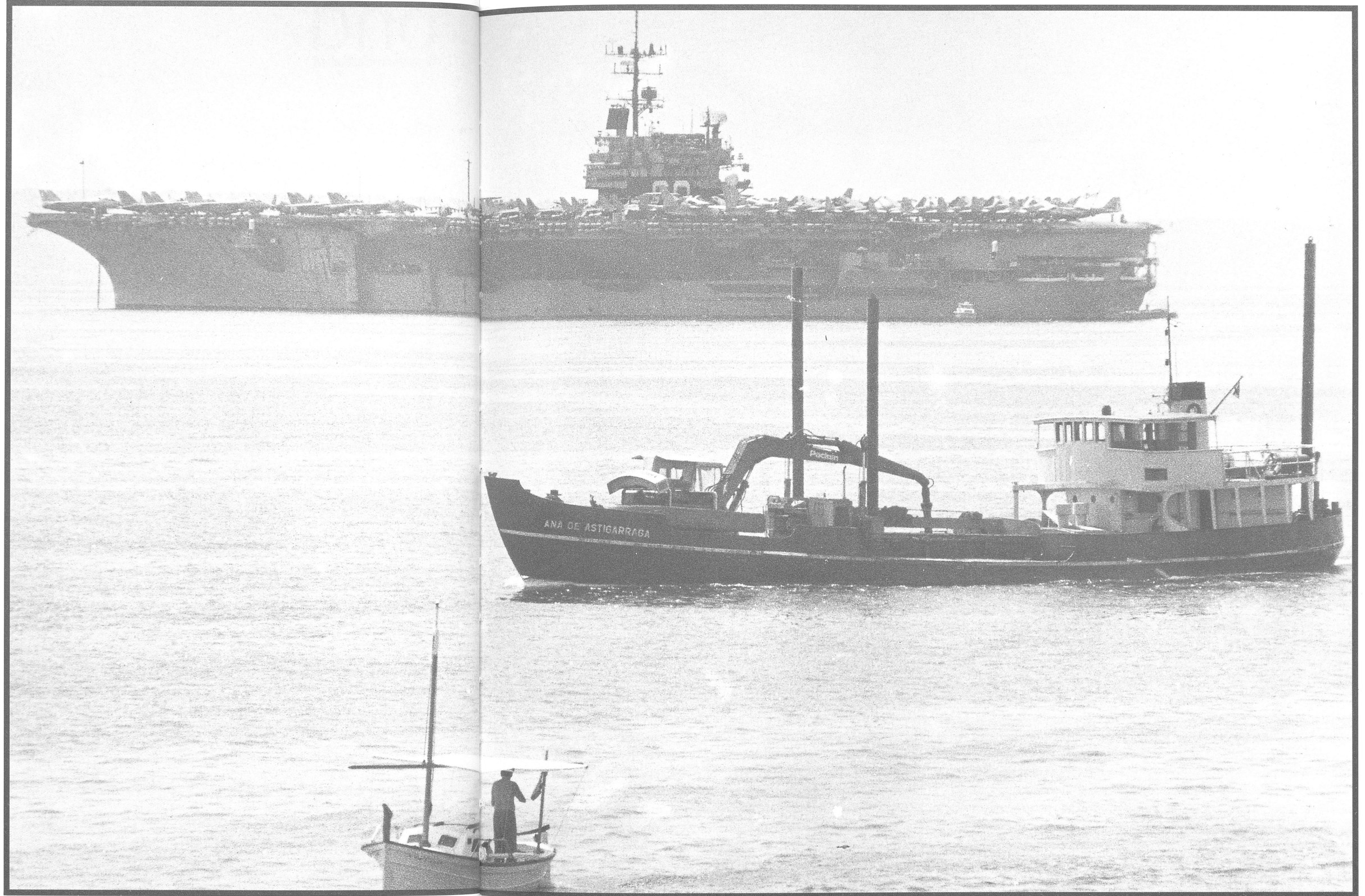
Aquesta sensació històrica d'amor-odi ha quedat urbanísticament ben definida. La geografia ens mostra com els illencs varen voler domesticar la mar segons els seus interessos i construir ports ben protegits des d'on podien salpar els vaixells amb seguretat, mentre que la resta de la costa era abandonada i les principals poblacions s'aixecaven terra endins per por als saquejos. La mar era una amenaça que arribava de

Tunísia o, fins i tot, de l'imperi Otomà. Una amenaça que també sortia, en ocasions, de les pròpies Illes. Per això, tal volta, quan pirates i corsaris ja feia temps que no regnaven a la Mediterrània, sembla que la inconsciència humana va veure arribar l'hora de la venjança: l'home de les Illes va fer de terres sense valor un tresor urbanístic incalculable i el va explotar: milions de tones de ciment han cobert una vorera de mar que abans era bella i perillosa i que ara és, simplement, un objecte de cobdícia.

LA MEDITERRÀNIA, UNA MAR DE POL·LUCIÓ

Més enllà de fàcils literatures, el cert és que la mar ha condicionat la vida dels illencs, com no podia ser d'altra manera, i que aquesta mar, la Mediterrània, sofreix un procés de degradació que pot tenir nefastes conseqüències sobre tots els països que poblen la seva costa. Ara fa un any experts de tot el món es reuniren a Barcelona per estudiar el seu estat i arribaren a la conclusió que la situació encara no era

globalment alarmant, si bé el litoral estava molt pitjor del que seria desitjable. Però al llarg de les darreres dècades s'han fet mil informes i centenars de llibres que parlen de la degradació de les seves aigües. Per això i des de fa ja molts anys es dissenyen plans d'actuació internacional que afecten els devuit països costaners, Greenpeace ha denunciat reiteradament que la Mediterrània serveix de claveguera no només per a la indústria sinó també per a una creixent concentració humana, resident i turística, a la costa.



En el congrés més recent del que tenim notícia, celebrat a la localitat siciliana de Terrasini, es va dir que les aigües de la Mediterrània han rebut en els darrers vint anys milions de tones de deixalles inclosos hidrocarburs i metalls pesats, com mercuri. Cent trenta-cinc milions de persones viuen a la costa, i altres cent milions la utilitzen com a turistes. Per al biòleg Enrique Macpherson, director de l’Institut de Ciències de la Mar, com per a molts altres experts, la Mediterrània ha de ser tractada com una malalta que pot tenir remei, però que no en tindrà si continuam atemptant contra la seva salut tal com es fa ara.

La lluita contra la contaminació marítima no pot ser una acció aïllada sinó que s’ha d’aplicar conjuntament a tots els devuit països, però davant la descoordinació existent és evident que cadascun d’ells i, fins itot, els poders regionals, on així estan establerts, han d’actuar per pròpia iniciativa. Les marees negres, els plàstics i altres deixalles que suren sobre les aigües i envaeixen territoris allunyats del seu origen fan palesa la urgència de polítiques coordinades. Ara mateix, l’extensió de la plaga de la *caulerpa taxifolia*, l’anomenada “alga assassina” o la plaga que matà milers de dofins el 1991, fan pensar que s’ha de combatre des de tots els fronts possibles: contra la pol·lució industrial, contra la sobreexploració pesquera, contra el desmesurat trànsit de mercaderies contaminants i, fins i tot, contra la nuclearització (centrals nuclears a la costa i vaixells la propulsió nuclear per la mar).

LES BALEARS CONTRA L’ABOCAMENT D’AIGÜES BRUTES

En el cas de les Balears, on les aigües es conserven en relatiu bon estat, ja fa anys que s’ha iniciat la campanya contra la pol·lució marítima. Després dels folls anys del “boom” turístic, quan totes les aigües residuals eren abocades a la mar sense cap tipus de tractament, ara la major part són prèviament depurades. Ja fa uns anys que l’anterior Consistori de Palma enllestí la callada però importantíssima tasca, de fer el “sanejament integral de la badia”, empresa que també afrontaren els principals ajuntaments turístics, en una operació política que després seria encapçalada -no sense polèmiques a causa de l’aplicació del cànon d’aigua- pel Govern balear. La construcció de xarxes de clavegueram i depuradores ha significat un cost elevadíssim, però inversions d’aquest tipus continuen essent absolutament prioritàries per tenir cura del medi ambient. Com a dada n’hi ha prou observant que el Pla de Desenvolupament Regional presentant pel Govern preveu en els pròxims tres anys una inversió suplementària de sis mil milions de pessetes per completar la feina.

Però les aigües residuals no són l’únic problema causat per l’home a la costa. Greenpeace ha denunciat reiteradament l’abocament de residus sòlids i la sobreexplotació de pesca. Amb motiu de la polèmica sobre el Parc Nacional de Cabrera, el Sirius realitzà una campanya de neteja per les seves aigües i fons marí, d’on va extreure 75 tones de fems: vidres, plàstics, metalls, piles, ormejos de pesca i altres articles. I, sobretot, el que enuncien els ecologistes són les accions directes de l’home sobre la costa, tant durant la primera fase de descontrol urbanístic que provocà un fort impacte paisatgístic com les d’ara mateix.

Sembla que el model de desenvolupament econòmic és en crisi

i que, per tant, ha arribat el moment de corregir els errors del passat, però les mesures que s’adopten -quan se n’adopten, perquè hi ha molts interessos en joc que defensen la continuïtat del sistema, de vegades són contraproductius per al medi ambient. Referint-nos a la costa és el cas de la rehabilitació de platges. S’ha d’humanitzar la vorera de mar, excessivament massificada, però veim com el retard del Pla d’Ordenació de l’Oferta Turística pot impedir que es frenin molts desenvolupaments absurds, així com el Pla de Ports Esportius significa una nova preocupació per als sectors conservacionistes de la naturalesa.

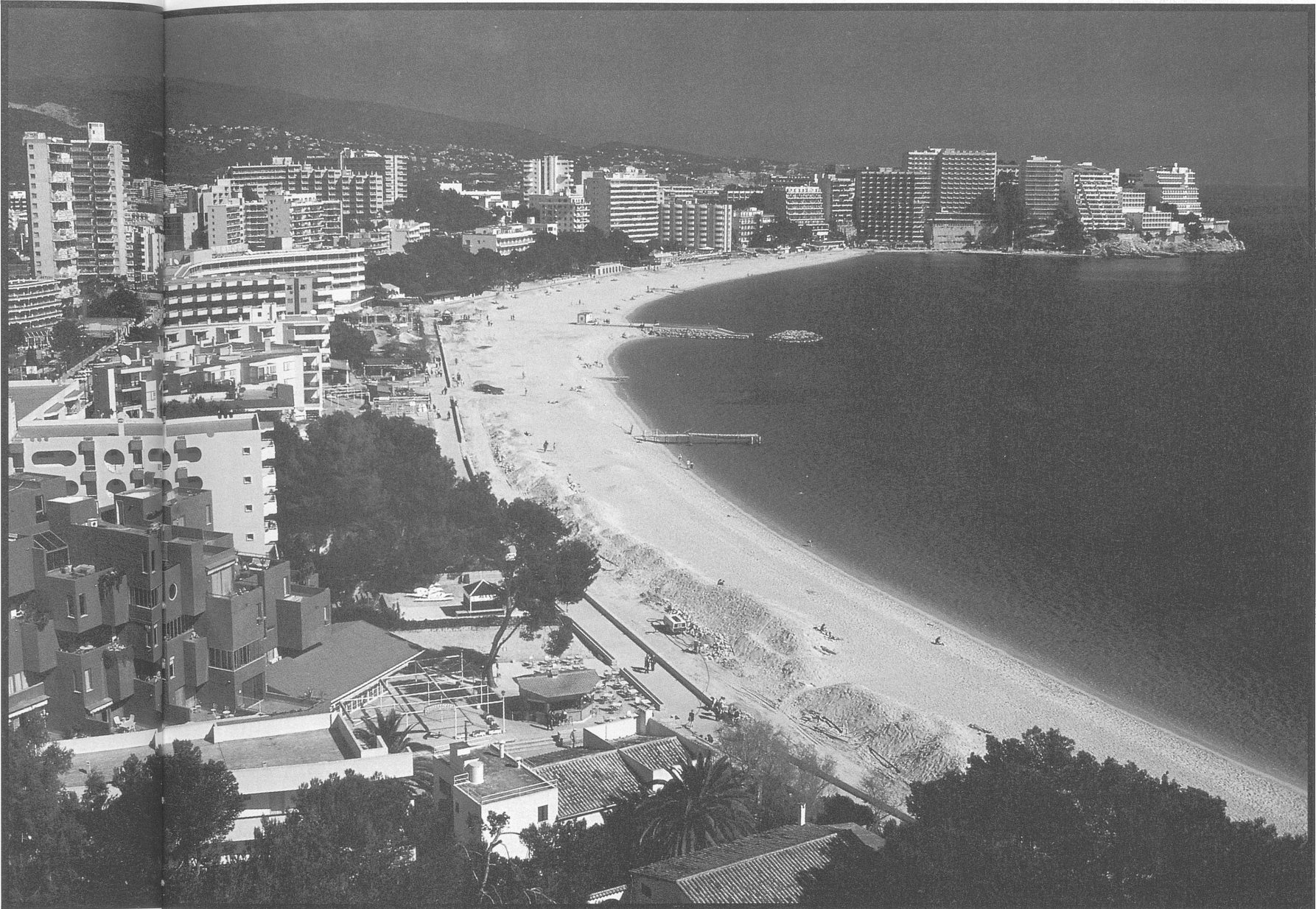
LES PLATGES, BONES PERÒ AL COMPLET

Aquesta preocupació per l’acció de l’home es fa palesa de manera molt especial quan es parla de la regeneració de platges, ja que els ecologistes pensen que serà molt perjudicial, atesa la destrucció de les possidònies que suposan. Això no obstant, el Ministeri d’Obres Públiques ha volgut tranquil·litzar l’opinió pública fent saber que estudia una vintena de zones pròximes a la costa d’on és possible extreure arena sense por a donar cap perjudici. Per a l’any que ve es prepara la regeneració de les platges de Pollença, Palmanova i Cala Sant Vicenç, obres en les quals s’invertiran 580 milions, els primers dels nou mil milions que costarà d’aquí a 1997 regenerar tota la costa de les Balears. Tot, evidentment, per aparentar que la mar no ha sofert les conseqüències de la dita balearització, quan ara el perill és allò que des de defora no es veu: el fons.

El principal problema de les platges, el que significa el mateix que dir el principal problema de les zones turístiques, és la pèrdua d’arena i la sobreocupació. Mitjançant la regeneració es vol solucionar el problema però es provoca, vulguem o no i amb més o menys impactes ecològics, una evident alteració dels fons marins. L’economia sembla que no permet que s’abandonin les conductes que deterioren l’entorn, de la mateixa manera que tampoc no dóna temps que es pugui produir una regeneració natural. I, no obstant això, la situació de les cent sis platges de les Balears és sanitàriament bona gairebé sense excepcions. Si més no, cap no pot ser qualificada com a “no apta” segons els índexs de la Comunitat Europea. És evident que una cosa és l’aspecte exterior i sanitari i altra ben distinta els ecosistemes marins que sofreixen les conseqüències de l’acció humana.

ALARMA DAVANT EL PLA DE PORTS ESPORTIUS

És evident que les Illes ja no donen l’esquena a la mar i fruit d’això ha estat la creixent presència de les embarcacions de lleure. A les Balears hi ha una flota de més de vint mil embarcacions, llaüts i petits iots que, sens dubte, han



esdevingut paradigmes del turisme de luxe que es desitja. Però aquesta realitat que, aparentment, hauria de ser molt positiva significa un nou perill per a l’entorn a causa de l’ocupació de territori de costa que cada nou port que es construeix produeix. El Govern balear va presentar l’any passat un Pla de Ports Esportius que ha estat denunciat pels ecologistes com a una “presa de pèl”. El pla pretén, ni més ni manco, que doblar l’oferta d’amarraments. En l’actualitat hi ha a les Illes seixanta ports esportius amb prop de desset mil amarraments, l’oferta més grossa de tot l’Estat espanyol i una de les densitats més elevades del món pel que fa a nombre de llocs d’amarrament per quilòmetre de costa. La voluntat del Govern és aconseguir que l’any dos mil aquesta oferta sigui de trenta-tres mil amarraments, el que -segons el GOB- suposa la possibilitat de construir al llarg de 126 quilòmetres.

Segons el Govern al Pla de Ports Esportius, el nombre d’amarrament que es necessiten és de 16.600, la qual cosa exigirà una inversió privada de prop de quaranta mil milions de pessetes en els pròxims vuit anys, de la mateixa manera que es preveu una inversió pública de més de mil milions per tal

d’obtenir 800 amarraments als ports de la Comunitat Autònoma: Sant Antoni, Fonells, Andratx, Portocolom i Portopetro. Però tot això, en opinió del màxim responsable d’Obres Públiques, el conseller Jeroni Saiz, no significa cap desbarat sinó tot el contrari, ja que el pla preserva el 78 per cent de la costa de les Illes.

L’any passat va ser la segona ocasió que el Pla de Ports Esportius era sotmès a informació pública. La primera vegada fou objecte d’un autèntic allau d’al·legacions en contra, per la qual cosa va ser retirat i redactat de bell nou, però segons el GOB la nova proposta no difereix gaire de l’anterior, de la mateixa manera que la major part dels ajuntaments han demanat un augment del grau de protecció de la costa, el que s’interpreta com un nou rebuig al pla. No obstant això, Jeroni Saiz ha declarat que el pla era respectuós amb l’autonomia municipal i que res no es podria fer sense el consentiment dels poders locals i, per tant, ha fet palesa amb molta claredat la voluntat del Govern balear de mantenir i executar el programa en contra de l’opinió de gairebé tota l’oposició o, si més no, del PSOE i el PSM que, d’acord amb els plantejaments

ecologistes, han pretès desqualificar el pla davant l'opinió pública.

CABRERA O LA FALTA DE SENY COL·LECTIU

Però si els ports esportius apareixen a l'horitzó de la disputa entre els partidaris de continuar amb el desenvolupisme econòmic que ha propugnat el Govern balear i els sectors conservacionistes, que cerquen un desenvolupament harmònic amb els recursos naturals, el conflicte tal volta més paradigmàtic el trobam en Cabrera. El Parlament balear va sol·licitar del Congrés de Diputats la declaració de Parc Nacional, una figura subjecta a l'administració central, que lògicament, es va fer càrrec a través d'ICONA de la gestió del que ara és l'únic Parc Marítim-terrestre existent a tot l'Estat. El Congrés va introduir modificacions importants al text inicialment proposat pel Parlament de les Illes, però malgrat tots els estatuts segons els quals es gestiona el parc, han estat qualificats de positius per científics i ecologistes, no ho troba així el Govern balear ni el Partit Popular que, de la mà del batle de Lluçmajor, Gaspar Oliver, ha provocat la rebel·lió dels clubs nàutics que demanen la lliure navegació i fondeix pel Parc Nacional. Segons el president del Patronat de Cabrera, Miquel Oliver, tal petició és absurda perquè desvirtuaria el sentit de la conservació de l'illa.

Els clubs nàutics exerciren la iniciativa legislativa popular per defensar davant el Congrés una reforma de la llei que va crear el Parc Nacional. Varen ser recollides 13.400 signatures. El Parlament balear, gràcies als vots del grup PP-UM admeté en consideració la iniciativa, de manera que si res no ho impedeix prest haurem de presenciar la segona batalla legal de Cabrera. El president Cañellas va fer bandera de Cabrera en el seu discurs d'inauguració del club Diario de Mallorca, el passat desembre, culpant l'administració central de no respectar la voluntat dels mallorquins. I no obstant això també són molts els mallorquins disposats a signar o a manifestar-se de bell nou pel manteniment del Parc Nacional en el seu estat actual. De fet Cabrera figura avui a tots els catàlegs d'espais protegits europeus i els mateixos tècnics de promoció turística coincideixen a afirmar que el manteniment de la figura del Parc Marítim-terrestre és molt més positiva i atraient que la possibilitat de garantir la lliure navegació. Segons la direcció del Parc ningú no ha vist impedit el pas per les aigües de Cabrera, encara que, evidentment, s'exigeix el compliment d'unes normes que garanteixen la conservació de l'arxipèlag. De moment, un equip de científic del Laboratori Oceanogràfic i de la Universitat, encapçalat pel biòleg Jorge Rey treballa en un estudi sobre els ecosistemes submarins, amb la finalitat de dictaminar sobre l'estat del fons de Cabrera i facilitar així el bon govern de l'ICONA.

LA COSTA URBANITZADA

La relació amor-odi envers la mar es fa evident a la urbanització de la costa. El desig de propis i estranys per tenir una casa a vorera de mar ha provocat la urbanització de gairebé una tercera part de tot el territori costaner, una proporció que es veuria augmentada si es tengués en compte a l'hora d'analitzar les dades el grau d'influència dels nuclis de població sobre les zones pròximes. El descontrol del

creixement turístic al llarg de tres dècades de desenvolupisme ha provocat un deteriorament paisatgístic que ara es vol corregir mitjançant plans d'embelliment o a partir d'un pla d'Ordenació de l'Oferta Turística que sembla allargar-se molt més del compte.

Al llarg dels darrers anys la Conselleria de Turisme, en col·laboració amb els ajuntaments, ha realitzat inversions superiors als catorze mil milions de pessetes. No es pot dir que siguin inversions que afecten directament la mar, encara que si els passeigs marítims i, sobretot, l'entorn de les zones i platges de més anomenada turística. D'aquesta manera és pretén frenar el deteriorament de la imatge que va atreure els primers turistes.

Cas emblemàtic de les conseqüències de l'especulació sobre la costa i de la posterior programació de projectes de regeneració el tenim a Calvià. El Pla d'Embelliment de Magaluf -una zona que el turisme de masses havia degradat molt en els darrers anys- va ser posat com a model en unes jornades sobre arquitectura i turisme que organitzà el col·legi d'arquitectes de les Balears al començament del darrer estiu. La Conselleria de Turisme i l'Ajuntament, en un insòlit cas de col·laboració entre institucions governades per partits de distint signe polític, han posat fil a l'agulla en la difícil tasca de refer les malifetes del "boom". No és estrany, per tant, que la administració central s'hagi fixat en la costa de Calvià a l'hora d'establir un pla pilot d'actuació, dins de l'anomenat "pla futures", un pla que pretén recuperar la credibilitat perduda mitjançant la regeneració de platges i l'ordenació de la costa dels centres turístics, però -com hem dit abans- s'ha d'advertir que l'acció humana a la costa, fins i tot per regenerar-la paisatgísticament, pot causar greus perjudicis als ecosistemes marins.

LA PESCA, UN SECTOR MINORITARI I SOVINT IGNORAT

Però si la problemàtica de la nostra mar se centra sobretot en els aspectes urbanístics de la costa i en la contaminació provocada per la massiva presència de l'home, no podem oblidar, encara que sigui de passada, la pesca, el sector primari de la mar. De la mateixa manera que l'agricultura és la gran derrotada del desenvolupament econòmic generat pel turisme, també succeeix a la mar: la pesca és un sector minoritari i sovint ignorat però alhora necessari per mantenir un equilibri social i, evidentment, per subministrar si més no una part del peix que es consumeix a les Illes.

A les Illes hi viuen 1.500 persones directament relacionades amb l'activitat pesquera, amb un total de 725 barques. Si comparam les embarcacions existents el 1940, que eren 1.523, en tenim prou per fer un balanç, si més no provisional, i descobrir la decadència del sector que no s'ha modernitzat tant com caldria haver esperat després de mig segle d'història. En aquest sentit el descens del nombre de barques s'explica per la manca d'adaptació a un sector cada vegada més competitiu. Un recent informe de la Direcció General de Pesca i Cultius Marins de la nostra comunitat autònoma denunciava la situació de crisi que pateix el sector per mor de moltes i diverses causes, entre les quals cal destacar les pròpies característiques del medi natural, ja que la Mediterrània "és una mar pobra a la vista de la seva producció pesquera". La sobreexplotació de pesca ha minvat els recursos sense que els governs costaners



hagin pogut coordinar o controlar les seves flotes. Reiteradament s'ha denunciat la presència a aigües de les Illes de vaixells italians que pesquen amb arts que per a l'administració espanyola són il·legals, així com d'altres embarcacions japoneses que pesquen la tonyina de manera intensiva i provoquen el perill de desaparició d'aquesta espècie i d'altres animals marins, com són ara les tortugues. La pesca balear es troba, igualment, afectada per la competència directa dels sectors de serveis, que ha provocat una disminució de la població dedicada a l'activitat pesquera. Les barques no gaudeixen, llevat d'honroses excepcions, de la tencologia suficient i això a pesar dels estudis i mapes sobre pesqueres que s'han fet en els darrers temps i que permetrien un desenvolupament creixent de la pesca. A tot això s'ha d'afegir la competència il·legal de nombroses embarcacions que teòricament són de pesca esportiva i que, no obstant això, venen els seus productes directament als consumidors. La pesca d'esplai, segons l'estudi de la direcció general, s'hauria de potenciar pel seu aspecte lúdic i d'oci, i perquè forma part de l'atracció turística, però es tracta d'una activitat que ha de ser regulada per evitar els abusos abans denunciats.

LA MAR COM A VIA DE COMUNICACIÓ

I, finalment, entre els molts aspectes que la imatge de la mar ens pot suggerir, cal destacar el paper de via de comunicació

que sempre ha tengut en la història de les Balears. El transport marítim ha estat factor decisiu en el desenvolupament econòmic de les Illes al llarg dels segles i mai no ha estat substituït ni tan sols amb la massiva competència de la navegació aèria quan aquesta, en el començament dels anys seixanta, facilità l'aparició del "boom" turístic.

De fet, si bé és cert que l'avió és absolutament majoritari pel que fa al transport de passatgers, pel que fa a les mercaderies la dependència del vaixell que té l'economia balear és també indiscutible. Els ports continuen essent les portes d'entrada de la major part dels productes de consum a les Balears. Cal tenir present que a mesura que les Illes s'han especialitzat en serveis han anat abandonant la indústria i fins i tot l'agricultura, de manera que avui són molt deficitàries en aquests sectors. Els ports són, per tant, la garantia d'un adequat proveïment. En resum, la mar, aquest objecte del desig que ha fomentar l'ambició dels habitants d'aquestes illes, ha de ser necessàriament contemplada com a un recurs natural més i, com a tal, s'ha de regular i protegir. De fet la història de les Balears va començar en el mateix moment que l'home inicià la seva relació directa amb el medi marí, per navegar, per alimentar-se i, ja possiblement llavors i sobretot ara, a la frontera del segle XXI, com a espai de lleure. La qualitat de l'entorn marí, inclosa una adequada protecció paisatgística de la costa, és avui no sols el símbol sinó la millor garantia per al desenvolupament harmònic de la nostra societat.

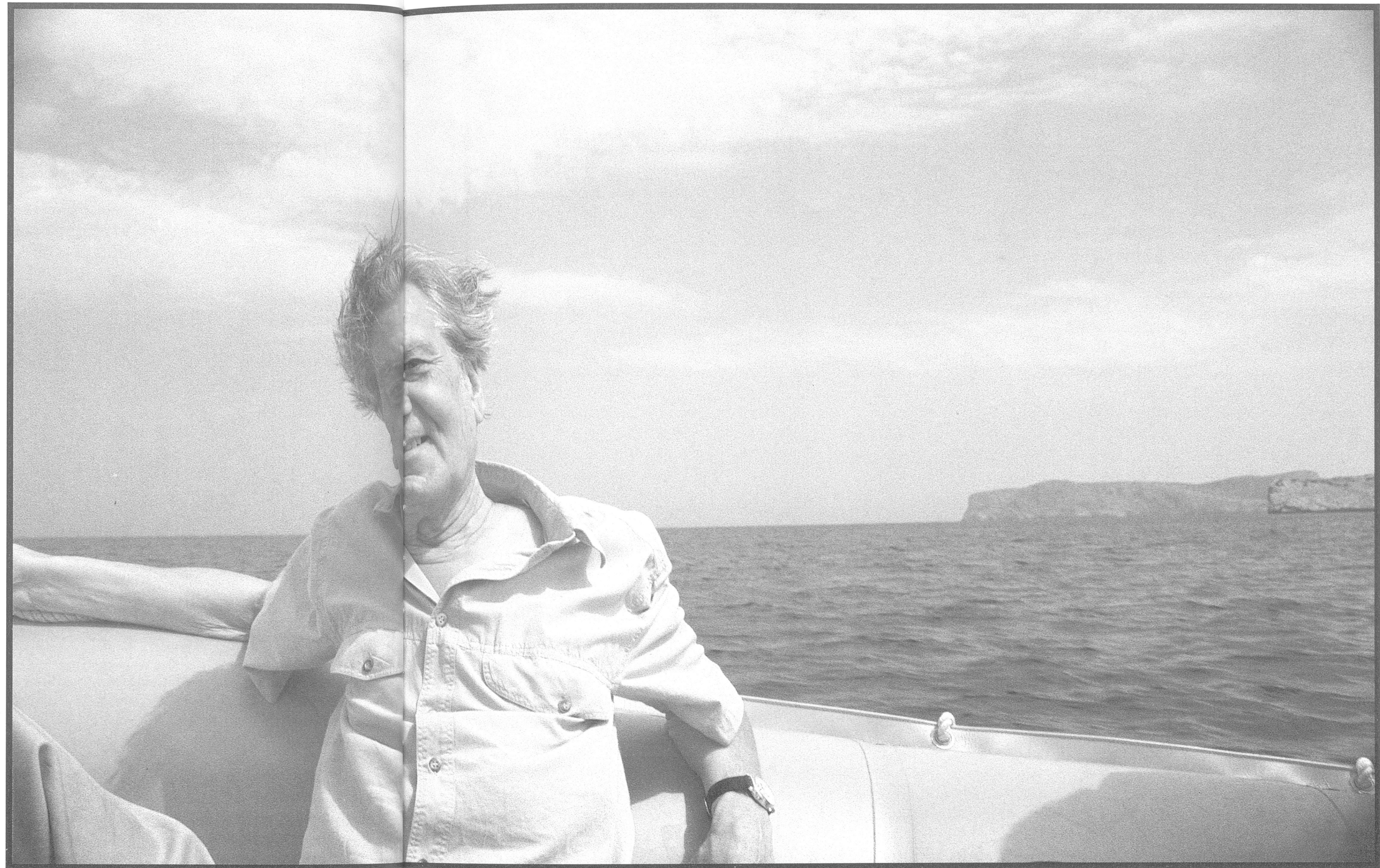
Miquel Oliver Massutí és una excel·lentíssima persona, i ha anat per molts de camins de la mar, la terra i el treball. Estima la natura. Coneix milers i milers d'espècies marítimes i terrestres i ara, que està jubilat, també es pot permetre el luxe de mirar les persones com si les observàs a través d'un microscopi o d'un telescopi. És, sobretot, un gran científic, explorador i observador, acostumat a grans i petites distàncies que sap mirar d'aprop i d'enfora i també situar-se a la que calgui a cada moment i per a cada situació. Pensa les preguntes tal com li han estat formulades i no és dels que responen allò que tanmateix volen dir sigui quina sigui la pregunta. Està acostumat al pensament metòdic i racional. És una persona molt equilibrada, però no sembla un científic distant i fred.

Quan llegesc al seu curriculum que va passar tres anys a camps de concentració, i li ho coment, not un cert polsim gris als seus ulls blaus i sé que no en vol parlar molt, que té una ideologia política clara, definida i gens oportunista, millor dit, retrobada. No creu que hi pugui haver algues assassines. No ho arriba a dir, però deduec que per a ell l'única espècie que realment assassina és la humana. La flora i la fauna d'aquesta terra no assassinen, sinó que lluiten amb major o menor agressivitat per un territori, per una supervivència. Es veu que fa el possible per oblidar tot el que pugui significar maldat.

La utilització de la natura pot ser racional

Entrevista a Miquel Oliver Massutí

per Joana Maria Roque



- Vostè ha dedicat pràcticament tota la vida a la mar, com es va decidir aquesta vocació?

- A la meua infantesa vivia a Felanitx, anava a Portocolom i quan vaig fer el batxillerat vaig freqüentar el laboratori del qual, el meu oncle, Miquel Massutí n'era director. Així que les meves relacions amb les coses de la mar i de l'oceanografia varen ser molt intenses des que era molt jove. L'any 1936 vaig començar la carrera de Ciències Naturals a la Universitat de Barcelona. Després vaig estar internat a diversos camps de concentració entre els anys 1937 i 1940.

- Se n'ha parlat poc dels camps de concentració i Mallorca...

Miquel Oliver Massutí va néixer a 1918 a Barcelona. Després del batxillerat, a 1936, va ingressar a la Universitat de Barcelona. Després hagué de passar tres anys a camps de concentració. Finalment pogué acabar la carrera a 1946. I a l'any següent va ingressar per oposició a l'"Instituto Español de Oceanografía", on va ocupar diversos càrrecs fins que l'any 1980 arribà a ser-ne director. També ha estat Secretari General de Pesca Marítima, diputat pel PSOE al Parlament Balear i, entre altres càrrecs representatius, ha ostentat el de President del Consell General de Pesca del Mediterrani (FAO). Ha realitzat més de vint-i-cinc publicacions sobre temes marítimes i especialment de pesca. Ha participat a vint-i-sis campanyes oceanogràfiques i entre les seves condecoracions hi ha la "Gran Cruz de la Orden del Mérito Agrario, Pesquero i Alimentario".

És el President del Parc Nacional Marítime-terrestre de Cabrera.

- Bé, un amic meu que nom Gabriel Riera Sorell va escriure un llibre i jo li vaig fer el pròleg. No eren presons, eren a l'aire lliure, però que fossin més o menys suaus depenia de la persona que hi havia al front. Sempre existia la humiliació de no poder sortir i d'haver de fer treballs forçats... però també es donaven circumstàncies i fets de mort i maltractaments. Deixem-ho fer...

- Així que, després, vostè va estudiar Ciències Naturals...

- Sí. I em vaig decidir pel treball d'investigació. Al principi, vaig fer algunes classes, però, sobretot m'atreia poder investigar, el coneixement de la mar i del que representen la seva flora i fauna. I l'any 1947 vaig ingressar per oposició a l'"Instituto Español de Oceanografía". Em va interessar l'estudi de l'aprofitament dels recursos de la mar i així vaig entrar al món de la pesca.

INSTITUT OCEANOGRÀFIC

- Com definiria la feina d'aquest Institut Oceanogràfic del qual vostè n'ha estat director?

- És un centre d'investigació i cal distingir entre centres d'investigació com les universitats o el Consell Superior d'Investigacions Científiques, que tenen com a objectiu fer estudis per a un major coneixement, mentre que altres centres com l'Institut Oceanogràfic a INIA (Institut Nacional d'Investigació Agrícola), ambdós dependents del Ministeri d'Agricultura, actuen amb objectius concrets. És a dir, coneixen la dinàmica de poblacions sotmeses a explotacions concretes i procuren ordenar-les. Aquestes investigacions són orientades cap a objectius definitis i, a vegades, també es fan per respondre a preguntes del Govern, per exemple en qüestions d'ordenació pesquera.

- Parlem de pesca. A aquesta illa el sector pesquer, és realment important?

- La pesca és la utilització dels recursos que la mar ofereix a l'home i que pot intentar aprofitar per al seu ús, però mai abús. I els estudis s'han d'orientar procurant deteriorar el mínim el medi marítim. Aquest és el sentit de la biologia pesquera moderna.

- Les agrupacions ecologistes, no en parlen molt de la pesca.

- També en parlen i diuen, com jo mateix crec, que no ha de ser abusiva ni intensiva i no ha de tenir incidència en els peixos petits per poder afavorir el seu creixement i reproducció, per aconseguir els objectius biològics i naturals pels quals són al món. L'home és una incidència a aquesta població i ha de procurar causar el mínim deteriorament possible. La pesca abusiva pot dur a la desaparició d'espècies, des d'un punt de vista més econòmic que biològic. Hi ha altres incidències damunt la mar que poden fer més mal que la pesca, sempre que aquesta sigui ordenadament executada.

- Per exemple?

- Els abocaments a la mar són el principal factor d'aquesta degradació. I aquí cal incloure abocaments urbans, neteja de fons d'embarcacions, accidents com el que hem viscut recentment, etcètera. Tot això són incidències al medi marí més fortes que la pesca, si el seu desenvolupament és l'adient. Si es duu a terme sense respecte al medi que s'està explotant, aleshores pot ser tan perjudicial o més que altres factors.

- En aquests moments, vostè que ha negociat tractats internacionals, pensa que el respecte cap a la conservació de la natura a aquestes illes es pot situar a un nivell europeu?

- Això del respecte és una cosa pròpia de cadascú. Hi va haver una època en la qual es va abusar molt de les possibilitats naturals de la nostra illa, en perjudici de la pròpia natura, s'hauria d'haver aprofitat el que l'illa produïa, però amb una mínima incidència a l'entorn. Cada vegada arrela més la convicció que s'ha de protegir el medi ambient. Una demostració n'és el nombre de persones que anaren a la manifestació en defensa de la Llei d'Espais Naturals. Això significa que la població de les Illes hi ha una consciència forta de la defensa del medi, tant marítim com terrestre.

LA POLÍTICA

- Totes aquestes qüestions i, més en concret la defensa del territori marítim, també tenen a veure amb la política?

- Bé. Hi estan imbricades o relacionades. Però, jo, realment, sempre he estat més tècnic que polític, encara que també tenc una ideologia molt clara i concreta. I segurament hi ha plantejaments polítics més perjudicials que altres per a la defensa de la natura. Pens que la defensa del nostre ambient és més lligada a ideologies, diguem-ne progressistes, però també hi poden haver altres persones, amb uns altres plantejaments polítics que no vulguin fer mal al nostre entorn. Això ho demostra la realitat dels fets de cadascú.

- Ja hem parlat del paper de les institucions o dels centres d'investigació científica, com el Laboratori Oceanogràfic, però què pensa que haurien de fer les institucions polítiques d'aquesta illa?

- Puc dir que hi ha institucions com la Universitat que tendeix a situar molt en primer lloc la defensa de la natura... Després hi ha altres sectors de població, en podríem dir la població civil o la "massa" en general que, cada vegada, tenen més consciència que s'ha de respectar la natura pel bé de tots. També n'hi ha que tenen interessos lligats a circumstàncies concretes que situen la defensa de la natura en un segon o tercer terme. I això crea unes situacions que poden ser desfavorables per al medi ambient i per a l'ecologia. No obstant això, com a científic i des del punt de vista d'estudis de la pesca, crec que sempre és compatible la utilització dels recursos naturals de la terra i la mar, amb la conservació del medi...

- A aquests moments de la seva jubilació quan pot mirar les coses amb major distància, com avaluaria o qualificaria la feina dels polítics d'aquestes Illes i també del Govern central i dels ajuntaments?



- No crec que jo sigui la persona més adequada per jutjar els polítics d'ara i el que pogués dir, segurament resultaria una mica tendenciós, ja que som una persona que ha actuat al terreny de la política i a un partit molt concret que és el PSOE. Però si jo, ara em definís, em dirien que “parl de bons i dolents”: crec que a tots els camps hi ha persones que actuen d'una manera que m'agrada i d'altres amb les quals no hi estic d'acord. Som contrari -i això potser em ve de les circumstàncies de la guerra civil- a classificar grups de persones per l'actuació d'un sol home. A tots els camps hi ha persones que actuen amb responsabilitat i eficàcia i d'altres que no ho fan així. Jo tenc, és clar, una ideologia, però no crec que ara sigui el moment de definir-me.

- *Aquesta ideologia continua il·lusionant-lo?*

- Sí. I si hagués de dir una cosa que m'agradaria que es fes, diria, per exemple, la defensa de la Llei d'Espais Naturals, tal com està ara sense modificacions de cap mena, així com va sortir del parlament que la va aprovar. Fins i tot, alguns podrien pensar que s'hauria d'haver anat més enllà, però de cap de les maneres, més enrrera. Així que en aquestes coses, sí que puc fer algunes crítiques a l'actuació del Govern balear, a part d'altres coses que m'estim més no comentar.

- *Vostè ha repetit que es sobretot un tècnic, però, com a ciutadà civil i ara jubilat, per quins motius creu o sospita que l'actual Govern balear vol modificar la Llei d'Espais Naturals?*

- És difícil definir-ho, però lògicament hi ha d'haver plantejaments d'edificabilitat d'utilització del medi que no permet la Llei actual. També fa falta saber si altres persones o col·lectius creuen que aquestes modificacions són necessàries o no.

- *Li continua interessant el món de la política?*

- Sí. És clar. Cada vegada que hi hagi eleccions, jo votaré per les opcions que consideri més adients per tal d'influir, en general a l'organització política d'aquest país, votaré sempre les opcions que cregui més lògiques i justes.

- *Tornem a la Llei d'Espais Naturals i la seva incidència. Com perjudiquen quan la mar les edificacions fetes devora la costa*



encara que hagi bons sistemes de depuració?

- Quant a la mar, la incidència és produïda pels abocaments d'aigües brutes. Però aquí hi ha un altre tema molt important que és la imatge, l'aspecte, el paisatge. Si es fa una cortina d'edificacions molt properes a la mar, es romp tot això. Per tant crec que s'hauria de procurar que les construccions sols es fessin a llocs escollits i amb unes condicions i característiques que produïssin el mínim impacte. No obstant això, és una qüestió més de natura terrestre que de natura marítima. Es poden fer construccions ecològiques, com es diu avui en dia.

REUTILITZACIONS D'AIGÜES

- *I es diu que es pot reutilitzar l'aigua de la mar i també les aigües dolces...*

- No hi ha dubte. Es poden posar en funcionament plantes per desalar. A Espanya n'hi ha una a Canàries i es parlava de construir-ne una altra a Eivissa. A zones a les quals hi manca aigua i, sobretot si és aprop de la mar cal aprofitar els recursos,

com ja he dit abans. I no sols per regar els camps de golf, també per a altres serveis.

- *Vostè és president del Parc nacional de Cabrera, com el podria definir?*

- Els parcs nacionals, en general són zones concretes amb unes característiques molt definides i cal conservar-los com a exemple del que seria la natura sense una incidència humana d'explotació constant. O sigui, conservar els moviments i transformacions de la natura per ella mateixa. Això, lògicament fa que hi hagi zones molt definides i també importants per la seva flora, fauna i característiques geològiques, i també pels moviments migratoris, com pugui esser Doñana o l'Albufera d'Alcúdia. Aquests conjunts han de menester una major protecció i definició que altres. Aleshores, Cabrera forma part d'un conjunt que ha arribat als nostres dies sense gran deteriorament. És característic de l'ambient mediterrani. Per això és important conservar aquesta natura. I també ho és que pugui esser visitada i utilitzada com a zona d'estudi i

coneixement. A España sols hi ha devers set o vuit parcs naturals i aquest és el primer marítime-terrestre.

VISITES A CABRERA

- *Vostè parla de poder-lo visitar. Això a certs moments va ser molt polèmic.*

- Bé. Es va córrer la veu que un parc nacional, com Cabrera, no es podria visitar, però no és així. És clar que hi ha unes normatives molt pensades. Hem de saber diferenciar entre zones d'esplai i el que significa un parc nacional. I crec que els parcs nacionals també han de poder esser visitats i gaudits. Però a les zones d'esplai allò principal és la diversió, mentre que als parcs nacionals, allò més important és la protecció.

- *Alguns no ho han entès així.*

- Ja ho sé. N'hi ha hagut que han entès que haver de demanar permís per navegar i fondejar a punts determinats i concrets era una ofensa o una pèrdua de llibertat. I no és així. A totes les coses de la vida hi ha un ordenament i unes directrius. A la mateixa ciutat hi ha llocs on no es pot aparcar, direccions prohibides, dobles files, dobles direccions, zones peatonals. I en el cas d'un parc nacional, tot això encara és més important ja que l'objectiu fonamental és conservar i protegir la natura.

- *Greenpeace i ANADE varen tenir fins i tot plets.*

- Els membres d'ANADE es varen enfadar molt ja que no entenien per quins motius hi havia d'haver unes certes limitacions per poder anar a Cabrera, per exemple que la barca havia d'estar matriculada o que el que la manejava havia de tenir el títol corresponent, però tot això és molt normal i natural. Si anam a un banc també ens demanen identificació i no podem treure doblers així com així. Els d'ANADE varen ser massa agressius i això va motivar aquesta situació.

- *A aquests moments, l'estat de conservació de Cabrera, és el que vostè considera més adient.*

- Crec que en el futur millorarà molt ja que al marge de les limitacions o directrius de les quals ja hem parlat ara es farà una depuradora per l'abocament d'aigües a la mar. Tant les incidències d'explotació humana com de pesca són limitades i ordenades, la qual cosa segurament significarà anar cap endavant i no cap enrrera.

MAR MEDITERRÀNIA

- *Es cert, com s'ha dit a vegades, que la mar Mediterrània es mor?*

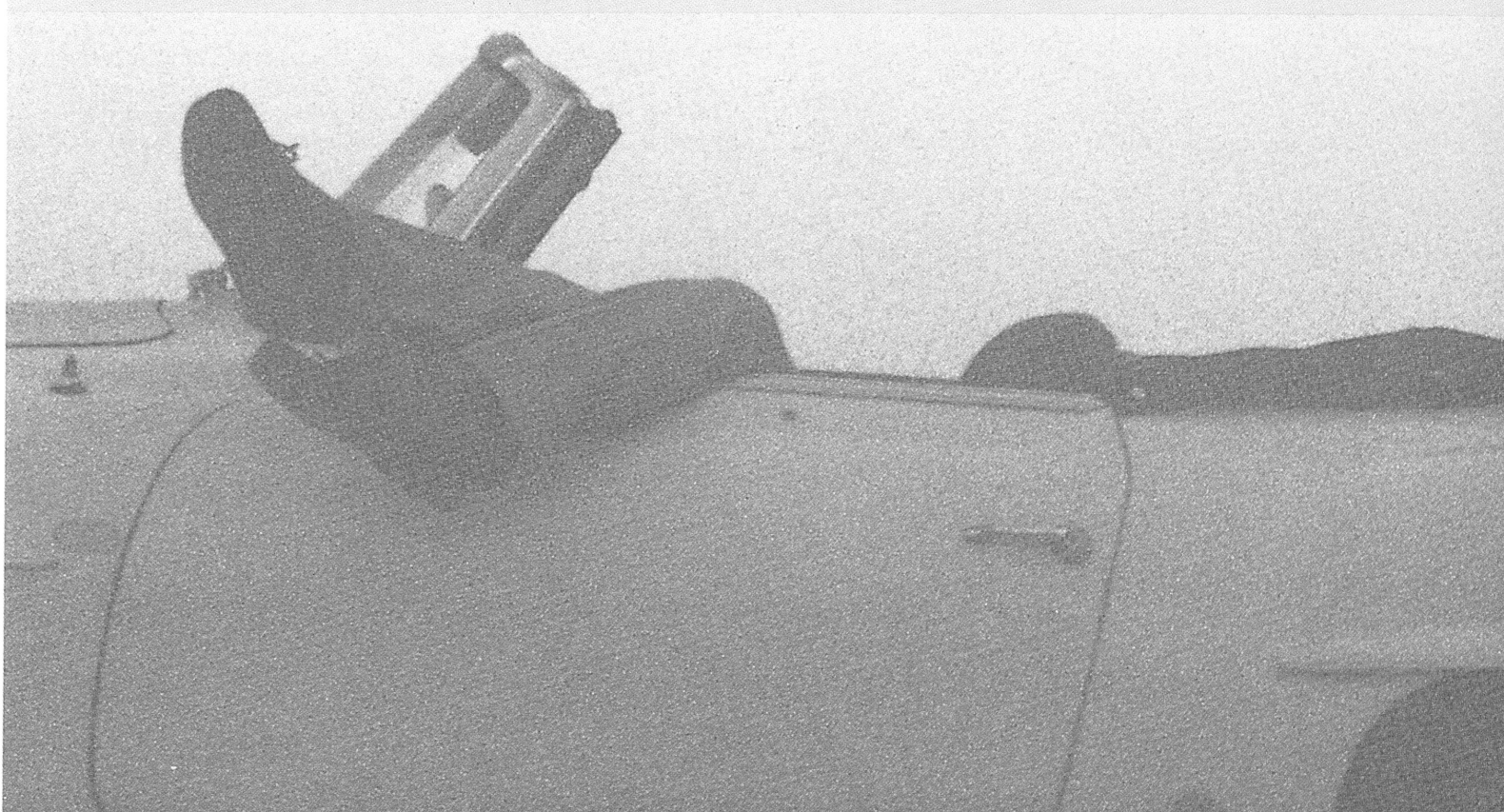
- Jo no ho crec. Pens que la Mediterrània és molt mala de matar. No obstant això hi ha unes incidències d'aigües d'abocaments urbans i industrials, de pesca desordenada i de sobreexplotació, que poden fer que el medi ambient es deteriori, però no és cert que la Mediterrània es mori. Hi ha zones molt deteriorades al voltant de ciutats industrials com Barcelona o Marsella, però això no vol dir que tota la

Con el Teléfono Móvil se habla desde donde quiera(*). Así de fácil. Se habla con teléfonos cada vez más pequeños y asequibles. Con una extraordinaria calidad en la comunicación, gracias al más avanzado Sistema de Telecomunicación. Se

TELÉFONO MÓVIL

habla sin esperar. Porque Telefónica le da la línea inmediatamente. Así de rápido. Para llevarlo en el coche o en el bolsillo. Así de cómodo. Así de útil. Póngase un Teléfono Móvil. Así se habla mejor.

(*) Dentro del área de cobertura.



ASÍ SE HABLA

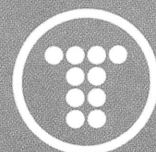
Infórmese sobre Terminales y Contratación de Servicio en:

TSI TELEFONICA SERVICIOS
900 12 99 12
TELYCO
900 124 124
ACS SA
900 100 818
AMPER COESA
900 100 154
ALCATEL
900 18 19 20

BENEFON BUSCITY
900 100 162
3C-COMUNICACIONES
900 20 00 34
CYS
900 40 00 66
ERICSSON TERMINALES MOVILES
900 313 313
FLAMAGAS
900 300 887

HISPANO OLIVETTI
900 370 370
INDELEC
900 100 336
MATRA
900 300 120
MOTOROLA ESPAÑA
900 100 114
NOKIA MOBILE PHONES
900 100 620

PANASONIC
900 10 1992
PHILIPS IBERICA
900 20 00 43
ROBERT BOSCH
900 100 611
T.Y.E.
900 100 273



Telefónica

O bien llamando al 900 109 110 de TELEFONICA



TELEFONICA
SOCIO TECNOLÓGICO
Y PROVEEDOR OFICIAL
EN TELECOMUNICACIONES



TELEFONICA
SOCIO GENERAL
MADRID CAPITAL
EUROPEA DE LA CULTURA



TELEFONICA
SOCIO EN
TELECOMUNICACIONES
DE LOS JJ.OO. BARCELONA '92

Mediterrània es morí. A més a més, crec que la consciència de l'home va evolucionant i cada vegada s'actua més amb sistemes de depuració, ordenaments d'utilització, etcètera. També m'ha causat una mala impressió que es parli de l'alga assassina. No hi ha cap alga que assassini ningú. Aquesta alga té una agressivitat com hi ha plantes a la terra que són més agressives que altres i mengen el terreny a les manco agressives. Bé. Aquesta alga pot deteriorar les nostres posseïdories. És un perill i s'ha de fer el possible per evitar els seus perjudicis, però trob que el nom d'alga assassina és certament demagògic.

- Quines són les espècies que realment desapareixen o en perill d'extinció a la Mediterrània?

- Al món marí hi ha moltes espècies, des de les microscòpiques fins a les macroscòpiques i en desapareixen sovint, fins i tot per causes naturals, però les extincions biològiques són complicades, ja que si el camí cap a la desaparició és provocat per la pesca, arriba un moment que si les possibilitats de pescar han disminuït molt, també es perd la rendibilitat. Llavors disminueix la incidència i la desaparició total de l'espècie és difícil. No obstant això, alguns sistemes de pesca desordenada poden ser molt perillosos. Per exemple si les embarcacions d'arrossegament s'afiquen a zones de vegetació, duen, tant la flora com la fauna que viu a aquests indrets a límits de pre-extinció. No respectar les profunditats, que no haurien d'esser tancades, és una forma d'indicència molt dura i molt forta, hi ha ormejos artesanals de pesca que podrien actuar a aquestes zones sense produir tants de transtorns.

- A la costa, fa vint o trenta anys hi havia eriçons de mar, crancs, petxines... i ara són molt mals de trobar.

- A Cabrera encara hi ha eriçons, però han desaparegut a zones molt concretes. Record que quan anàvem a nedar a Portocolom, per poc que ens descuidàssim, ens clavàvem eriçons als peus. L'actual desaparició pot ésser provocada per dues coses: que la depuració d'aigües d'abocaments a zones com Portocolom fa que les aigües estiguin molt contaminades i que alguns estrangers, sobretot francesos són grans

consumidors d'erions. Però crec que si se sotmeten a depuració les aigües d'abocament i, en concret a Portocolom, es procura que l'ordenació dins el port sigui correcta, probablement es podria reconstruir la situació deteriorada.

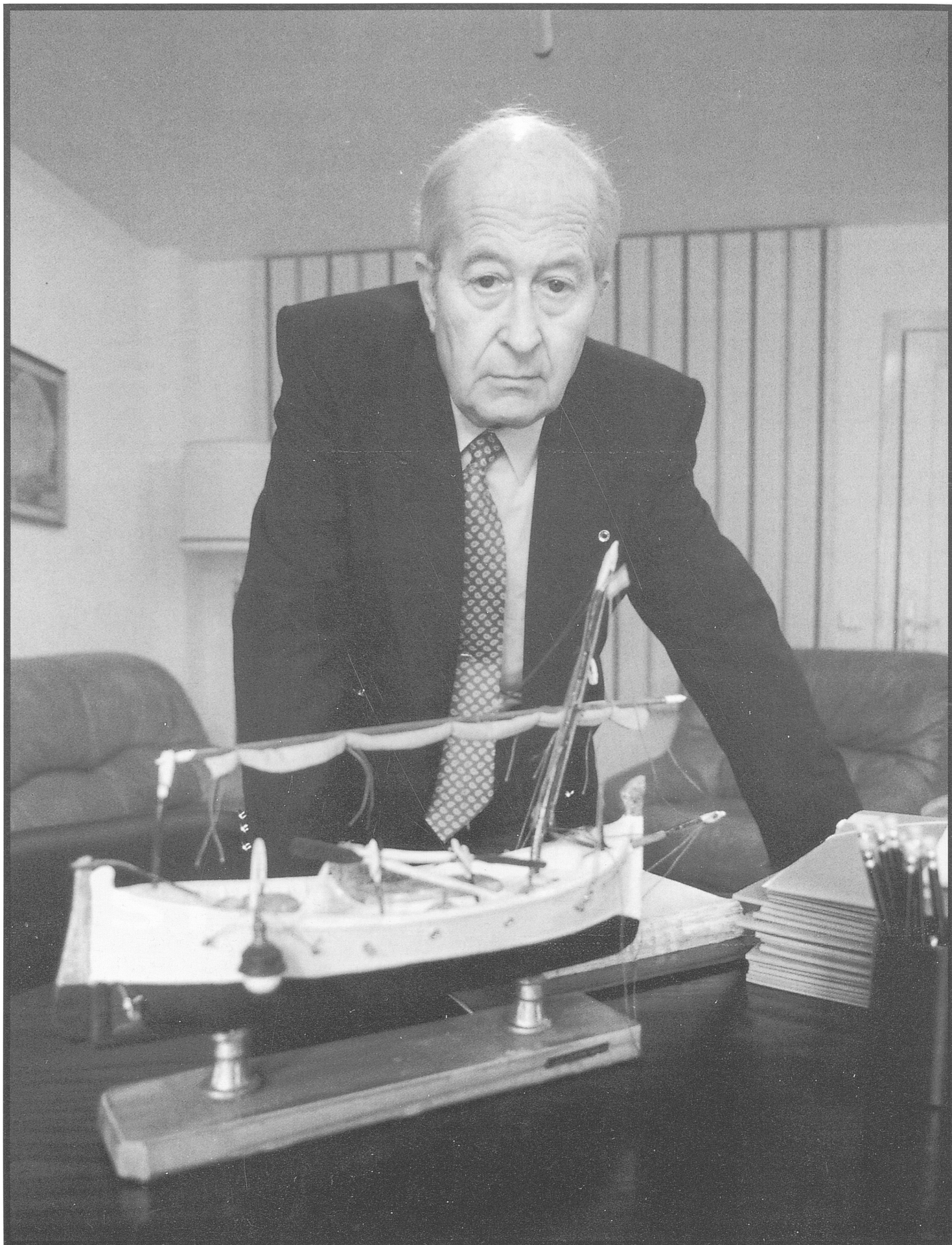
CULTIUS MARINS

- Els cultius marins tenen detractors i partidaris, vostè, com els veu?

- Els cultius marins representen el mateix que, en el seu dia va representar l'agricultura a la terra. Primer l'home vivia exclusivament de la caça i, en la mesura que les poblacions es feren grans, va començar la ramaderia, que és el cultiu d'espècies utilitzables per l'home. A la mar hi ha hagut una explotació creixent i els mitjans tècnics han evolucionat, però quan s'arriba a un moment que la mateixa demanda posa en perill aquesta explotació es necessita fer una actuació ordenada, reglamentada i reglada. Per tant, a mesura que la ciència ha fet possible la producció artificial de peixos, ha aparegut la ramaderia marina. I, personalment, no crec que perjudiqui la mar. Jo sempre n'he estat partidari, però també entenc que les explotacions pesqueres han de tenir una regulació i un ordenament. A Alcúdia i, en concret a la central elèctrica de GESA, hi ha una explotació de cultius marins vanguardista, molt rendible, i amb perspectives de futur. Ara bé, també hi ha altres explotacions amb bastiments flotants que s'han de vigilar molt per no produir deterioraments.

- Ja per acabar, hi ha un altre tema molt important i actual: els ports esportius.

- Com totes les coses, els ports esportius són una necessitat per al fruïment del medi marí i per a l'esplai. L'home ha de poder navegar, moure's per la mar en embarcacions i lògicament necessita llocs on redossar-se, però com he dit fins ara l'explotació ha de ser racional, amb el nombre necessari, als llocs adients, sense abusar. Sempre s'ha de mantenir un equilibri. Repetesc que s'ha d'intentar que l'ordenació i aprofitament dels recursos tenguí la més mínima incidència en el deteriorament de la natura.



No tenim llibertat per reglamentar la Pesca

Entrevista a Miquel Massutí Oliver

per Josep J. Rosselló

La mar ha estat sempre el seu ambient vital. La seva dedicació professional ha estat vinculada al medi marí i no ha tengut cap problema ni un per passar de la recerca científica a la gestió política i administrativa, des de la Direcció General de Pesca i Cultius Marins de la qual és titular des de la seva creació en el si de la Conselleria d'Agricultura i Pesca del Govern balear.

- *Què és la mar per a vostè, senyor director general?*

- La mar és un àmbit biogeològic, és a dir, un medi ambient amb una determinació geogràfica, que és la font dels recursos que són objecte d'activitat pesquera, marisquera i de cultius marins. Ja sé que aquesta definició pot semblar un poc freda, excessivament comercial. Evidentment, ja que la nostra feina és ordenar racionalment aquesta activitat pesquera, tenim en compte tot un conjunt de mesures proteccionistes... Proteccionistes, emperò, en un sentit molt clar: no es tracta de protegir per protegir, sinó perquè aquests recursos, dins de la seva explotació i essent renovables, es puguin mantenir al llarg del temps amb un rendiment econòmic i biològic sostenible. Aquest és el nostre objectiu.

- *I quines competències té el Govern balear a la mar?*

- Són molt poques. L'Administració central estableix una distinció entre ordenació del sector i activitat pesquera; en matèria d'ordenació tenim alguna competència i ara, en funció del pacte autonòmic, ens vendrà un paquet important. Però sempre parlem d'ordenació del sector, no de l'activitat pesquera; nosaltres tenim possibilitats i competències per ordenar, legislar i reglamentar exclusivament en l'àmbit que ve marcat per les línies de base de les aigües interiors que - excepció feta del Cap Blanc, Cabrera, Dragonera i els illots i illes de les Pitiüses- són les que hi ha entre punta i punta. És a dir, que, per exemple, davant Sóller tenim aigua per prendre un bany, i res més. I aquí és on no volen afluixar.

Nosaltres, per tant, tenim competències plenes en cultius marins, competències plenes en marisqueig, i part de tota la resta d'activitats, perquè des del moment que una barca, un llaüt llagoster per exemple, surt de puntes, ja no és nostre... Ara ens vendran les competències d'allò que l'Administració central anomena ordenació del sector, és a dir, les confraries, les tramitacions d'ajudes, les ensenyances pesqueres..., és fer de gestoria, però no tenim la llibertat, la independència de poder reglamentar, amb un coneixement de causa que només et dona viure devora la mar.

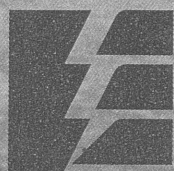
Miquel Massutí Oliver (Palma, 1930) pertany a una família d'il·lustres oceanògrafs i ja abans d'acabar els seus estudis a la Universitat de Barcelona, els havia dirigit cap a la biologia marina.

Com a biòleg i oceanògraf, ha treballat sempre vinculat a organismes com l'Instituto de Investigaciones Pesqueras del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, o l'Instituto Español de Oceanografía, el laboratori del qual a Balears ha dirigit.

És autor de nombrosos estudis i publicacions d'investigació i ha pres part a gran quantitat d'encontres i simposis nacionals i internacionals. Així mateix ha participat a innumrables expedicions científiques a la Mediterrània i a l'Atlàntic africà.

Des de la seva creació ha encapçalat la Direcció General de Pesca i Cultius Marins del Govern balear.

Al servei de les Balears amb totes les nostres energies



Gesa
Gas y Electricidad SA

CALEN MÉS AIGÜES COMPETENCIALS

- *No sembla, amb aquestes competències, fins i tot les que encara han de venir, que el Govern balear pugui gestionar com cal la nostra mar.*

- És evident que no.

- *Què seria necessari per a una més eficaç gestió?*

- Mes aigües competencials. Evidentment, seria més feina, però ens suposaria més possibilitats de fer alguna cosa positiva que ens ampliassin les aigües fins a un límit que marcàs quedar-nos, almenys, amb la totalitat d'una activitat pesquera, com seria per exemple la línia de base de cinquanta metres de profunditat. Això seria molt bo, perquè ens quedaria pràcticament tota la pesca artesanal, la pesca d'encerclament i la pesca d'arrossegament en terra. Ens quedaria fora, només, la pesca artesanal de gran profunditat, el palangre de superfície i l'arrossegament de talús continental.

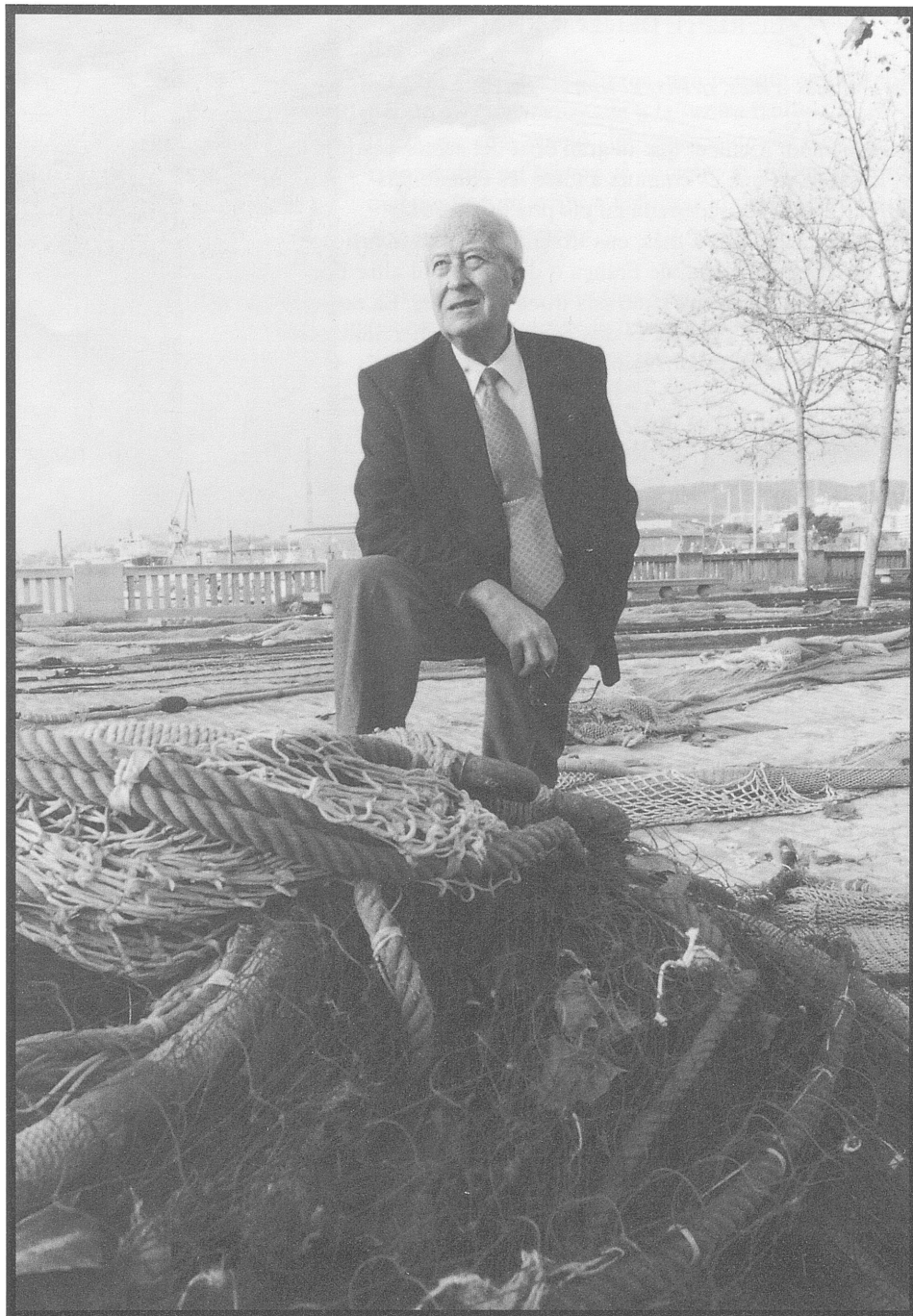
- *Així les coses, com fa front la Direcció General de Pesca i Cultius Marins als problemes del sector?*

- Nosaltres vam intentar, ja fa cinc anys, transmetre al sector la mentalització per poder assumir el que li venia damunt, en forma de política comunitària de mercat, d'estructures, d'ordenació... Nosaltres hem refusat ja els paternalismes tradicionals en el sector: hi ha moments que se'ls ha de dir clarament que les coses són així com són, encara que no els agradi. I sempre els escoltam, tanmateix.

Per altra banda, nosaltres vèiem venir -i, probablement la gent del sector, no- que l'entrada de la pesca mediterrània dins de la política comunitària seria traumàtica en alguns aspectes. De fet, i per això parlava de paternalisme, ara ja no val allò de dir *farem una vaga, la família es morirà de fam, això és el jornal dels nostres fills...* perquè Brussel·les és molt freda en aquest sentit, és una administració llunyana, que no té contactes amb els administrats.

- *Darrerament, tot acaba topant amb una normativa de la Comunitat Europea.*

- Miri, en el nostre cas, ha estat molt positiu que el primer xoc amb les directives de Brussel·les fos per la sanitària, referida a llocs de venda, llotges, establiments de venda, etc... perquè, tot i que la primera reacció va ser la de sempre, *no ho podem fer, és una despesa massa grossa...* a la fi ho ha fet tothom. I en el



gener del 93, les llotges de les Balears estaran homologades, en una primera fase, la qual cosa permetrà accedir a una moratòria, per posar-se a l'ordre l'any 96 en tots els punts. Ara han aconseguit uns mínims, i en el 96 ho hauran de fer amb uns màxims. Evidentment, hi ha arbitrades unes ajudes, tant de Brussel·les com la de cada un dels estats comunitaris, per poder fer front amb unes certes garanties a aquestes despeses. Ara ha vingut, però, la segona endemesa, que ha estat l'esborrany de projecte de reglament que ha de fixar les normes de joc dins de la Mediterrània, en tots els tipus de pesca. El primer esborrany que hi va haver -se n'ha parlat molt aquestes darreres setmanes- suposava acabar amb el cinquanta per cent de l'activitat pesquera de Balears. Ara ja sabem positivament, que aquest primer esbós no serà el definitiu, i que el nou que preparen s'assembla bastant més al que nosaltres pensam que ha de ser la pesca a la Mediterrània.

EL REpte DEL LLIURE MERCAT

- Ara, a més a més, arriba el lliure mercat.

- I arriba a un moment que la gran crisi del sector pesquer de les Balears -sé que és comuna a totes les comunitats mediterrànies- està centrada en els processos de comercialització. Si, a més, ens trobam amb una invasió de peix procedent d’Itàlia, de França o de qualsevol altre lloc, s’agreuja el problema si no ens troba preparats. La nostra feina, avui en dia i des de fa dos anys, és la comercialització, els canals de comercialització, que són nefastos.

- Per quina raó així és això?

- En primer lloc, perquè el pescador no és empresari, no és comerciant, no en sap: això vol dir que no és ell qui ven el peix, sinó que són uns altres els que l’hi compren. I qui marca les regles de joc és el que compra. Estam en una situació on continua vigent un sistema ancestral, que no s’entén enlloc fora d’aquí, on no hi ha subhasta a la baixa -que és la gran defensa del que ven- sense preu de retirada subvencionat... Per altra banda, nosaltres produïm devers set mil tones de peix a l’any, però en consumim vint-i-set. Això vol dir que vint mil vénen de fora, en diferents condicions. El nostre pescador, per tant, amb un creixement de producció limitat, només té un arma: la qualitat. D’Algecires vénen cap-roigs, de Màlaga, vénen gambes, de Galícia ve el lluç, per exemple... tot això, que arriba refrigerat o congelat, ja està bé com a element proteic, com a menjar de cada dia. Ara bé, el dia que jo vull fer un bon dinar, no em venguis amb el que duen de fora, vull peix d’aquí. Això és el que volem fer entendre als nostres pescadors: tenim set mil tones de peix, però aquest peix és el millor per a nosaltres; en primer lloc, perquè és mediterrani, però a més la frescor que assegura tenir a la cassola un peix que no fa catorze hores encara era a la mar... això no té preu. Però, és clar, només si tu ho saps vendre. I si el pescador, en el mes d’agost, treu un cap-roig de la mar i el deixa damunt coberta, sense ni tan sols posar-li una mica de gel, quan arribi a la llotja tindrà més mal aspecte que l’andalús o el gallec. Primer objectiu: tractau el peix com si fos or, perquè ho és.

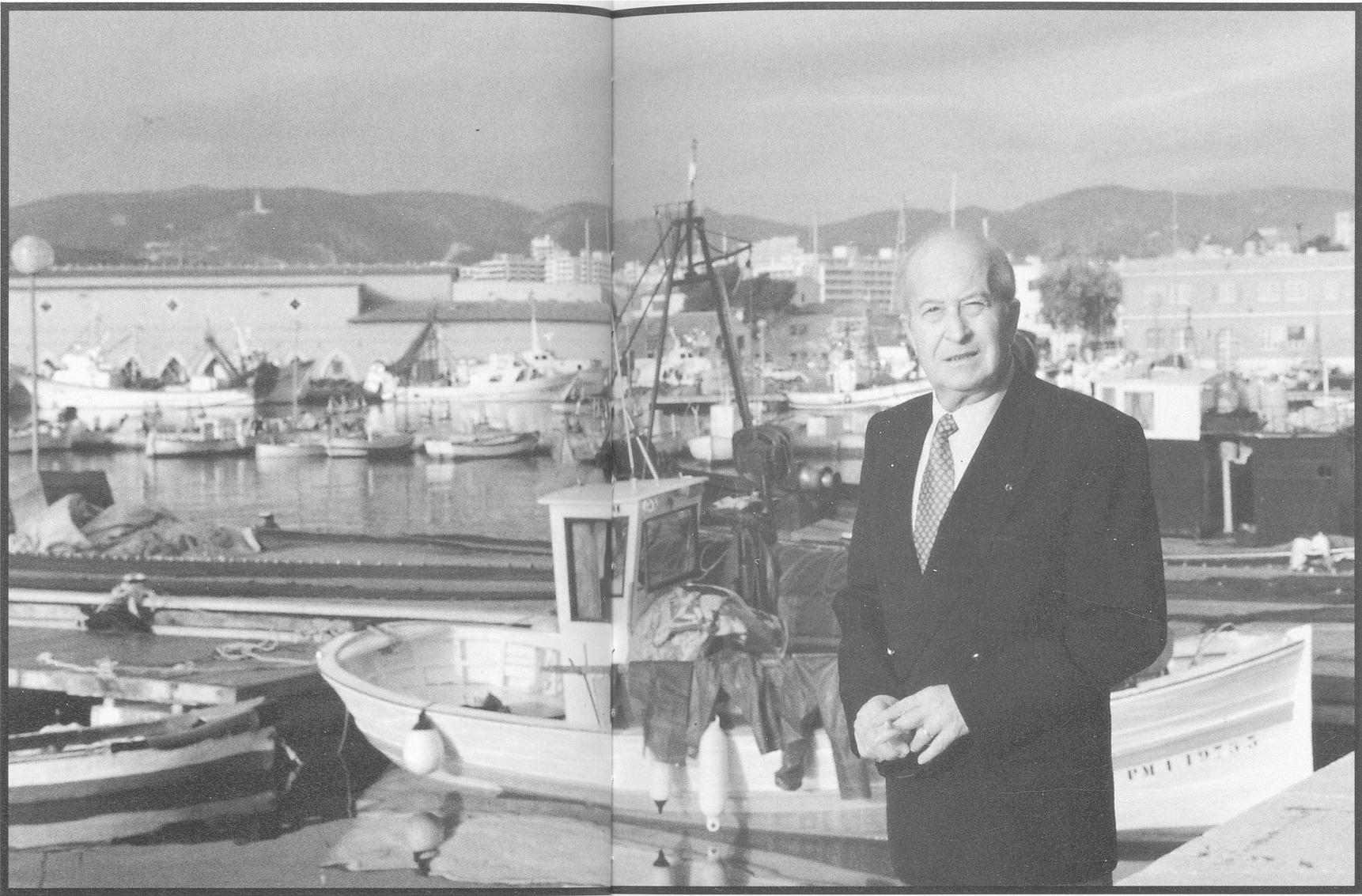
- Aquí es planteja, supòs, un problema de modernització dels mitjans tècnics de la flota pesquera.

- Totalment. La nostra flota és antiga, però no és vella. De fet, a la Conselleria tenim línies d’ajuda per a modernització, però fonamentalment pensades, no per a la flota, sinó per al seu equipament. Les barques estan molt bé, però era necessari posar-les al dia en equipament, sobretot electrònic: avui en dia, a Mallorca, ja hi ha barques que pesquen amb *plotter*, amb memòria electrònica que dirigeix la barca a les pesqueres que té prèviament enregistrades...

EQUILIBRI DE RECURSOS

- Perdoni, però i com està la situació dels recursos pesquers? Es pot parlar d’equilibri o existeix un perill d’escassetat?

- El nostre camp de joc són vint-i-vuit mil quilòmetres quadrats



de mar balear explotable. En aquests vint-i-vuit mil quilòmetres hi fan feina, globalment, quaranta-cinc mil cavalls de potència; tenim 776 barques i mil sis-cents pescadors a la mar, que arrossegueu tot un altre conjunt de persones. En total, aquest col·lectiu extreu de la mar, oficialment, cinc mil tones anuals de peix, però n’hi ha dues mil més que són el que s’anomena autoconsum, o arriba per canals diferents de la llotja però legals. En conjunt, és un bon equilibri entre esforç i producció, i les estadístiques ens ho confirmen. De totes maneres som en el límit de possibilitats en gairebé tot; és a dir, l’equilibri és molt just. Per exemple, en el cas del moll no es poden fer grans filigranes. La nostra política -ja que ha funcionat amb la llagosta- és d’una vigilància molt estricta, pel que fa a les grandàries. S’ha parlat molt, i ho fan sobretot els grups proteccionistes a ultrança, de les espècies que desapareixen, espècies en perill... l’anfòs, per exemple, durant molts anys va ser el cavall de batalla dels grups proteccionistes del medi ambient. I les espècies marines no desapareixen, ni aquí, ni enlloc mai. Des de fa tres anys, anfossolets n’hi ha, fins i tot, a Portopí; s’ha repoblat tot Balears d’anfossolets; que no em parlin d’extinció, perquè n’està ple per tot. Els peixos, els ésser vius, la mar... no són nombres i, a vegades, els models analítics, matemàtics, no

funcionen. En qualsevol cas, la meva obligació és que el pescador pugui pescar, encara que jo li controlaré fins on pot pescar perquè els recursos no s’acabin. El que nosaltres intentam aconseguir és un rendiment màxim, òptim, però sostenible un any, un altre i un altre. En aquest sentit, la política pesquera que hem duit endavant amb el jonquillo ha estat exemplar, establint quan i com, i quant, se’n pot pescar cada temporada, tot garantint així la pesca de l’any que ve. Això és un pla de pesca, una política d’ordenació i de mercat en benefici de productor.

SANCIONS EQUILIBRADES

- I el productor ho entén? El pescador de les Balears s’ha acostumat a creure, a complir les normatives?

- Quan vàrem començar muntant un servei d’inspecció de pesca, no donàvem abast, aixecant actes, fent expedients... El nombre d’expedients ha disminuït notablement. Per una banda, les infraccions grosses gairebé han desaparegut; el pescador se n’ha adonat que no li és rendible cometre infraccions, perquè sap que nosaltres, amb pocs inspectors -en tenim molt pocs-, ho controlam tot, si més no, pel que fa a les espècies

comercialment *vedettes*, com són el moll, el lluç i la llagosta. La gent s’està mentalitzant i ara pensam en una nova llei de sancions, ajustada a la nostra realitat. Es tracta que una sanció sigui suficientment elevada com perquè no compensi cometre la infracció, però que tampoc no arribi a enfonsar el pescador, encara que sigui un infractor.

- Creu vostè, en definitiva i recapitulant, que es pot continuar parlant de la pesca com d’un sector productiu d’un mínim de pes específic dins de l’economia de les Balears?

- La nostra pesca, si poguéssim prescindir de la integració europea, continuaria en una situació d’equilibri estable, amb alts i baixos que no marcam nosaltres, ni els pescadors, perquè els marca la mar. Jo crec que si el nou esborrany de reglament europeu, que segons ens diuen per tot arreu, sortirà més d’acord amb el que nosaltres propugnam, efectivament surt així, continuarem com fins ara. Sempre i quan, i aquest és el nostre gran repte, el sector aprengui a comercialitzar. O aprèn a comercialitzar o s’enfonsarà, com de fet està enfonsat avui en dia de preus.

L’AQUÍCULTURA COM A COMPLEMENT

- Abans d’acabar, senyor director general, no vull deixar de parlar d’una altra activitat del seu departament, encara que només sigui per respectar la seva denominació ofidial. Com es plantegen els cultius marins, dins del panorama que ens ha dibuixat?

- El cultiu marí es planteja com un complement a la pesca tradicional, però mai com una competència, que no ho serà ni ho és; i això ho han entès els murcians: les confraries de Múrcia s’enfrontaren obertament, en un moment donat, a qualsevol desenvolupament de l’activitat d’aquicultura en la seva zona. Aquí, en canvi, els pescadors han participat en el procés mitjançant cooperatives de cultius.

En qualsevol cas, a les Illes hi ha devers vuitanta espècies comercials. I quantes n’hi ha de cultiu?, l’orada, el llop, la serviola i esperam que, d’aquí a poc temps, hi pugui haver el déntol i hi podria haver la morruda. Cinc contra vuitanta. La gran virtualitat dels cultius marins és que es pot controlar la posada en el mercat; en dies de festes, per exemple, es poden donar cinc dies seguits de temporal i, aleshores, serà bo que hi hagi un stock de peix que es pot posar en el mercat. De totes maneres, cal dir que l’aquicultura està en un moment de crisi, i s’estan tancant moltes estacions de cultiu. Probablement només podran sobreviure aquelles de l’estil del Murterar, de GESA, precisament perquè tenen darrera una empresa solvent o, per contra, aquelles que es plantegen amb caràcter gairebé familiar i de complementarietat d’ingressos la pesca tradicional.



Pura dinamita

Entrevista a Margarita Nájera

per Gina Garcías

Tothom que la veu mai no diria que Margarita Nájera ha estat endurida a cops vitals, d'aquells que són sords i que no deixen senyals aparents. Ara, ni la soledat del poder ni d'altres soledats que es guarden a l'alcova han fet perdre el somris a aquesta dona basca, comandadora del poble de Calvià, que en aquests temps, de corrupció i de descrèdit manté alta la bandera de l'honestat i la dedicació incondicional.

Assegura que admira profundament el poble israelià perquè ha sabut fer del no res un país ric, i no fa cap falta que ho digui, perquè ja es veu que ella és tan batalladora com aquells. Ara, des de la batlia, està decidida a conduir a l'harmonia un municipi que s'ha aixecat a base d'explotació i depredació descarada.

Potser cregui que la vida és literalment una cursa d'obstacles. El cas és que emociona la seva fe en la potencialitat de les persones. També parla d'aconseguir el benestar i l'equilibri ecològic al municipi. I aquest darrer objectiu no és ni ironia ni sarcasme, perquè Margarita Nájera és tan apassionada com pràctica i ha volgut veure coherència en un ecosistema on els milers de turistes que transiten entre tones de ciment són ja tan endèmics com l'eclosió de les cigales que a l'estiu converteixen els pinars de Calvià en gresques desquiciades vora la mar.

- Satisfeta de ser l'hereva de Francesc Obrador?

- Ha estat molt important per a mi. He fet feina amb Paco Obrador des dels 19 anys. Ell ha estat el meu mestre. Jo m'he format al seu costat. No he trobat un altre home amb tanta capacitat per dissenyar allò que vol per il·lusionar la gent que està al seu voltant, i sobretot per fer desenvolupar a cada un el millor de si mateix.

- També està satisfeta de l'herència municipal que li ha deixat?

- Jo he participat en la realització d'aquesta herència. Paco Obrador sempre feia feina en equip. Cap dels

Margarita Nájera va néixer a Bilbao fa trenta-vuit anys. Fa constar que és del signe Capricornio, ara que el nou Catecisme ha posat de moda els horòscops. És llicenciada en Ciències Econòmiques. És casada des dels vint anys i té dos fills. Diu que li agrada la literatura però que sobretot l'apassiona la música clàssica, i especialment l'òpera. Ella és també professora de piano. Viu a Santa Ponça i assegura que la seva relació amb Mallorca és una relació d'amor. Perquè va venir de Bilbao als 19 anys a passar unes vacances i aquí va trobar l'home del seu cor, ho va deixar tot per ell i es quedà. De la mà de Francesc Obrador va entrar després a la política municipal. A aquesta i als seus dos fills dedica ara bàsicament la seva vida.

que hem estat al Consistori en les dues legislatures passades som estranys al procés de transformació d’aquest municipi.

- *És el mateix ser batle que ser batlessa?*

- Jo crec que les dones tenim capacitats i habilitats que els homes no tenen. Estam més preparades físicament per afrontar situacions dolores, d’estrés, més complicades... Tenim una capacitat per fer front al patiment que l’home no té. Els moments difícils els sabem afrontar en millors condicions. Hi ha a més un altre valor, i és la sensibilitat que tenen les dones davant la dimensió humana. Tenir sensibilitat cap els problemes de la gent amb la qual fas feina en equip ajuda a ser més flexible i, alhora, arribar als objectius que ens marcem.

LA CORRUPCIÓ

- *Des d’aquesta sensibilitat, no li fa oi viure a l’àmbit de la política, amb tanta corrupció com hi ha?*

- Al revés. En absolut. En aquest moment hi ha una situació que és trista. Es nota molt més un cas de corrupció aïllat que la trajectòria honesta de molts altres polítics o gestors. Hi ha ara a Espanya sis, set, vuit, no més, casos de corrupció i en canvi sembla que aquesta és una situació en què estan tots els polítics. A Espanya hi ha cinc mil municipis, cinc mil batles i batlesses i un munt de regidors que fan feina honesta pel seu poble. El que passa és que aquest país és molt jove políticament. Som uns pipiolis, ens falta la maduresa d’Alemanya o d’Itàlia per assumir aquestes situacions.

- *Està decebuda de com ha anat evolucionant, políticament i judicial, el cas del presumpte intent de suborn al regidor José Miguel Campos?*

- Jo crec que s’han de denunciar tots els casos de corrupció, independentment de com acabin als Jutjats. La gent sap fer el seu propi judici. Aquí, a Calvià, no hem tengut més problemes que aquest. Va ser un tema molt desagradable per a l’equip municipal. Ho passàrem molt malament, i el denunciàrem perquè ho havíem de fer. Així i tot per a mi continua essent apassionant el món de la política, no per seure al meu despatx, sinó com a instrument per transformar la realitat, millorar la qualitat de vida a Calvià. Mentre duri aquesta il·lusió estaré en condicions de fer feina a la política. Quan s’acabi, esper que els ciutadans em treguin de la batlia.

- *Per molta il·lusió que posi a l’hora de parlar-ne, el 92 haurà estat un any dur.*

- Hem passat aquest any difícil en molt bones condicions. Contruïm un projecte conjuntament amb els hotelers, els comerciants, els agents socials, que serà una experiència única a aquest país. I bé, els mals moments sempre s’obliden... no és així?

- *Els oblida perquè vostè és molt lluitadora...*

- Si fos un home, semblaria normal... encaixa en la nostra cultura política. Com que som una dona sembla que és més

difícil, que ha de ser molt dur... I no ho és tant. És clar que hi ha estils, i que a la política no hi caben els pusil·lànimes.

L’ESPECULACIÓ

- *Vostè té controlats els especuladors i els corruptors del terme?*

- Cada dia trec la vara per encaçar-los.

- *Parli seriosament.*

- Seriosament. Els que intenten viure de la corrupció els denunciem davant els Tribunals. Quant als especuladors, és difícil... però intentam posar les bases perquè Calvià deixi de ser un municipi còmode per a ells.

- *Calvià és un municipi de diumengers insolidaris, de vàndals transhumants i de hosters avariciosos on la població real del terme quasi no pinta res?*

- Crec que no. A Calvià som més de 26 mil habitants. Hi ha molts d’estrangers residents que són tan ciutadans d’aquí com qualsevol de nosaltres. Jo crec que Calvià s’està transformant molt ràpidament. De ser un municipi rústic, agrícola, molt petit, s’ha convertit en un nucli receptor de molta gent que ha vingut d’altres regions espanyoles a fer feina, a construir aquí la seva vida. Aquesta gent està fent un municipi nou, molt potent. Calvià és ara un gresol de moltes cultures. I ja és un municipi important. L’Escola d’Adults n’és un exemple. L’any passat hi assistiren més de mil persones. Calvià té un nivell associatiu de la gent molt alt. Abans les associacions eren una suma d’interessos personals de molt poca gent. Ara no. I Calvià deixa de ser un municipi transhumant.

- *Però encara li falta cohesió.*

- Té en compte que el vuitanta per cent de la gent hem vingut aquí els darrers vint anys. Però volem fer un municipi integrat. Els ànims segregacionistes no han prosperat mai a Calvià.

LA INTEGRACIÓ

- *Integració també amb els fills d’aquest poble, que sempre havia viscut d’esquena a la mar?*

- L’antic poble de Calvià ha millorat molt, des del punt de



vista econòmic, gràcies a la mar i a la immigració. Quan jo vaig arribar, als anys 70, hi havia una dualitat, una incomunicació entre els forasters i els d’aquí. Ara, la situació és totalment diferent. Tothom participa plegat a les festes. Els nostres fills ja no senten la distància entre la mar i el poble, ja no senten diferències entre els fills d’aquí i ells. I aquesta sensació també la tenim els adults. El sentiment de poble no està trencat.

- *I quan vostè passeja en cotxe per la carretera que hi ha davant la mar, li surt la vena romàntica i ecologista, i plora de veure tant de ciment, o li creixen les dents en veure quants*

impostos pot recaptar aquí?

- No, no em creixen les dents... Efectivament, és un municipi contradictori i ple de paradoxes, que són fruit d’una herència. Jo record que quan Paco Obrador i jo entràrem a l’Ajuntament, trobàrem que l’anterior Consistori ens ho havia deixat tot ben fermat i no ens quedà altre remei que donar llicències urbanístiques a llocs on mai no les hauríem concedit. Les vàrem donar plorant. No sabíem com ho havíem de fer per aturar un procés de creixement urbanístic brutal, que no ens quedava més remei que permetre. Algunes les vàrem aturar irregularment i vàrem haver de partir les conseqüències als

tribunals. Ara, quan vaig a Magaluf, que és una platja preciosa, amb un horitzó esplèndid, veig també en un moment tots els exemples, tota la història del desenvolupament urbanístic a Calvià. És un autèntic museu dels despropòsits. I fa mal, al cor i als ulls. Perquè les coses s'haguessin pogut fer bé. La idea que el turisme és dolent per a l'equilibri ecològic no és correcta. Les coses es poden fer bé, amb respecte per la natura. Però ara hem d'acceptar la nostra herència, en allò que és bo - perquè ha permès una activitat econòmica- i en allò que és dolent, perquè ha destrossat moltes zones. Ara ens toca transformar aquesta herència.

LA DINAMITA

- És això possible? Vàreu emprar la dinamita una vegada i després vàreu haver d'assumir les conseqüències...

- I se n'emprarà més, de dinamita. Però el que no farem serà governar en contra de tots. Això no és possible. Hem d'aconseguir les condicions socials i econòmiques per al consens. Hi ha una conscienciació. La feina del GOB hi ha contribuït molt. La manifestació en favor de la Llei d'Espais Naturals va ser un exemple. La gent reclama un canvi en la forma de créixer. Ara posarem en marxa el Pla d'Ordenació de l'Oferta Turística. La transformació de la costa, de Palmanova..., Magaluf..., Peguera..., afectarà els propietaris, els comerciants... i per això l'hem de fer en consens.

- I l'Ajuntament tindrà suficient suport jurídic i econòmic per emprar la dinamita?

- Si hi ha consens social els doblers no són un problema. Potser hi hagi molts d'hipòcrites que parlen d'equilibri ecològic. Però també és veritat que els únics que són capaços de transformar la realitat són els homes, les voluntats. I ara la ideologia que domina és la del respecte a la naturalesa.

LA PAU

- És així com ha fet les paus amb empresaris com Gabriel Escarrer?

- Té molt de malaltís això. La nostra abraçada. Jo crec que va ser el resultat d'un esforç conjunt per unir objectius. Gabriel Escarrer va fer un gran esforç per entendre la nostra filosofia en el procés de transformació de Magaluf. Va comprendre les nostres converses amb els comerciants, amb els hotelers, el nostre projecte de transformació, i després tot va ser més fàcil. Ara treballem conjuntament en projectes i prest es veuran els resultats. El més difícil va ser perdre la por a parlar-ne.

- És molt poc marxista pensar que la raó guanya els interessos...

- No. Es tracta de fer veure que els interessos surten guanyant amb la raó.

I això ho han vist els diferents grups hotelers. Nosaltres els hem dit: això és el que podem fer pels vostres interessos. I després: ara hem de fer feina junts en funció d'aquests objectius.

- Vostè és tan pactista com Francesc Obrador.

- Jo crec que és molt més eficaç, més ràpid, més barat i més segur comptar amb els altres que intentar fer les coses tot sols i amb la gent en contra.

EL MERCAT

- Ara els que es queixen són els comerciants, que diuen que hauran de tancar si continua la usura recaptatòria de l'Ajuntament i si l'afluència de turismes amb doblers a la butxaca no hi posa remei.

- El problema és que a Calvià s'han obert massa comerços. L'especulació de la qual xerràvem ha arribat fins al nivell més baix. Tothom que ha tengut un local ha obert un negoci, que en molts de casos no s'hauria d'haver obert mai. El mercat està regulant ara la situació. Quant al tema d'impostos, jo crec que Francesc Albertí (president de la CAEB) s'equivoca molt. Fa una mala política. Nosaltres vàrem fer una reunió amb els empresaris i acordàrem congelar els impostos -concretament l'IAE- tal com estava l'any 90. L'únic que no ho va entendre va ser Francesc Albertí. Jo crec que determinats càrrecs de representació haurien de ser més responsables.

- En qualsevol cas, vostè creu que l'Ajuntament no ha de ser el tutor dels empresaris xerecs.

- És clar. El que feim és lluitar perquè aquest municipi tenguí una activitat econòmica permanent. Volem que Calvià no és buidi durant els sis mesos d'hivern. Volem dissenyar un producte per a tot l'any. L'Ajuntament ha de ser element inductor dels agents econòmics i socials en les situacions difícils com l'actual.

LA SINTONIA

- Hi ha sintonia entre la política turística de l'Ajuntament de Calvià i la del Govern balear?

- Nosaltres vàrem tenir sèries divergències amb el Govern quan es va publicar el famós "Decret Cladera" que animà tot déu a demanar llicències d'obres. A l'Ajuntament vàrem haver de paralitzar la concessió de llicències, i allò ens va suposar un greu cost. Però després hem mantengut un bon enteniment amb els responsables turístics del Govern. Tant a curt termini, amb el Pla de Millora de les zones turístiques, en el qual Calvià ha estat un municipi bandera... Però també a llarg termini. Calvià té un projecte de futur. Jaume Cladera em deia que Calvià és el millor exemple de la transformació d'un producte turístic obsolet en una oferta de qualitat per als europeus.

- Així que els socialistes sou els millors gestors de l'empresariat turístic balear?

- Ja, ja. Ja ho deia Narcís Serra al Club Siglo XXI. Nosaltres desenvolupam el socialisme democràtic. Amb objectius molt concrets, ben assumits per la majoria de la població, i amb programes realistes. Ara, a Calvià el repte és fer el millor municipi turístic. Hauria estat més fàcil per a nosaltres



permetre que els hotels s'haguessin transformat en apartaments... No hauríem tengut cap conflicte, però hauria estat tràgic per a tots.

LA LEN

- *Disgustada per la modificació a l'àmbit de Calvià de la Llei d'Espais Naturals?*

- Nosaltres hem manifestat la nostra total oposició a aquesta modificació.

- *Encara que us costàs doblers mantenir-los sense construir?, perquè la preservació hagués costat indemnitzacions...*

- No és un problema de doblers. Pensam que no procedeix la modificació de la Llei, tal com s'ha fet, ni en el fons ni en la forma. I per suposat, a Calvià ens oposarem que es construeixi als espais modificats.

- *La Marina està oblidada?*

- No. En absolut. Està simplement hivernada. A l'espera de temps millors.

- *Amb forces per arribar a aquests temps millors?*

- Jo crec que a nosaltres ens donen un bany d'humilitat les gents de fora quan vénen i es queden admirats del que tenim. Veuen aquesta espècie de sala marina que és Santa Ponça, la platja immensa de Peguera, la moguda de Portals, la Platja d'Illetes, tan conquesta. Nosaltres a vegades perdem la referència d'on som, del que tenim. I vivim mirant el cercle reduït dels nostres problemes. Hauríem de mirar més envant, cap al futur. Jo crec que aquesta illa i el meu municipi tenen un futur esplèndid. Però hi arribarem si el lluitam. Ens hem d'entusiasmar amb un projecte que és difícil i que només aconseguirem si hi ha un esforç conjunt de totes les administracions i de tots els agents socials.

Taula rodona amb **Joan Miquel**, president de Balears náutica i del Club nàutic de S'Arenal,
Manuel Martínez, empresari vinculat a la construcció naval i
Assumpta Gual, biòloga de Greenpeace.

El gaudir de l'home o les regles del joc

per Antoni Llompart

La necessitat de ports esportius perquè l'home pugui gaudir de la navegació imposa unes regles de joc que no sempre són acceptades. **ONA** ha reunit un navegant, un empresari del sector nàutic i una ecologista per debatre aquesta qüestió de gran actualitat a causa del Pla de Ports presentat pel Govern Balear.

ONA - La premissa de partida d'aquest debat hauria de ser constatar la importància econòmica d'aquest sector a les Balears i debatre la necessitat de regular-ne les pràctiques.

Miquel - Si em demanau si necessitam molts més ports esportius i llocs d'amarrament diré que, en part i en algunes zones, sí.

Necessitam més amarraments i, per ventura, algun altre port esportiu; voldríem haver-ne de fer en la menor quantitat possible, no obstant això també hem pensat que és preferible ampliar els ports ja existents i adaptar-los perquè puguin admetre el gran nombre de vaixells que vénen a visitar-nos a l'estiu des de la costa d'Itàlia i la costa francesa: hi ha moments que les embarcacions no ens caben dins el port.

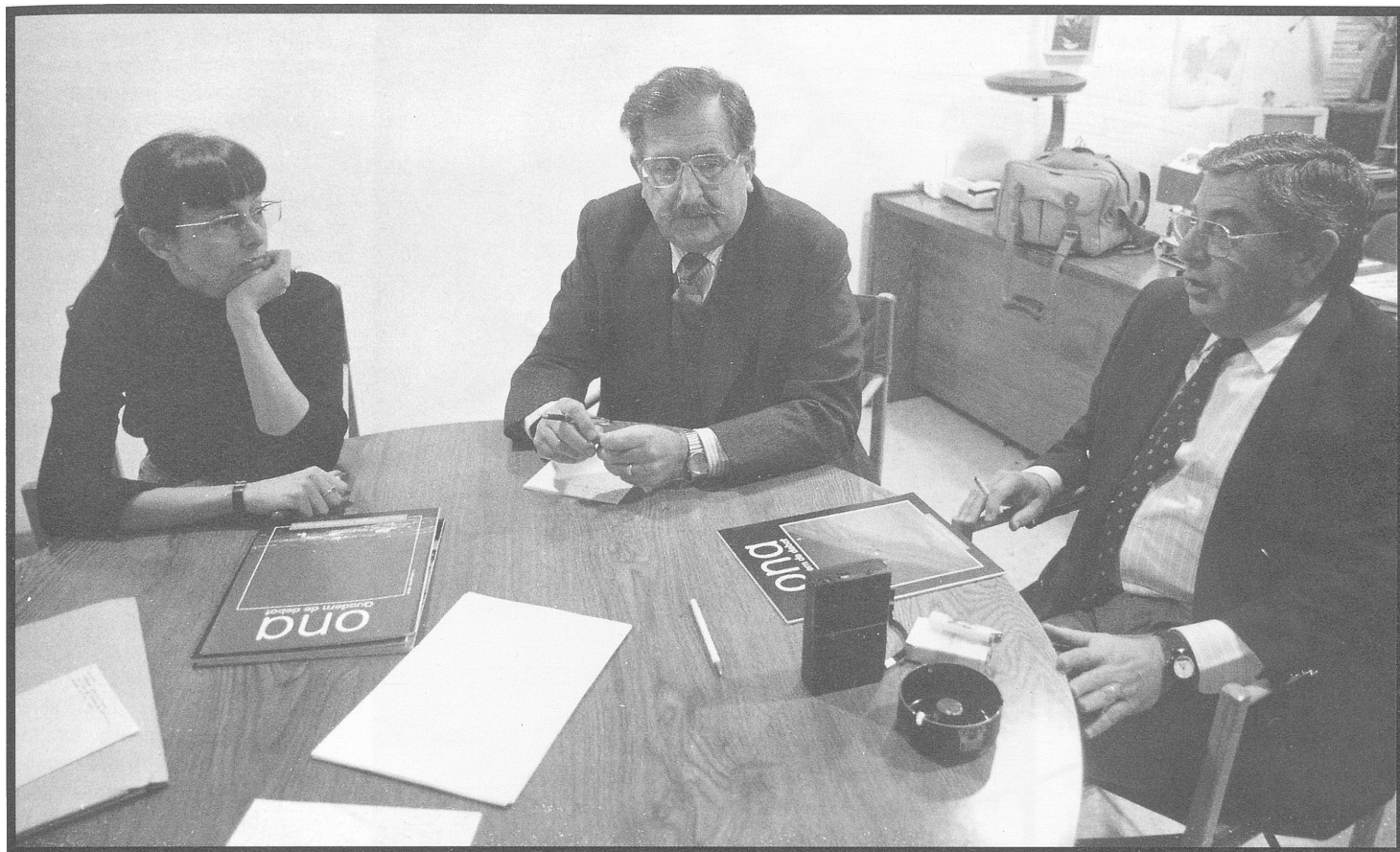
En el moment de crisi que passam no sé fins a quin punt un promotor pot embarcar-se en la construcció d'un port esportiu, una obra difícil que val molts de doblers. Crec que a les Balears podríem passar una sèrie d'anys sense augmentar el nombre de llocs d'amarrament. En realitat, a l'estiu hi ha tres o quatre mesos durant els quals hi ha problemes d'amarrament però enguany, a l'hivern, no hi ha cap club nàutic que tengui problemes de sobredemanda. Falten places per tenir les embarcacions fora de l'aigua: a les Balears tots els varadors

per a l'hivernada de les embarcacions estan estibats, en canvi hi ha places d'amarrament a l'aigua desocupades. A l'hivern falten més places en terra que no a la mar; l'any passat, amb una crisi menys profunda, totes les places estaven estibades, enguany hem detectat una tendència de les embarcacions més grosses a anar cap a Venècia i Turquia on els costos no són tan cars, han fet bastants de ports esportius i hi ha un bon servei. Molta de gent que venia amb la seva embarcació a fer la hivernada a Mallorca i que deixava un benefici a les Illes - mariners, mecànics, mestres d'aixa que treballaven en aquestes embarcacions...- ara ens fuig per una senzilla raó: aquí el cost és més elevat. Tot és més car, a Espanya, respecte de Grècia i Turquia: manteniment, mà d'obra...

“FALTEN AMARRAMENTS “SOCIALS”

ONA - Sr. Martínez, deia En Joan Miquel que a les Balears no són necessaris molts més ports esportius. Aquests dies he parlat amb algun constructor de barques mallorquí i m'han comentat que molta de gent renuncia a comanar un llaüt no només per la crisi econòmica general sinó per la manca d'amarraments.

Martínez - Aquí hem de diferenciar dos tipus de client: el client de l'embarcació grossa, que és el que interessa als clubs



nàutics -i a molta d'altra gent, perquè creen riquesa, gasten molt...- i d'aquests no fa falta que en facin més perquè ja n'hi ha prou, i n'hi haurà mentre els amarraments valguin això que ara valen. Però falten llocs d'amarrament social, llocs per amarrar que no fossin dels clubs nàutics sinó dels ajuntaments, del grup de Ports o d'alguna altra institució, un lloc on els habitants de les Illes que no poden gastar cinc o sis milions de pessetes a un club nàutic trobassin un lloc per amarrar-hi la barqueta a canvi d'una quota i sense haver de comprar la plaça. Perquè si un senyor de poques possibilitats vol comprar un llaütet petit d'un milió o dos de pessetes no pot fer-ho perquè no pot reunir els tres o quatre milions de pessetes que li demanen per un amarrament a Punta Portals o un altre club així. A Menorca aquesta necessitat d'amarraments socials és, fins i tot, més sentida que a Mallorca. Serien llocs com els que hi ha al Portitxol o a Can Barberà, ideals per a la gent amb poques possibilitats. Però llocs per amarrar-hi iots grossos o grans llanxes, no en manquen: a Punta Portals -exceptuant l'estiu- hi sobra lloc.

ONA - Suggereix, per tant, que les administracions s'encarreguin de la construcció d'aquests mollets "socials"?

Martínez - És lògic, perquè un constructor particular no farà feina per no vendre. I un club, si vol subsistir, no pot regalar els amarraments: pot llogar-los en determinades condicions. Pot semblar una contradicció que un home molt de dretes com jo faci peticions a la part social, però és necessari, això. Les nostres drassanes han perdut tota la clientela de barca petita justament en un moment de recessió durant el qual la barca petita hauria de ser la reina, i tot per la manca d'amarraments accessibles. La crisi és una altra qüestió i ja en parlarem més tard.

Miquel - Al club nàutic que represent, el de S'Arenal, una embarcació petita hi té cabuda. Una barca de sis metres pot amarrar per deu o dotze mil pessetes mensuals al Club nàutic de S'Arenal.

ONA - De lloguer?

Miquel - Sí, sense haver de comprar el lloc.

Martínez - I doncs ja n'hi ha qualcun.

Miquel - Mai no hem fet pagar més, a les barques petites. I aquest client mallorquí no podem despreciar-lo, perquè en aquesta illa no podem anar a esquiar a la neu i, per tant, només ens queda la mar. Per tant, estic d'acord amb la necessitat que exposava Martínez de construir uns amarraments d'aquest tipus.

"HI HA ALTERNATIVES ALS PORTS ESPORTIUS"

ONA - Segons Greenpeace, quins són els efectes de la navegació esportiva sobre els ecosistemes marins?

Gual - Abans de respondre vull congratular-me del fet que aquests dos senyors (Miquel i Martínez) que coneixen bé el tema, exposin d'una manera tan clara i tan ben justificada que la necessitat de fer una barbaritat de ports esportius -que ha generat tanta de polèmica- sigui falsa. Per part de *Greenpeace* ens hem oposat rotundament a la construcció d'un sol port esportiu més a les Illes Balears per l'impacte ambiental que té aquest tipus de construcció. I en cas de necessitar llocs d'amarrament, que segons han explicat són per a embarcacions petites, hi ha alternatives perfectament viables que ja s'han aplicat a altres parts de la Mediterrània: consisteixen a incrementar el nombre d'amarraments sense incrementar la



CORPORACION GRUPO I.G.S.

Primer grupo empresarial de Economía Social



ESFERA ARMILAR
DE GESTION S.A.

La Corporación Grupo IGS está formada por un conjunto de sociedades cuya razón de ser es proporcionar una oferta integral de servicios en áreas de mercado de claro interés social. Como, por ejemplo, mediante la promoción de 50.000 viviendas en toda España. Facilitando los imprescindibles procesos de ahorro para la financiación de las mismas. La compañía de seguros opera en todos los ramos tradicionales además de dar cobertura a la adquisición de viviendas sociales. El ocio, las nuevas fórmulas de turismo y viajes, los descuentos comerciales y en grandes espectáculos. El control técnico de los programas urbanísticos y de vivienda. Iniciativas inmobiliarias y de gestión cooperativa organizando la demanda de vivienda. La edición de un magazine mensual de calidad, «La Esfera», además de otras publicaciones. El monumento «La Esfera Armilar», futuro símbolo de Madrid, es otra de las grandes iniciativas de la Corporación, que en estos momentos se construye en Valdebernardo.

MADRID

C/ Orense, 16 28020 MADRID

DELEGACIONES

BARCELONA
c/ Mandri, 2, Bajo

ZARAGOZA
Paseo Maria de Agustín, 4-6,
Pasaje Ebrosa, Local 9

BILBAO
c/ Alameda de San Mamés, 31

SEVILLA
c/ Salado, 11, Local 15

VALLADOLID
c/ Regalado, 8, 1º n.º 5

PALMA DE MALLORCA
c/ Unión 2b, 4ª Planta

VALENCIA
c/ Convento de San Francisco, 5

PAMPLONA
c/ Tudela, 18, 2º G

SANTIAGO DE COMPOSTELA
c/ Hórreo, 9 - 11, Local 13

SAN SEBASTIAN
c/ Bulevar, 25, Galería, Oficina 7

GUADALAJARA
c/ Padre Félix Flores, 2, 1ª A

JEREZ
c/ Alameda Cristina, 15
2ª Planta, puerta c-d

VIGO
c/ García Barbón, 65,
Bajo

CUENCA
c/ Gil Carrillo de Albornoz, 5, 2º

superfície del club, més si tenim en compte -com s'ha dit- que la immensa majoria de la gent que té una barca en aquestes illes la utilitza molt poques setmanes cada any.

Quin és l'impacte ambiental dels ports esportius? En primer lloc hi ha un impacte físic determinat per la construcció dels espigons, i això ja implica la desaparició d'espècies. D'altra banda aquestes construccions modifiquen els corrents marins costaners de manera que creen problemes derivats: pèrdua d'arena a les platges naturals i dipòsit d'arena a llocs inconvenients; i els problemes que això comporta: obres de regeneració de platges i destrucció d'alguers, etcètera. Sobretot això, s'han fet molts d'estudis i l'impacte és gravíssim. I, a més, tenim l'impacte paisatgístic que no podem valorar econòmicament. Després hem de pensar en els impactes de la navegació esportiva, que s'estenen en un radi molt allunyat del port de partida de les embarcacions. A Catalunya s'han fet uns estudis que demostren que, pràcticament no hi ha cap marge de costa que no hagi estat impactat per la navegació. Els impactes de la navegació esportiva són la contaminació, i no només perquè alguns navegants tirin coses per la borda, sinó perquè hi ha una contaminació causada pels olis, per les aigües fecals o per les àncores durant el fondeig. En tot això, els clubs nàutics podrien tenir un paper educatiu molt actiu: recollides selectives de fems, instal·lació de millors sanitaris, delimitació de fondejos...

“EL PLA DE PORTS ESPORTIUS ÉS RESTRICTIU”

Martínez - Però aquestes mesures restrictives coarten la llibertat de la persona. Si anam tancant zones perquè hi ha posidònies, o perquè és Cabrera... que ens quedarà, als altres? No hauríem de fer un estat policial.

A més, crec que la xifra de navegants que tenim a les Balears és molt menor que la que puguin tenir a Noruega, Niça o Suècia... I, mentrestant, aquí ens preocupam per les posidònies i els mallorquins hem de pagar la factura de tots els estrangers que vénen a navegar a les nostres illes.

ONA - Però justament són els estrangers els que deixen un major benefici turístic.

Gual - Els ecologistes no hem de fer diferències entre mallorquins i estrangers.

Martínez - I jo, que vol en avioneta, li puc assegurar que a l'estiu tota la costa nord és deserta d'embarcacions.



Joan Miquel: "És preferible ampliar els ports existents"

Joan Miquel - Hem dit que no fan falta tants de llocs d'amarrament com de vegades s'ha dit. Però pel que fa al Pla de Ports Esportius, fins ara tothom podia demanar permís per construir un port esportiu onsevulla i crec que ara aquesta Llei determina unes zones on podran construir-se els ports esportius. Si ara podem construir ports esportius sobre 50 quilòmetres de costa abans podíem fer-ne per tot. A més, aquest pla dóna als ajuntaments la decisió última sobre la construcció de ports esportius a les zones delimitades. Malgrat la polèmica, aquest pla ha estat de restricció.

Martínez - Molta de gent voldria que no n'hi hagués cap, de port esportiu.

CANVIS DELS CORRENTS MARINS

Miquel - Pel que fa als corrents vull dir que és cert que en construir un port esportiu canviem els corrents marins i això pot transportar l'arena d'un lloc a un altre. Però quan es construeix un nou port esportiu normalment els

corrents marins formen una nova platja adosada al nou port...

ONA - I de vegades creen problemes greus al port, com és el cas de S'Arenal.

Miquel - No. El cas de S'Arenal va ser degut a les tones i tones d'arena que les obres de regeneració varen afegir a la platja. Tot això no vol dir que els ports s'enduguin les arenes de la platja: parlaré del cas de S'Arenal que és el que conec. Quan era petit, tot S'Arenal era ple de cards i d'arena, de grans muntanyes d'arena, i hi havia un fluxe i un reflux de l'arena: el vent de la mar empenyia l'arena de la platja cap a les dunes de l'interior, i quan bufava de llevant el vent tornava l'arena cap a la platja. Ara això ja no succeeix perquè han construït darrera de la platja, darrera la carretera, i quan bufa el vent tones d'arena surten de la platja, una arena que l'endemà se'n durà el camió de fer net. I encara hi ha una altra causa: m'agradaria que algú fes un estudi sobre els grams d'arena que cada turista se'n du a l'hotel, als peus i a la roba, en tornar de la platja. Són molts de grams cada dia! I, si no, feu nets els al·lots petits a la banyera i mirau la quantitat d'arena que hi queda!

Pel que fa a les posidònies, m'agradaria que *Greenpeace* fes un estudi sobre aquest cas: davant Palmanova hi ha un prat de posidònia, per ventura el més ric de la badia de Palma, i cada dissabte hi ha més de cent embarcacions fondejades. Què passa, amb els ancoratges que hem fet tota la vida en aquesta pradera de posidònies? A veure si l'hem espanyada...

LA POSIDÒNIA

Gual - Ho tendríem un poc difícil perquè no tenim cap referència de l'extensió d'aquest prat fa cent anys. Allò que puc dir-li és que per a la regeneració d'un metre de posidònia han de passar cent anys. La posidònia és un tipus de comunitat litoral específica de la Mediterrània, d'una importància ecològica fonamental per moltíssimes raons, fins i tot comercials, de pesca, perquè hi crien moltes d'espècies de peixos que després s'allunyan més de la costa. Produeix oxigen, matèria orgànica, protegeix el litoral de l'erosió, etcètera. Té moltes funcions a part del seu interès específic.

Miquel - A mi m'agradaria una delimitació dels prats de posidònia i que en aquests llocs hi impedissin el fondeig d'embarcacions.

Gual - En aquest cas estariem d'acord, no demanam moltes més coses.

Miquel - Nosaltres, els esportistes de la mar, estam d'acord en tot això que dieu. Però no estam d'acord en una cosa: la defensa de la natura no s'ha de menjar el gaudir de l'home. Nosaltres volem gaudir de la natura amb unes regles. Nosaltres volem gaudir de Cabrera amb unes regles i jugar amb unes condicions. Fa quaranta anys que vaig a Cabrera i sempre he complert les normes; tú em diràs que fondejàvem a llocs inconvenients, però no ho sabíem.

ANTICIPAR-SE ALS PROBLEMES

Gual - Dit així, estam d'acord. Però els problemes apareixen quan es qüestionen les normes reals. En això de Cabrera, molta de gent vinculada al sector nàutic deia que estava d'acord amb l'establiment d'unes normes, però després va resultar que les normes que proposava el sector nàutic significaven, pràcticament, poder fondejar pertot exceptuant uns llocs-límit. Una cosa és dir "volem unes normes" i l'altra cosa és el grau de disponibilitat de cada sector a l'hora de fixar-les.

Respecte al que comentava el senyor Martínez de fruir la mar sense un estat policial, hi estam d'acord. Els ecologistes no volem un estat policial, però avui no podem aplicar a la mar els mateixos paràmetres que hi aplicàvem fa trenta anys perquè la situació en la Mediterrània ha canviat moltíssim. Ens hem d'avesat poc a poc a gaudir de la mar de manera diferent, i això no perquè ho diguem els ecologistes sinó perquè si no ens avesam a fer-ho a les bones ho acabarem fent a les males. I em puc remetre al cas dels cotxes, que fa vint anys eren el transport ideal i ara que tothom va en cotxe són un dels primers problemes atmosfèrics a nivell planetari. La contaminació ja es nota a les grans ciutats i aviat haurem de canviar els nostres patrons d'ús del cotxe. Doncs bé, els ecologistes volem anticipar-nos a aquests problemes per poder prevenir i prendre mesures per no haver d'arribar a situacions dràstiques que puguin causar perjudicis econòmics o desastres ambientals irreversibles.

Respecte al Pla de Ports Esportius, he de discrepar de l'opinió dels contertulis. Com moltes altres entitats, a *Greenpeace* hem presentat moltíssimes al·legacions a aquest pla: el fet que, a zones d'elevat interès paisatgístic com el Port des Canonge, hi contempli la possibilitat de construir-hi és un exemple que basta per tirar per terra tot el document.

CABRERA: "ENS HAN PRES UNA ILLA"

Miquel - Quan declararen Cabrera Parc Nacional ens varen prendre una illa de Mallorca, pensam que el Parc no hauria de dependre de Madrid sinó de la Comunitat Autònoma.

Els navegants no volem res més que poder anar a Cabrera i disposar d'uns fondejos allà on els demanem, als punts habituals on nosaltres sempre hem anat. I si no ens deixen quedar a les cales, no hi quedarem; quedarem al port. Però per què no podem anar a Cabrera com anam a Eivissa? Cabrera hauria de funcionar com Ordesa o qualsevol altre parc nacional, on no et demanen cap permís sinó que, a l'entrada, es limiten a prendre nota de la matrícula del teu cotxe.

Tampoc no podem consentir el que va passar l'any passat, que determinaren els llocs de fondeig per anar a nedar a baix del castell, pràcticament dins el port, i a Es Burri, a dins L'Olla, que és un lloc obert al llevant, el vent dominant a l'estiu; a Es Burri, a migdia, s'hi fan unes ones d'un metre.

Nosaltres demanàvem quinze llocs de fondeig a la cova d'En March, altres tants al caló des Palangres, i a dins L'Olló quatre o cinc més. Admetríem limitacions de temps, així com les congestions que hi poguéssim haver a l'estiu: tots sabem que Cabrera és una piràmide que té una punta molt alta dia quinze de juliol, quan hi pot haver cent embarcacions, però que després decau; de tot l'hivern no hi va cap barca, ni per Sant Joan ni per la Mare de Déu d'Agost. Si, durant un cap de setmana, en comptes d'haver-hi cinquanta embarcacions, al port, n'hi havia d'haver setanta, crec que no passaria res: una mà renta l'altra.

Tot anirà bé sempre que no se'n vulguin riure de nosaltres, com han fet enguany en prohibir-nos pescar a Santa Maria perquè hi havia un niu d'àguila pescadora "i els joves de l'àguila han de poder aprendre a pescar a Cala Santa Maria". Això m'ho varen dir a mí! Tot perquè hi havia dos aucellets nous; crec que poden aprendre a pescar on sigui. Crec que l'home ha de poder gaudir de la natura amb una compensació i unes regles, però a cadascú la part que li pertoca.

QUE VAL MÉS, UNA ÀGUILA O DIVERTIR-SE?

Gual - Aquesta frase, "gaudir de la natura amb regles", no ens ocasiona cap problema. El problema és establir les normes concretes de joc. Això és el que ha separat, malhauradament, tristament, els ecologistes i els navegants. Nosaltres pensam que s'ha de donar prioritat a la conservació i la preservació del medi ambient, mentre que vostè diu, amb una mica de rialla, "que a mi em diguin que els nius d'àguila peixetera han d'aprendre a pescar en aqueixa cala" com qui diu "com nosaltres, els humans, hem de sotmetre els nostres moviments físics a l'aprenentatge d'una àguila peixetera?" I ho diu així, rient, com si li semblàs un poc ridícul...

Miquel - Sí que m'ho pareix, ridícul...

Gual - I a mi no, i a molta de gent que no és ecologista tampoc. I aquest és el punt que ens separa.

ONA - De cada dia hi ha més gent a la mar, i vostè diu que aquesta tendència anirà en augment. Aquesta major presència de la gent a la mar, no haurà d'anar acompanyada d'un augment de les normes que la regulin?

Miquel - Ens haurem de limitar tots, però tampoc no... A Cabrera ha desaparegut algun niu d'àguila, d'altres romanen, i també n'han fet un de nou sobre el cap Ventós. Vaig dir als del Parc que suposava que no era per mor d'ells que hi havia vingut l'àguila sinó perquè nosaltres havíem conservat Cabrera durant quaranta anys. I això vol dir que no fèiem les coses tan mal fetes.

Jo pens una cosa, de Cabrera: és inhòspita en terra i mala de conèixer... s'ha de mostrar als al.lots i hi han de poder anar les escoles, però crec que es passen perquè no hi ha d'haver tants de *jeeps* com hi ha ni aquestes motos *enduro* que es passen tot el dia i fan una renouada. En canvi, els navegants, només posàvem els peus a Cabrera per visitar el castell, acompanyats dels militars, o per mostrar el monument dels francesos als que no l'havien vist mai. A part d'això només fèiem una volta, fondejàvem a les cales i miràvem de pescar al volantí, els que en sabien perquè a Cabrera hi ha molt poc peix i és difícil pescar.

RAONS CONTRA UN PARC

ONA - Joan Miquel, abans ha admès la importància de les posidònies.

Miquel - Sí.

ONA - Admetreu, per tant, que no us deixin ancorar en els prats de posidònia, que no us deixin navegar per les zones on hi hagi espècies protegides en temps de nidificació i una limitació en el nombre màxim d'embarcacions que puguin acudir a l'arxipèlag?

Miquel - Sí.

ONA - Les tres condicions?

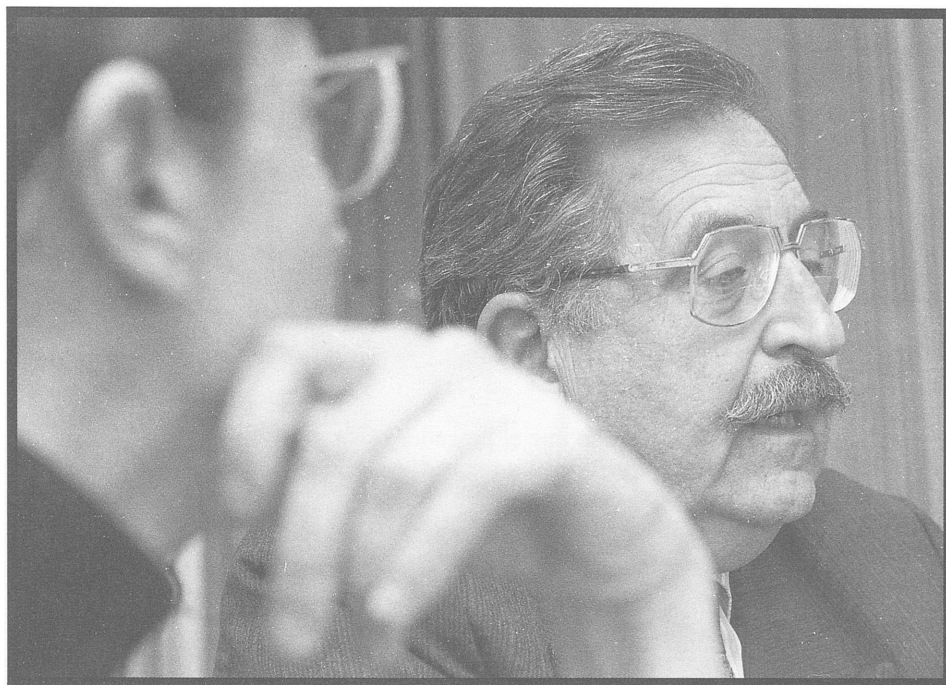
Miquel - Sí, sempre que siguin unes quantitats raonables i sempre que ens mantenguin unes puntes durant un mes o un mes i mig.

ONA - I pensau que una punta d'afluència elevada, concentrada un sol dia no perjudica Cabrera? Que dues-centes barques no fan malbé el Parc?

Miquel - És que no hi aniríem mai! Així com han fet les coses enguany no hi ha anat ningú, a Cabrera.

ONA - I aleshores, si acceptau uns principis de limitació quin és el problema de fons, a Cabrera?

Miquel - El primer que només ens deixen fondejar al Burri, fora del port, que és un lloc obert al vent de llevant on no es pot fondejar. A nosaltres, els mariners, no ens han de prendre el pèl d'aquesta manera. Per tant, volem més punts de fondeig i, sobretot, que el mesos de juliol i agost fossin un poc flexibles, que no ens limitassin l'afluència al Parc, i demanaria una altra cosa: de vegades he proposat que només ens deixin anar a Cabrera tres mesos a l'any, tres mesos! ja m'aniria bé... però que no ens prenguin Cabrera, que la puguem gaudir,



Manuel Martínez: "No hi ha amarraments per a barques petites"

poquet, però que la puguem gaudir.

Un altre exemple: no ens deixen pescar la llampuga, quan el president del Parc, el senyor Oliver Massutí, sap cert que la llampuga pot pescar-la qualsevol, perquè és un peix de pas, com els calamarsos. Si a Cabrera volen fer una colònia de peix, doncs que prohibeixin la pesca del serrà o del cap roig, que són peixos de roca, però és una barbaritat que no deixin pescar el peix pelàgic.

ONA - En qualsevol cas el Parc Nacional té uns organismes rectors, m'imagín que és aquí on s'haurien d'adreçar les suggerències i no fer campanya directament contra el Parc, com s'ha fet.

DUBTOSOS PESCADORS

Miquel - Jo crec que sí. Igual com nosaltres, que tampoc no hem dit res dels pescadors (professionals). Jo també som pescador professional, almanco en tenc la patronia, i ho he estat perquè m'ha agradat. Quan prohibiren pescar els diumenges vaig deixar-ho córrer. Però veure que un professional pot pescar amb xarxes i tu no pots pescar... vaja. Tots som espanyols.

ONA - I vostès, els de Greenpeace, que en pensen d'aquest tràfic de llicències professionals de pesca a mans de pescadors afeccionats?

Gual - Això dels marrons? Ens sembla gravíssim, un tema que reclama un major control perquè suposa una competència deslleial contra una gent que, econòmicament, depèn de la pesca. Per al pescador professional la pesca no és una qüestió d'oci o de luxe, com pot ésser per a un esportiu, la pesca és, per a ell, la seva activitat econòmica.

Miquel - Jo defens els drets del pescador professional que viu d'anar a pescar a Cabrera. Però a Cabrera només n'hi ha trenta o trenta-cinc, de pescadors professionals que tenen una vida laboral molt curta: trenta o trenta-cinc anys. Aleshores jo hauria permès que aquesta gent continuàs pescant a Cabrera,

però no deixaria que ningú més hi anàs i, a mesura que aquesta gent s'anàs jubilant, en un termini de trenta anys, Cabrera quedaria lliure de pescadors.

Gual - Aquesta va ser la proposta de *Greenpeace* dins el patronat.

Miquel - No ho sé. Però després hi ha el greuge comparatiu. Els professionals necessiten la pesca per menjar? Bé! Però nosaltres tenim una altra feina durant tota la setmana i necessitem un divertiment. D'acord que podem pescar a cinc milles de Cabrera...

Gual - Clar.

Miquel - ...però a Cabrera deixaria que el pescador esportiu pogués pescar el peix de vol, perquè és un peix que avui hi és i demà no hi és i tant fa pescar-lo a Cabrera com a una altra banda.

RAONS A FAVOR D'UN PARC

Gual - He de dir un parell de coses. En relació a deixar pescar als esportius: cap espècie ni una! No perquè els ecologistes pensem que les llampugues estiguin en perill d'extinció o que pescar un calamar sigui fer un malbé irreparable a la natura. No! Però el que tots sabem és que entre la redacció d'una norma i la seva aplicació hi ha una diferència abismal. Aleshores, el fet de permetre alguna modalitat de pesca donaria peu a la pesca de qualsevol espècie. I això no passa just amb la pesca esportiva, això passa amb qualsevol norma de trànsit... Sempre hem de jugar amb un marge d'incompliment i, per això mateix, les normes haurien de ser el més estrictes possible, sempre.

En segon lloc, *Greenpeace* s'ha oposat sempre a la pesca a Cabrera. De fet, un dels punts que defineixen un parc és la prohibició d'extreure'n recursos. Per tant, defensarem que ningú, ni esportius ni professionals, no hi pogués pescar, però després de molts de debats i a la vista dels problemes que això podria suposar a un petit nombre de pescadors de la Colònia de Sant Jordi que hi ha anat a pescar tota la vida vàrem acceptar alguna casta de solució per a aquesta gent.

Finalment, el moderador suggeria la possibilitat de fondejar en els llocs on no hi hagués posidònies. I això és justament allò que volen els navegants! A la pràctica això significa fondejar a qualsevol lloc de Cabrera, i el fet de permetre el fondeig a més d'un punt, fora del port, dificulta moltíssim el control de les barques. O sigui que si es pot fondejar al Burri hi haurà molts de problemes de vigilància, es tornarà a fondejar sobre la posidònia, es degradarà la posidònia, etcètera.

Miquel - No n'hi ha, de posidònia.

Gual - I, de passada, estic d'acord amb vostè en una cosa: no hi hauria d'haver motos passejant-se per un parc.

ONA - *I la regulació del trànsit de barques segons les èpoques de cria de les aus plantejaria el mateix problema de vigilància.*

Gual - Idèntic. I l'alternativa que proposava el senyor Miquel de liberalitzar les visites durant els tres mesos d'estiu... Vaja. Per alguna cosa va declarar-se Cabrera Parc Nacional: per establir alguna casta de mesura restrictiva. Tots estam d'acord a afirmar que la natura l'hem d'utilitzar bé, però els problemes sorgeixen a l'hora de plantejar mesures concretes.

LA CRISI DEL SECTOR NÀUTIC

Martínez - Crec que hauríem de canviar de tema!

ONA - *Té tota la raó. Parlem de la crisi al sector, del Pla de Ports Esportius. La manca de ports esportius és la culpable de la crisi que pateix el sector?*

Martínez - No. La crisi que avui pateix el sector a Balears no respon, en un percentatge molt gros, ni tan sols a la crisi mundial. La crisi de la construcció nàutica a les Balears és fonamentalment una crisi de mercat: hi ha massa gent que fa llaüts i molt poca gent que en compra. Això, agreujat amb la crisi econòmica mundial, de manca de doblers i de crèdits, ha repercutit en la situació de les drassanes mallorquines, que necessiten una reconversió completa.

ONA - *Quants de constructors hi ha a les Balears?*

Martínez - Onze drassanes que produeixen més de cinc-cents llaüts a l'any. I això no hi ha mercat que ho absorbeixi. Els que volien un llaüt, ja el tenen. El nostre problema és d'excés de producció de la mateixa cosa: les mateixes embarcacions, les mateixes mides, etcètera. I el mercat no vol absorbir aquesta producció, més quan hi ha hagut una competència americana molt forta que venia llanxes a molt bon preu. És un problema d'envelliment de la producció que es fa a les drassanes de les Balears, que no han tengut la vista de reconvertir-se. I, a més, com que ni els nostres obrers són rendibles ni ho són els nostres sistemes de producció, els nostres costos no poden competir amb els de l'estranger, d'on vénen unes barques molt barates, de molt bona línia i amb moltes de prestacions. Per això el comprador de llaüt es desvia cap a la llanxa i, per desgràcia per a *Greenpeace*, aquesta tendència cobra de cada dia més importància en detriment de l'embarcació de vela i la barca petita de pesca.

SOBREN LLAÜTS

ONA - *I per què no s'ha sabut vendre el llaüt com una barca tradicional mediterrània, més "nostra", ara que hi ha un cert retorn del gust cap als productes amb denominació d'origen.*

Martínez - Perquè això és un mercat molt limitat: no podem anar a vendre llaüts a Nordamèrica. El llaüt és una embarcació exclusivament balear i de la costa de Catalunya. Si vas a vendre llaüts a Itàlia no faràs res, perquè allà també tenen les seves barques tradicionals i, a més, també han tombat cap a les llanxes.

Miquel - Les nostres són unes drassanes artesanals, i la revolució del plàstic ha facilitat la invasió de les grans empreses, com *Evinrude*, que, a Amèrica, fa les barques a xurro. El temps que aquí miram una barca, allà ja l'han feta. Tenen produccions de milers de llanxes del mateix tipus cada any...

Martínez - I tenen mercat. Al Japó, a Amèrica, a Europa.

ONA - *Això que em descriuen és simplement la desarticulació d'un mercat artesanal per la invasió dels productes industrials. Una cosa que, en altres sectors de l'economia, va succeir fa més de cent anys.*

Martínez - Però sense aquesta invasió també hi hauria crisi, perquè hi ha excés de producció.

ONA - *Per tant, el tancament de drassanes a les Balears...*

Martínez - Encara no ha acabat. Perquè són tan cabotes que no canvien, ni volen canviar!

ONA - *Però canviar cap on? La seva alternativa és tancar...*

Martínez - No! El gerent d'una empresa d'estilogràfiques ha de saber quan ha de començar a fabricar bolígrafs i, si no pot, ha de fer potes de cadires per salvar la seva empresa. Ha de lluitar! Però no val remugar tot el dia i dir que tot va malament i no fer res! Si no poden fer barques que fabriquin teulades, o porqueres o bevedors per als cavalls! Però que canviïn!

"PERDEM DIVERSITAT CULTURAL"

Gual - No és el meu tema però...

ONA - *... fan ganes d'opinar.*

Gual - Sí, perquè és trist constatar, un dia rera l'altre, que no perdem únicament diversitat biològica, perdem també diversitat cultural. I veure que una barca tradicional mallorquina està condemnada a l'extinció...

Martínez - Bàsicament... no vull dir a l'extinció total, però quasi.

ONA - *Parlem també de la substitució del llaüt tradicional de fusta i a la vela pels llaüts de plàstic. Pensa que, amb imaginació, hi podria haver un mercat per a aquestes embarcacions tradicionals?*

Martínez - Això és evident, la reconversió vendrà i vendrà d'una manera natural, no dirigida. El mercat dirà que caiguin els que han de caure, i els que no caiguin seran els bons: aquests continuaran fent una producció de llaüt més petita que el mercat podrà absorbir. Tots no hi poden ésser, som tots sobre la corda fluixa i quan en una economia de mercat lliure passà això i no hi ha ajudes ni subvencions les empreses que no poden resistir cauen i tanquen. I queden les altres.

BALEARES NÀUTICA

ONA - *I del paper de l'administració autonòmica a través de Balears Nàutica, què en pensa?*

Martínez - Aquest debat bastaria per fer una altra taula rodona, i el senyor Miquel i jo no estam en absolut d'acord en això: jo mai no he estat d'acord amb la fira nàutica, sempre he cregut que així com s'ha fet és una espècie de Dijous Bo, que no té una incidència molt forta de visitants, que és caríssima per als que hi van, tothom parla de dos milions de pessetes el stand... O sigui que som totalment contrari a la fira nàutica de Balears, crec que el Govern hagués pogut ajudar més les empreses menant-les a determinats mercats, hauria estat preferible fer un stand nàutic a les fires de Génova, Niça, Barcelona o Alacant i



Assumpta Gual: "Hi ha altres alternatives a fer ports esportius"

que les empreses d'aquí haguessin pogut anar subvencionades a exposar els seus productes allà, en comptes de dedicar subvencions a menar empreses de Barcelona a exposar aquí. Crec que el Govern balear ni ha beneficiat ni ha perjudicat el sector nàutic, i ha gastat uns doblers tots aquests anys en la Sala Nàutica que si no han estat inútils han estat superflus o poc interessants de gastar. Faríem les deu del vespre, parlant d'això. I la meua posició i la d'en Miquel serien tan radicalment distintes que no ens posaríem d'acord.

Miquel - Has dit que s'han gastat molts de doblers i que el stand és molt car. I això no coordina: si el stand és molt car i el Govern balear ha gastat uns doblers... Per ventura és veritat tot el que dius: per la incidència que té la fira nàutica de les Balears pot ser cara, però també és veritat que el Govern balear ha ajudat amb doblers...

Martínez - I d'això se'n dedueix que la gestió és nefasta...

Miquel - No! No! I també has dit que s'ha subvencionat gent que ve de fora, i això no és veritat...

Martínez - Stands a meitat de preu...

Miquel - No!

Martínez - Bé. No ho puc demostrar.

Miquel - A més, la fira nàutica de Balears és una fira de cara a la mar, cosa que no ha pogut fer mai Barcelona, enguany ho intentaren al Moll de la Fusta i no va funcionar. Aquí s'han tancat moltes operacions gràcies a la mar. Amb la badia que tenim molta de gent pot provar els vuitanta o cent vaixells que fondegen a *Balears Nàutica* i gràcies a això s'han tancat moltes operacions que, en alguns casos, s'han concertat a Barcelona.

ONA - *Pensa que Balears Nàutica, en comptes d'afavorir el fabricant de les Balears, ha pogut ésser una falca que ha ajudat la penetració dels productes estrangers?*

Miquel - No! Pensem que el llaüt mallorquí era un producte artesà i de fusta, en canvi avui és de plàstic. De totes maneres, comença a haver-hi una tendència a restaurar els bots tradicionals que es conserven. Sempre hi haurà gent a la mar, i, a la mar, la vela sempre perviurà.



Com a port som un barri de Barcelona

Entrevista a Rafael Soler

per Sebastià Verd

Rafael Soler va néixer el 1929. És enginyer de Camins, Canals i Ports des de 1955. Va treballar dos anys a Dragados, però ja des de 1957 el trobam a l'administració pública: Jefatura de Ports, Grup de Ports de les Balears i, finalment, el Port de Palma, del qual n'és el director des de 1974. A partir de 1984, després de les transferències a la Comunitat Autònoma, es crea una direcció conjunta, que assumeix, per a tots els ports que continuen depenent de l'administració central: Palma, Maó, Eivissa, la Savina (Formentera) i Alcúdia.

També és professor en excedència de la Universitat Autònoma

de Barcelona (càtedra d'explotació de ports). També és el representant espanyol a l'Associació Internacional de Farers i a la PIAN (Associació Internacional de Navegació) amb seu a Brussel·les.

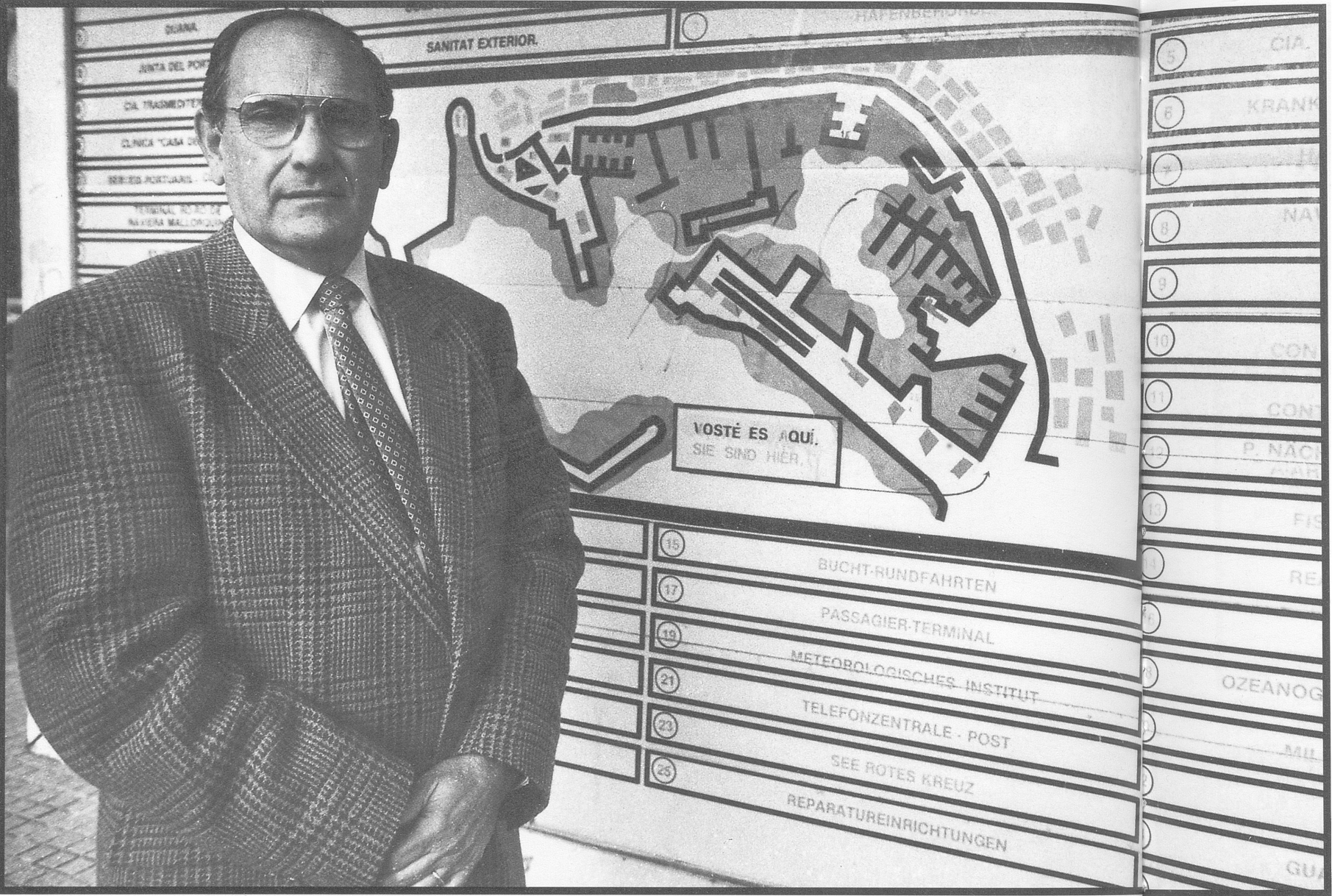
Durant dotze anys va ser el degà del Col·legi d'Enginyers de Camins de les Balears.

Finalment cal dir d'ell que té un "hobby" força curiós: la gnomònica, és a dir, l'estudi dels rellotges de sol. És el constructor de gairebé tots els rellotges de sol que hi ha al Port de Palma, així com a molts altres indrets de Mallorca.

Rafael Soler fa devuit anys que és el director del Port de Palma i altres tres de la resta de ports de les Balears dependents de l'administració central. Enginyer de Camins, ha dedicat la pràctica totalitat de la seva vida professional als assumptes portuaris, la qual cosa no ha estat cap obstacle per compartir aquesta activitat amb la pràctica d'un estrany "hobby", la gnomònica, és a dir, l'estudi del temps a través del sol. No és gens sorprenent, per tant, que el Port de Palma llueixi molts i variats rellotges de sol dissenyats pel nostre entrevistat, al mateix temps que ens mostra un home de semblança

tranquil·la i alhora inquiet, afeccionat als petits detalls i sotmès a la pressió diària de dur el timó del port.

Rafael Soler ha assistit a la darrera gran revolució portuària. Els sistemes de càrrega i descàrrega han capgirat fins i tot l'estètica dels ports, les grues quasi no es necessiten i, per contra, els molls han esdevingut grans esplanades on poder aparcar i maniobrar els grans camions amb la seva pesada càrrega de contenidors. Però el que no ha canviat gens és la seva funció: el port de Palma continua essent la gran porta d'entrada de Mallorca, com el port de Maó ho és de Menorca o el d'Eivissa de les Pitiüses. Des del seu observatori, mitjançant el control de les entrades i sortides, és senzill fer un balanç de tot el que succeeix a l'economia de les Illes. A una època de crisi com l'actual el port relaciona a la baixa, mentre que en èpoques de vaques grasses les estadístiques es disparen cap a dalt.



- Els transports marítims, i sobretot els aeris, han evolucionat moltíssim. Quin sentit té per a nosaltres parlar avui en dia d'insularitat o d'aïllament des d'aquest punt de vista?

- Bé, jo crec que des del punt de vista portuari hem vist un avanç tecnològic de tal naturalesa que avui es pot dir que tot ha canviat. Els ports ja no són més que una perllongació de les carreteres. Els nous vaixells, els rol-on - rol-off, permeten que els camions entrin i surtin sense dificultats. La mar s'ha convertit en una carretera i els ports són manco ports perquè ja no signifiquen cap trencament de la cadena del transport. Ara bé, si els ports no estan ben planificats és evident que es converteixen en un coll de botella i llavors sí que caldria parlar en termes d'aïllament. A una illa tota la mercaderia arriba a través dels ports. I no hi ha cap altra alternativa. Els transport de mercaderies per via aèria és mínim comparat amb el marítim i no crec que la situació barati per ara ni en el futur.

- Aquí ja arribam al primer tòpic. Són molts els que es pensen que el transport aeri ha desbancat el marítim. Que els aeroports han substituït els ports.

- Jo diria que en matèria de passatgers això és cert. Tenc entès que per l'aeroport de Palma passen de l'ordre de dotze milions de passatgers anuals, entre entrades i sortides, mentre que pel port només en tenim vuit-cents mil mal comptats. Ara bé, pel que fa a les mercaderies no és veritat en absolut, perquè la pràctica totalitat vénen pel port, amb l'única excepció d'un petit volum, possiblement de mercaderies de poc pes i de cert valor, que arriba per avió. Així tenim que entre tots els ports de les Balears administrats per l'Estat es registra un trànsit de sis milions de tones, la meitat de les quals corresponen a Palma. Ara no sé quines són les xifres de l'aeroport però segur que no són comparables amb aquestes.

PORTS DE TRÀNSIT GENERAL

- Quin és el tipus de mercaderia que passa pel port?

- Mercaderia en general, tenguí en compte que els nostres són ports per alimentar els rebosts i les botigues. Això és el que ens diferencia d'altres ports peninsulars més especialitzats en indústria o en transport de combustible. Aquí també tenen una

gran importància els combustibles, però, no molta... tot i això només significa una sisena part del total de tones.

- Bé, però hem tocat el primer tema polèmic. Com queda resolt el tema de la descàrrega de combustibles?

- Quan a la descàrrega és un problema solucionat, almanco pel que fa a Palma. Després d'un llarg debat, amb l'acondicionament dels molls de Llevant i la construcció d'un "pipe-line" que envolta la ciutat fins a les noves instal·lacions de Campsa, a Son Banya, devora l'aeroport. Això ja funciona des de fa un any i mig. El problema el tenim ara a Maó, on roman sense resoldre, tot i que és un tema molt conflictiu. A Eivissa està resolt, però la solució no agrada els eivissencs, de manera que s'ha de cercar una nova alternativa. Finalment a Formentera el transport de combustible és a la menuda i no necessita instal·lacions especials, mentre que en el cas d'Alcúdia tot se centra en la problemàtica del carbó que consumeix Es Murterar.

EL PORT DE S'ESTALELLA DEPENDRÀ DE LA CENTRAL

- Em sembla que es deixa un port, el de s'Estalella. El creu necessari?

- El port seria una conseqüència de la central tèrmica. Per ara jo hi tenc poc a dir, en aquest assumpte. Si es construeix la central a qualche banda hauran de descarregar el combustible, Tal com passa amb el carbó d'Es Murterar que inevitablement s'ha de descarregar a Alcúdia. I

el mateix podríem dir de Maó o d'Eivissa on els ports "pateixen", entre cometes, la presència de les tèrmiques. Ara bé, si em demana per les condicions tècniques de s'Estalella per fer-hi un port, he de dir que són correctes. Altra cosa són, evidentment, les repercussions que podria tenir sobre el paisatge i el medi ambient, que són discutibles i molt més subjectives.

EL COST DE LA INSULARITAT

- Tornem al transport de mercaderies, perquè si abans parlàvem d'insularitat, és evident que hi ha una queixa sobre la carestia dels nòlits que repercuteixen sobre el que es diu, o es deia, el cost de la insularitat. Realment, per què s'encareix tant el transport marítim?

- Jo no tenc xifres a mà per poder discutir com repercuteix el transport marítim en un preu de mercat. Ara bé, sí puc dir que fins ara hem tengut unes tarifes de cabotatge protegides, pel que fa al transport interior. Si el nostre transport fos exterior, és a dir, amb ports estrangers, els ingressos del port de Palma es duplicarien o triplicarien, segurament. I dic fins ara, perquè

prest ens haurem d'harmonitzar amb les tarifes portuàries de la resta d'Europa i això possiblement significarà un nou encariment. Per tant, incidència sobre el preu de la mercaderia? Bé, per simplificar les coses, jo li podria dir, per exemple, que cada quilogram de mercaderia, de pomes suposem, que passa pel port de Palma veu augmentat el seu preu en vint-i-cinc cèntims a causa de les tarifes del port. Això no és molt, però, és clar, s'han d'afegir les tarifes dels nòlits que, evidentment, són més elevades. Tot pot arribar a nou pessetes per quilogram. El cost principal, de l'ordre del trenta per cent del total, correspon als estibadors. De totes maneres el cost de la insularitat, si és que la pregunta anava per aquí, s'hauria de calcular estudiant la diferència entre el cost del transport per via marítima i un hipotètic transport terrestre, perquè hi ha molts de factors que entren en joc.

- Bé, i després sempre hi haurà el mercat que s'encarregarà d'equilibrar o de desequilibrar els preus finals, no és veritat?

- Sí, sí... és clar.

- De totes maneres, per què el port sempre ha tengut, en aquest sentit, una mala premsa? La tenia quan existia l'Organització de Treball Portuari i la continua tenint ara. Sempre és diu quan el mercat és car que la culpa és el port.

- Sí, és veritat... sempre hem conegut aquesta animadversió, però jo crec que quan diuen port es refereixen a tota l'activitat, evidentment no a la Junta del Port. Crec que hi va haver un moment, quan existia l'OTP que la incidència era més forta que no ara. Ara el problema se centra gairebé en la discrepància que hi ha entre la Conferència de Nòlits i els seus usuaris, però sense parar en la descomposició dels costos. Cal pensar, de totes maneres, que les navilieres s'han hagut de modernitzar i que això té, evidentment, un cost. I també és cert que en un passat molt recent hi va haver una forta competència que va fer rebaixar els preus i, és clar, la Conferència ha acabat amb aquesta guerra en perjudici dels usuaris.

ANÀLISI DE LA SITUACIÓ DELS PORTS

- Ha dit abans que els ports podien ser un coll de botella si no estaven ben estructurats. És aquest el cas de Palma o dels altres de les Illes? Ara mateix hi ha una gran polèmica sobre les deficiències de l'aeroport i un projecte multimillonari per fer una nova terminal. Passa el mateix amb el port?

- A Palma hem arribat a una situació òptima per uns moments que el trànsit marítim sofreix un cert estancament. Crec que tenim solucionats tots els problemes almanco durant els propers vuit anys, de manera que no podem esperar cap col·lapse. On sí tenim problemes és a Eivissa, on s'ha de construir un nou dic sortint de Botafoc. A Eivissa s'ha de fer una profunda reordenació, un projecte que costarà prop de deu mil milions de pessetes. És l'única gran infraestructura que manca, a excepció tal volta d'una inversió més reduïda a Alcúdia amb ampliació del moll de ribera que permetrà deixar més espai per a la descàrrega de carbó, atès que la necessitat augmentarà amb l'ampliació de la central tèrmica d'es Murterar.

ELS MAGATZEMS DE MALLORCA SÓN A BARCELONA

- No és previsible un nou canvi tecnològic dels vaixells que exigeixi noves transformacions portuàries?

- No, no ho crec. La revolució va venir amb els transbordadors i no pens que es puguin produir nous canvis substancials. A Palma, el port està prou estabilitzat tant pel que fa a la infraestructura com fins i tot al tipus de mercaderies i lloc de procedència o destí, que, en un setanta per cent, és Barcelona.

- I les altres destinacions, quines són?

- Bé, els altres ports de la Mediterrània peninsular i els de les Illes entre si. Gairebé aquí acaba tot, llevat de tres o quatre vaixell "tramp", es a dir vagabunds, que es diuen així perquè van d'un port a l'altre sense itinerari fix.

- I trànsit amb altres ports de la Mediterrània?

- Molt poc, encara que als darrers anys ha augmentat perquè hem d'importar els cereals de la Comunitat Europea enlloc de les procedències anteriors, com eren Río de la Plata o Huston. Però això només és un vaixell cada mes. També vénen de tant en tant vaixells amb fusta d'Escandinàvia, o carregats de ciment, de vegades de Bulgària, però poca cosa més.

- I amb el nord d'Àfrica que abans era un comerç tradicional.

- Zero. Sembla mentida però hem perdut tot contacte amb l'Algèria, mentre que abans era un dels ports més ben comunicats amb Palma.

- En qualsevol cas, encara que el port estigui ben preparat, quan hi ha conflicte en el transport, o a les navilieres, sembla com si revengués l'embós, com si el nostre rebost fos insuficient. Hi ha realment perill de desabastiment de les Illes si un conflicte dura més del compte?

- Sí, es possible. De fet els "stocks" que s'emmagatzemen a Palma són relativament petits. Els grans magatzems de Mallorca es troben a Barcelona perquè és molt més còmode i barat tenir els productes allà i subministrar-los a mesura que es produeix la demanda. La nostra illa no deixa de ser, en sentit portuari, una perllongació del port de Barcelona. Mercantilment som un barri barceloní. Molta gent no és conscient d'aquesta dependència.

EL NOMBRE DE PASSATGERS S'HA ESTANCAT

- Però si el port continua essent la principal porta d'entrada de mercaderies, què passa amb els passatgers, per què s'ha estancat el seu nombre?

- És cert, el nombre de passatgers, en el cas de Palma, està estabilitzat en vuit-cents mil, amb tendència a baixar una mica. Ara sembla que la Trasmediterrànea vol aplicar una revolució de la seva arquitectura naval, amb vaixells més ràpids i potser això signifiqui una revitalització, però particularment crec que

si llevam els passatgers que viatgen amb el seu cotxe aquest tipus de transport no podrà créixer gaire.

- I el trànsit de creuers turístics?

- També es troba estabilitzat sobre els cent cinquanta anuals i no sembla que es pugui fer canviar aquestes dades. Fa anys, devers quinze, que no s'han sobrepassat els dos-cents. S'ha dit que la culpa és de les tarifes del nostre port, però això és absolutament fals.

A Palma hi ha superàvit d'amarraments

- I els iots?

- De vaixells de lleure? L'estiu passat no només s'ha estabilitzat el trànsit sinó que fins i tot s'ha produït una mica de recessió. Tenim el port d'Espanya que té més amarraments dels que en diuen esportius, però aquest és un terme que no m'agrada, m'estim més dir de "plaisance", com els francesos, o, senzillament, de lleure. La Junta tota sola en té 1.700 i hauríem d'afegir-los tots els dels clubs de la badia. En total devers 4.500.

- Ja que ha sortit el tema dels ports esportius, o de lleure, com s'estima més vostè. Creu que a les Illes encara tenim un dèficit d'amarraments?

- Hi ha moltes d'opinions. Jo crec que, en qualsevol cas, es produeixen dèficits puntuals. A determinats llocs hi ha demanda, però a altres zones no. A Palma, en concret, tenim amarraments disponibles. Clar que alguns es deuen a factors no portuaris, com el cas de Can Barberà on s'ha buidat d'embarcacions a causa de la inseguretat, mentre creixia la demanda a molls més protegits, com el del Portixol. Però també hi ha amarraments buits tant al Passeig Marítim com al Club Nàutic de Palma. En canvi tant a Maó, com a Eivissa o La Savina tot és ple. Potser sí, faltin llocs d'amarraments, però també hi pot haver moltes solucions per aconseguir-los. Jo crec que abans de fer nous ports esportius primer s'han d'acabar d'aprofitar els que ja existeixen.

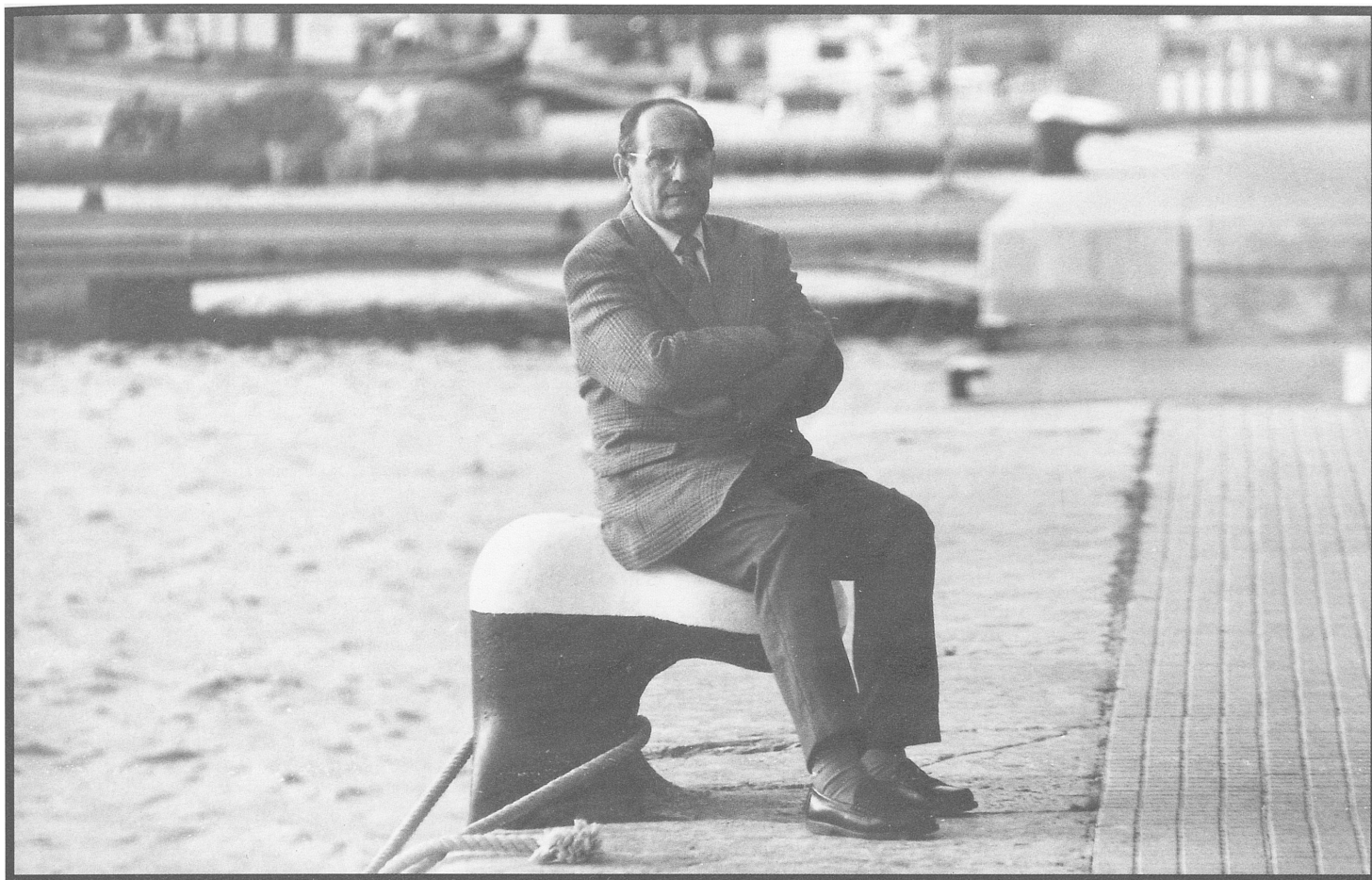
ELS FAROS ENCARA SOBREVIVEN

- Si li sembla podríem parlar també dels fars. Vostè és el representant espanyol a l'Associació Internacional de Fars. És evident que també s'ha produït un canvi notable en la senyalització marítima, encara que els fars no hagin perdut la seva imatge.

- A les Balears tenim una gran densitat de fars. De 1.700 llums que hi ha a tota Espanya aquí en trobam 204, més del deu per cent. I de fars grossos, de 150, aquí n'hi ha una trentena. Som de les províncies més denses en ajuda a la navegació.

- Però ja no hi ha farers...

- Sí, sí que n'hi ha. El servici està molt automatitzat, però a les Illes encara hi ha una plantilla d'una trentena. De fet encara n'hi ha quinze ocupats per farers. Precisament quan jo vaig ser



al Grup de Ports em va tocar automanitzar els fars dels illots, que eren els més peremptoris per tot el que significava per a una família haver de viure totalment aïllada en una societat com la d'avui en dia, amb exigències d'escolarització dels nissos o d'assistència sanitària. Record que vàrem posar instal·lacions noves a l'illa de l'Aire, Aucanada, Cabrera, Dragonera, Conillera, Tagomago, on abans hi vivien els farers i les seves famílies. Ara, clar, la tecnologia ha canviat molt i la necessitat d'una presència humana constant no és tan necessària... Ah! li vull dir una cosa que segurament molta de gent no sap i és que gran part de les instal·lacions antigues del segle passat s'han anat replegant a Portopí. És una col·lecció molt curiosa que conservam perfectament.

ELS RELLOTGES DE SOL, MÉS QUE UN "HOBBY"

- *I ja un darrer tema, passant al "hobby". Quants de rellotges de sol hi ha al port de Palma?*

- En el Port de Palma n'hi ha sis (riu).

- *Per tot arreu, quants de rellotges de sol ha fet Rafel Soler?*

- Potser seixanta o setanta, ja he perdut el compte. Miri, això és un "hobby" que m'entretén molt.

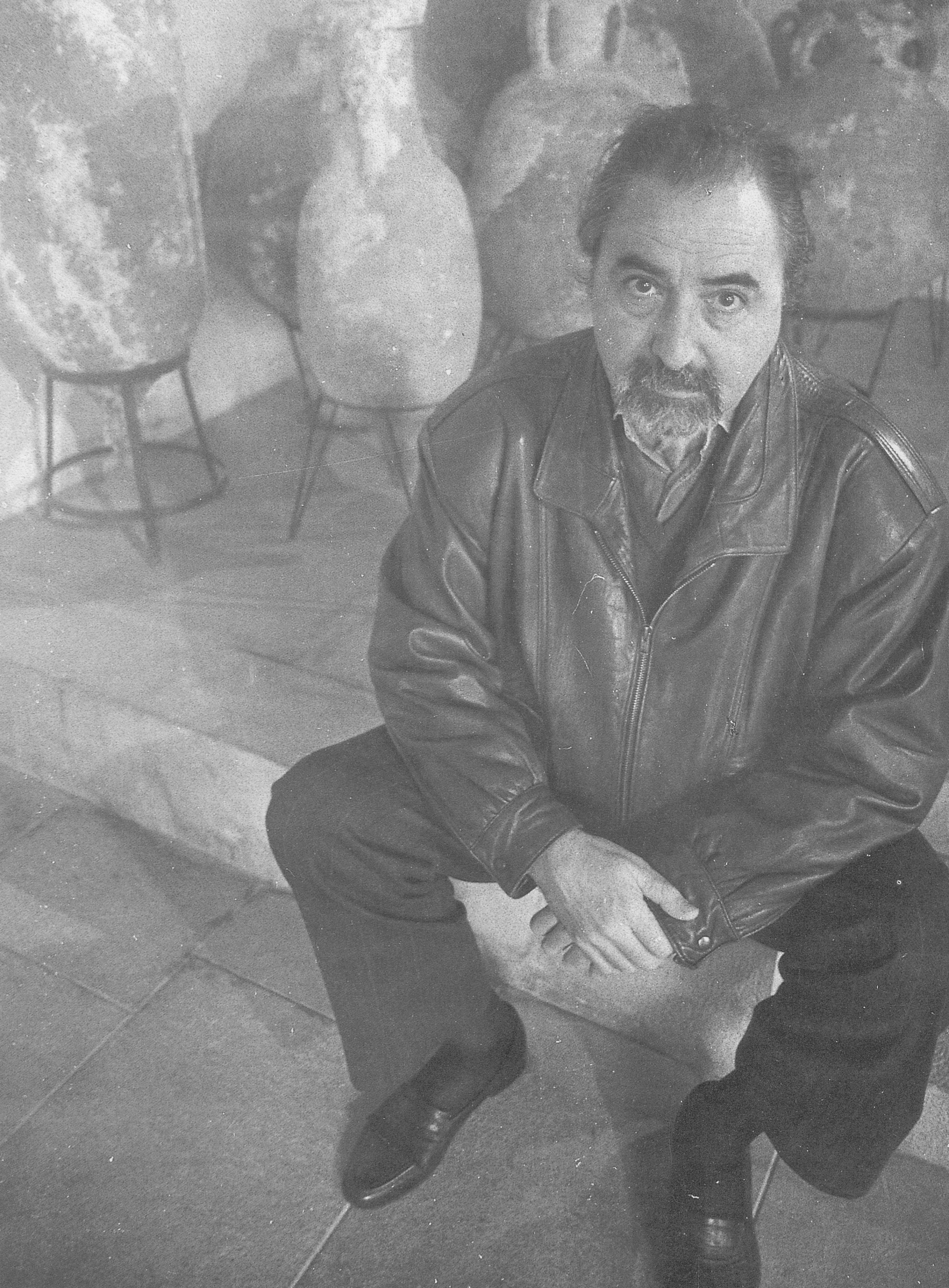
- *Com li va sorgir?*

- Jo vaig heretar una finca, a Sant Joan, on hi havia un rellotget

a una caseta de camp. I tenia un padrí que era enginyer forestal i un gran afeccionat a totes aquestes coses ecològiques. I això dels rellotges de sol és una cosa mig ecològica, crec. El padrí tenia un llibre que parlava d'aquesta qüestió i jo el vaig voler emprar per reconstruir el meu rellotge, però em vaig donar compte que estava equivocant. De manera que això em va picar una mica, possiblement per la cultura científica que un duu dedins i vaig començar a cercar noves informacions. Va ser com una catarsi. Aquell rellotge ja no el vaig reformar sinó que en vaig fer un de nou i així fins ara. Fins i tot he escrit dos llibres jo mateix sobre rellotges de sol.

- *Vostè garanteix el bon funcionament dels seus rellotges. No hi ha retards a causa dels canvis climatològics, si em permet la broma?*

- No, no hi ha retards, perquè els autèntics rellotges de sol marquen els temps vertader. Cada dia amb vint-i-quatre hores i cada hora amb seixanta minuts. El que passa és que tots els dies de sol no són iguals i per tant les hores tampoc no són igual de llargues i els minuts dos cèntims del mateix. O sigui que per això la humanitat va haver de recórrer a la ficció del temps mitjà, que en realitat és el que empram nosaltres en la nostra vida corrent. De fet els rellotges convencionals només coincideixen dos dies a l'any amb els del temps vertader. Tota la resta de l'any van desbaratats. Això és el que ens passa per poder viure a una societat tan organitzada i universal.



L'historiador Miquel Barceló també és un bon coneixedor de la nostra literatura, però quan parla d'història no vol fer poemes ni novel·les. Abans de començar l'entrevista em diu tranquil·lament, "jo, de tot això no en sé res o gairebé res, en sé molt poques coses": no vol fer informacions gratuïtes ni història-ficció, i no té molt bona opinió dels que mesclen els fets reals amb les suposicions. Troba que ja s'han editat massa llibres que no diuen res i ell no hi vol contribuir. Té bon prestigi entre els seus alumnes i deixebles i el motiu no és precisament que tenguin les mànegues amples a l'hora d'aprovar. Sempre mira directament la cara dels seus interlocutors fins i tot si és per dir-los que pensa que les seves investigacions no serveixen per a res. Li agrada desfer els tòpics o les afirmacions inconsistentes amb la frase justa, rònica i punyent. Prefereix la companyia de gent del seu poble a la d'altres que malgrat els càrrecs o els honors, troba no tenen res a dir.

Corsaris i contrabandistes, una part de la història

Entrevista a Miquel Barceló Perelló

per Joana M^a Roque

- El fet insular ha estat realment determinant per la nostra història?

- No pens que es pugui extrapolar una cosa de l'altra. Mallorca forma part d'un arxipèlag d'illes petites i no crec que aquest condicionament físic li atorgui una especificitat determinada. Sempre he dit que es fa un gra massa del fet insular com a font d'originalitat històrica i de la Mediterrània com a espai peculiar, gairebé màgic que per si crea una civilització. En principi, el mot civilització és massa ambigu per fer-lo servir. Un historiador ha de treballar en "societats" concretes. La resta és "Òpera".

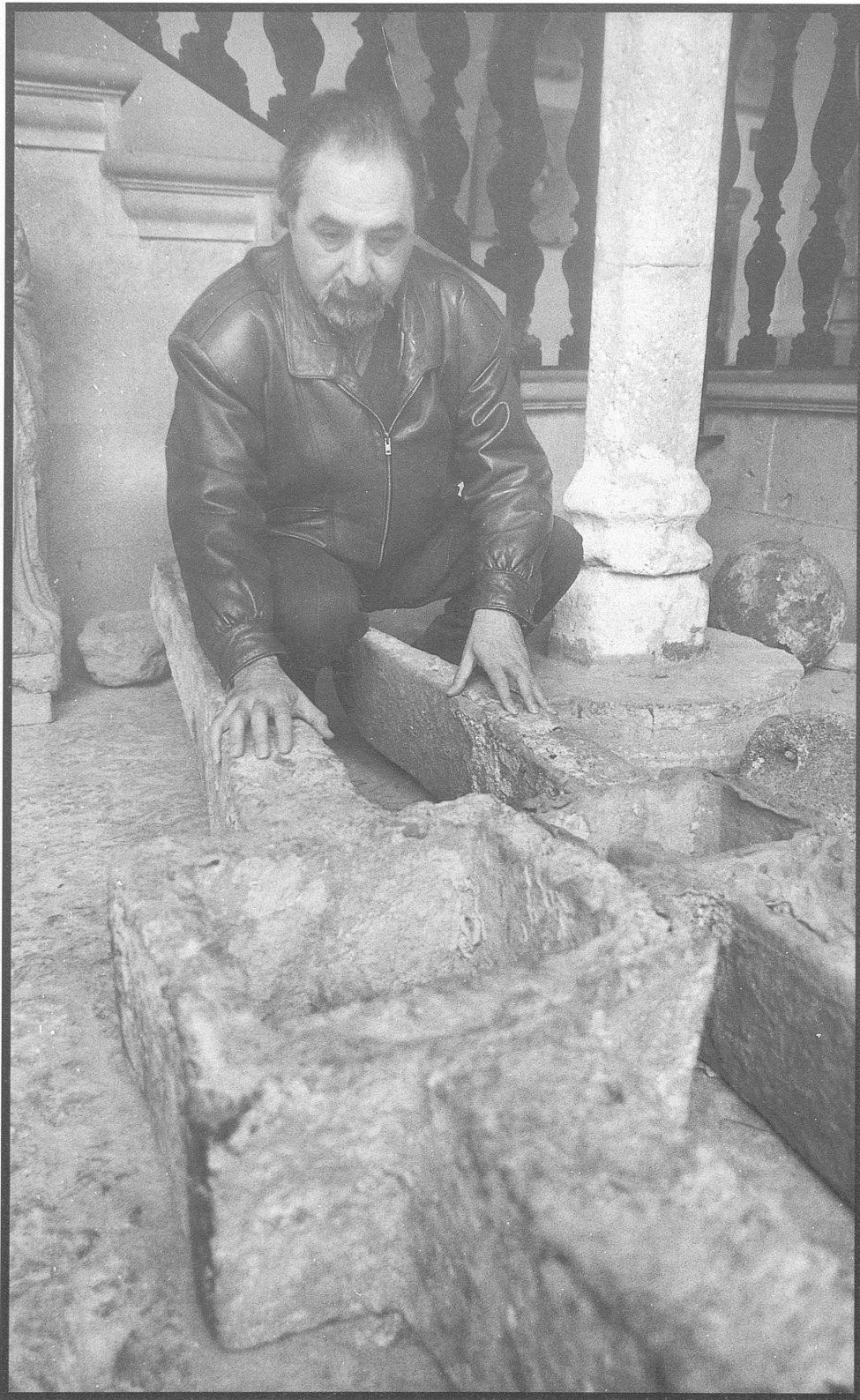
El cas més espectacular pot ser presentar Roma com un imperi civilitzador, quan era sobretot, destructor. El que passa és que "varen guanyar els romans", però el fet de la civilització és una cosa que un historiador seriós no pot acceptar de cap manera. Repetesc que s'ha de treballar sobre societats concretes, estudiar la seva lògica interna i deixar anar les impressions subjectives.

TÒPICS HISTÒRICS

- Així doncs, hi ha molts de tòpics al que s'entén com a història de Mallorca?

- Totes les històries són plenes de tòpics i, per començar, l'espanyola. Normalment una

Miquel Barceló Perelló, vanéixer a l'any 1927 a Felanitx. És llicenciat en Filologia Romànica i doctor en Història. És catedràtic de Història Medieval per la UAB i autor de nombroses publicacions. Entre elles "Les aigües cercades. Els ganats de l'Illa de Mallorca". "Arqueologia Medieval". "En las afueras del 'medievalismo'"; "El diseño de espacios irrigados en Al-andalus, un enunciado de principios generales". Actualment és director d'un programa del Consell d'Europa sobre les transformacions del món romà que es desenvoluparà a l'àmbit europeu.



- Justament ara se celebren els vint-i-cinc anys de la publicació de “Els mallorquins” de Josep Melià, un llibre que s’entén com a cabdal per al coneixement de la nostra identitat.

- “Els mallorquins” és un llibre perfectament oblidable i diria més, no va molt més enllà d’una còpia mal feta de “Nosaltres, el valencians” de Joan Fuster.

- Així, les noves generacions, les que ara tenen setze o vint anys, com ho han de fer si volen conèixer la nostra història?, on han d’anar?

- Realment tenen poques oportunitats, pocs llocs als quals acudir. La producció historiogràfica de la UIB -llevat d’algunes excepcions- és per dir-ho piatosament, penosa. En aquest sentit i en certa manera, comparteixo les reticències que s’atribueixen al senyor rector de la Universitat envers el departament de Història i d’Humanitats en general. No sé si aquestes reticències són vertaderes o no, però circulen promogudes per alguns membres del propi departament que se senten discriminats envers les ciències. I d’això en puc donar fer. D’esser certes aquestes reticències hauria de donar la raó al senyor rector.

- Vostè que és catedràtic de la Universitat Autònoma de Barcelona, pensa que a Catalunya, en general hi ha un millor o més ample coneixement de la seva història?

- Tenen més alternatives, tot i que hi ha una historiografia oficial centrada a la Universitat de Barcelona que és trivial i de miscel·lània. Però també hi ha individualitats amb una gran força i potència com Josep Fontana, Jaume Torres, Josep Maria Fradera, Ramon Garrabou i d’altres que són historiadors de gran magnitud i que han escrit obres aclaridores i, per això mateix, enormement crítiques.

persona mínimament culta pensa en l’esquema que va fer Quadrado al segle passat amb nocions molt vagues de la història d’Espanya que, de forma gairebé involuntària aplica a Mallorca, com a part del procés històric espanyol. Aquest és un coneixement que no té res a veure amb el coneixement científic. Igualment, els polítics d’ara aludeixen a una espècie de “magna” indesxifrable, procedent d’aquest esquema imprecís i per a ells de fonts desconegudes.

- De totes maneres, què en sabem de la nostra història d’abans dels “romans”?

- Poca cosa: que hi havia talaiots, navetes i una espècie de cabretes que es deien “myotragus balearicus” i que varen desaparèixer. Però no en sabem molt més, encara que hi ha molts de llibres escrits.

ELS ROMANS

- *Bé. Arriben els romans...*

- J'és clar que varen arribar, anaven per tot. Però de l'organització que varen imposar en sabem tant com sabem dels talaiots, gairebé res. Així i tot, recentment s'ha publicat un important recull de fonts llatines.

Però encara no sabem com funcionava la societat ni quines relacions es varen establir entre els indígenes i els colonitzadors. Tampoc no hi ha una arqueologia desenvolupada que permeti adquirir coneixements més enllà de petites informacions escrites que solen ser molt lacòniques i disperses.

- *Això era un segle abans de Crist. I la islamització de Mallorca no es dona fins al segle X. Què en sabem d'aquests deu o onze segles que hi ha pel mig?*

- Res. No en sabem res. No en tenim ni idea.

- *I de l'època islàmica d'assimilació als emirats de Còrdova?*

- A partir de l'annexió a Còrdova, hi ha textos aclaridors com es produeix aquesta annexió a l'any 902 concretament Ibn Khaldun havia estat mal traduït fins fa dos mesos i utilitzat per tothom amb unes traduccions que no eren correctes. Pareixia com si la annexió s'hagués produït per una acció particular d'Isam al Khawlaní i no és així. El text diu clarament que va esser promoguda amb tota mena de suports per l'emir de Còrdova. Era una acció oficial, no privada. De fet Guillem Rosselló Bordoy fa molts anys va establir una mena de guió que encara és viu de la conformació política de la Mallorca andalusina. Actualment els treballs d'Angel Poveda i meus sobre toponímia i els d'arqueologia extensiva que duu a terme gent com Elena Kitcher a la seva tesi doctoral, suposen un avanç en el coneixement de la lògica que regia l'organització de l'espai.

LA LÒGICA MUSULMANA

- *Quina era aquesta lògica?*

- Hi ha una cosa molt clara. La modificació de l'espai amb la introducció de sistemes de regadiu petits és substancial. És la modificació més gran que es produeix a l'illa i que de fet dona la fesomia que hereten els catalans, tot i que la transformació és andalusina musulmana i no té res a veure ni amb romans ni amb talaiots. Els assentaments són diferents. La selecció ecològica és diferent i ara ja estam en condicions d'apreciar quina és la lògica pagesa que els construeix i els manté.

- *Aquests són aspectes de la nostra història desconeguts per la gran majoria. Què es pot dir amb seguretat de l'organització social de la Mallorca musulmana?*

- Sols començam a saber-ne res. L'horitzó era l'autobusistència. I no hi havia senyors de renda. La ciutat fins a l'època taifa era petita i poc poderosa, sobretot front al sistema de clans i tribal -això no vol dir res més que l'accés a

la terra era regulat per la geneologia i un complex sistema de pactes- que és molt apte per oferir una adequada resistència enfront d'un estadi islàmic que, a aquells moments, s'havia de mantenir com a legítim. És a dir, no sobrepassar mai els condicionaments establerts per la llei musulmana. Per altra banda, aquesta organització de l'espai tribal i de clans no permetia el sorgiment de gent amb drets legals sobre el treball dels altres.

- *La Conquesta Catalana a 1229, va destruir tot això?*

- Va ser una conquesta destructiva. Ho analitza molt bé Ricard Soto al seu estudi sobre "La situació dels analadusans, musulmans i bategats a Mallorca després de la conquesta catalana". Fins a 1270 els que eren descendents dels indígenes varen ser esclavitzats. I el veritable mercat es va produir entre els anys 40 i 59 del segle XIII, després sols va quedar un mercat residual.

- Hi va haver un veritable canvi en l'organització social de l'illa?

- L'organització social va canviar totalment, es va organitzar d'una manera molt distinta. Sí, així va ser.

- *S'ha parlat molt de la importància del comerç a aquella època.*

- Sí. Hauríem de tornar una mica enrera. Hi ha una data cabdal 1145, quan els genovesos i pisans que tenen el comerç oriental bloquejat cap el Pròxim Orient decideixen obrir-lo cap a la Mediterrània Occidental. Ho fan -i així ho he escrit- a punta de ganivet. No són pròpiament comerciants. Gènova i Pisa no són centres productors de res excepte de vaixells i bons capitans, de fet corsaris. I molt aviat varen descobrir les debilitats de les ciutats musulmanes mediterrànies. De fet, l'any 1087 els pisans varen atacar els pobles de Mahdya i Zawila, al golf de Tunísia i el seu canonge o clergue no va descriure. Va explicar les atrocitats comeses a un llarg poema que es diu "El Carmen Pisano": a 1046 i 1047 es produeixen expedicions genoveses contra Medina-Mayurka que sofreix una devastació terrible, contra Almeria i contra Tortosa. A 1114 i 1115; Medina Mayurka i part de l'illa també varen sofrir devastacions. Sempre, al final, hi trobam un nou concepte de guerra, com vaig explicar a una ponència a Girona fa uns quants anys. Aquest nou concepte és la "guerra de croada", predicada per Urbà II a 1097. Aquestes expedicions militars amb armament sofisticat, com per exemple màquines tira-pedres i tira-foc i amb una cavalleria transportada, que tenia uns efectes molt eficaços contra els petitíssims grups musulmans. Pràcticament eren guerres contra civils. Al-Andalus era una societat molt poc militaritzada. Al final es varen guanyar tractats comercials molt favorables per als genovesos i pisans. Es pot dir que al segle XII, el comerç de la Mediterrània Occidental es fa amb vaixells pisans i genovesos que, fins i tot, transporten a la Meca pelegrins per complir amb el precepte de pelegrinatge.

- *Havíem començat a parlar de la conquesta de Mallorca i hem tornat una mica enrera per poder parlar del comerç. Vostè, en certa manera, ja ha dit que aquesta conquesta va ser*

destructiva respecte de l'anterior organització social. Neix una nova societat i també s'ha dit que a l'hora d'organitzar aquest repoblament, els pobles es varen construir allunyats de la costa per por dels corsaris i pirates. Què hi ha de cert en tot això?

UN POBLE DE PAGESOS

- Quan l'any 1300, Jaume II va organitzar el que s'ha anomenat "repoblament" no hi havia cap tipus de corsarisme constituït a la Mediterrània, i molt menys, amb capacitat de crear perill. El reagrupament és el mateix que va fer València i, sobretot, té a veure amb el control de les possessions per part dels senyors i del fisc real.

- Així que les històries que ens varen contar quan erem petits: les valentes dones de Sóller, els "moros" i cristians de Pollença...

- Jo tot això no ho sé. Són llegendes. Abans del segle XVI no hi ha cap font documental per poder parlar de pirates, corsaris ni res que s'hi assembli. I a més a més, vull dir que al cap i a la fi, els pirates tan sols són els corsaris dels altres. I el corsarisme -entre els segles XVI i XVIII- sols és el resultat de l'ofegament de l'hegemonia del gran comerç italià, valencià i català. És una alternativa practicada també per mallorquins com ha mostrat López Nadal en el seu llibre sobre "pirates i corsaris" que al seu títol conté una definició molt exacta del que és el corsarisme. Diu López Nadal que el corsarisme és "un comerç forçat" i esper que no li sàpiga greu que jo ara digui que aquest títol és meu.

- Bé, així doncs... els corsaris estaven organitzats?

- Clar que hi estaven i normalment depenien del poder constituït.

- Vostè ja ha dit que els pirates eren "els corsaris dels altres". Aquesta imatge mítica dels pirates que tots sols agafaven una nau i anaven per la mar i el món a cercar tresors i coves, és sols llegenda?

- Miri tot això dels pirates i "La isla de la Tortuga" no té res a veure amb el que passava aquí. Res de res.

- Després de la conquesta catalana hi va haver un comerç important o significatiu?

- Sí que hi va esser. Tots els nobles comerciaven. I això ho ha estudiat molt bé qui sens dubte és el millor historiador mallorquí actual i que hauria de tenir més projecció i reconeixement per part de la UIB. Aquest senyor és Pere de Muntaner al qual jo admir molt.

- Ja veig que encara ens queda molt per aprendre i per investigar, però, permeti'm que li demani, quin pes real tenia el comerç a la nostra economia i organització social després de la conquesta catalana?, era important o no?

UNA ALTRA FESTA "NACIONAL"

- Crec que no molt, però no m'atreveria a donar cap percentatge. Tampoc no sé la importància real del comerç amb Amèrica. Això ho ha estudiat Carles Manera, d'una forma molt ben feta. I la meua impressió estreta de les lectures d'historiografia mallorquina, és que el gruix substancial de la nostra economia era una producció pagesa absolutament dominada per senyors i arrendataris. No hi ha altre misteri; tot és la captura del treball pagès per part d'una classe ociosa. Aquí hi trobam el "quid" i els motius de les lluites de forans i agermanats. La pagesia lliurava el resultat de la seva feina per la força. Jo que no som amic de celebracions -no m'agrada que se celebri la conquesta de Mallorca ni cap altra conquesta- celebraria que la nostra festa nacional es fes justament en commemoració dels agermanats. Però això, naturalment, els polítics no ho faran.

- Així que si vostè hagués de triar fites cabdals per a la nostra història, posaria un punt i apart a "les germanies"?

- Clar, o no ho veu? I és més a partir d'aquí, de principis del segle XVI; quan els agermanats varen sofrir una gran derrota militar, els pagesos es varen veure obligats a una major submissió. Això és més important i significatiu que històries copiades de "La isla de las tortugas" o literatures semblants.

- Parlem del segle XV i finals del XVI, després del que s'ha anomenat "la conquesta de Amèrica". És cert que els catalans i els mallorquins vàrem quedar absolutament marginats d'aquest comerç.

- Ja hi tornam esser. Hi ha coses que es diuen d'una manera una mica alegre i també irreflexiva, però Carles Martínez Snaw ha demostrat que la prohibició no era tan rigorosa i que, de fet, els catalans varen tenir una presència molt més gran del que fins ara s'ha fet veure o s'ha pensat. Carles Manera que ha estudiat específicament el cas mallorquí també matisa aquestes coses.

CORSARIS

- Segles XVII i XVIII. Els corsaris eren determinants o molt importants per a la riquesa, renda i organització de la societat mallorquina?

- El corsarisme -i abans hem fer les corresponents matisacions- mai no ha estat l'eix de la producció de la riquesa mallorquina, que durant els segles -XVII i XVIII- continua essent pagesa. Però sembla com si hi hagués hagut un cert interès per "desviar" l'atenció d'un fet tan clar com és que hi havia una classe pagesa totalment dominada. Això és una tendència general introdueix tota mena d'irracionalitat al coneixement de com funcionava la societat d'aquesta illa. Són coses que s'obliden i sembla com si no haguessin existit. També, a vegades, sembla com si aquí no hi hagués hagut guerra civil.

Miri. I vull parlar clar. Per exemple, fa uns dies vaig tenir la fortuna de coincidir a Granada amb un vell antropòleg exiliat a Mèxic, José Alzina, al qual va detenir a cops de pistola el que fins fa poc temps tothom coneixia com a "Comisario Ballesteros", però, a vegades sembla com si aquí no s'hagués depurat

ningú ni hi hagués hagut feixistes. I clar, n'hi va haver.

- *Ja arribarem a la guerra civil. Si vostè vol, abans, ens podríem plantejar què va significar el "Decret de Nova Planta" per a aquesta illa a principis del segle XVIII.*

- No crec que tengués repercussions molt directes a l'estructuració o organització social, però va ser molt important per establir relacions de poder amb la monarquia espanyola.

- *El segle XIX?*

- Tampoc no és molt conegut, la qual cosa no deixa d'esser significativa.

- ...?

- No. No vull dir res més.

- *Be, tornem a la guerra civil de 1936.*

- Varen guanyar els feixistes. Això ja ho hem dit. Hi havia el comisari "Ballesteros" i molts altres feixistes encara que ara sembli que ningú no ho era. Sembla com si aquí mai no hi hagués hagut feixisme. El resultat de la guerra civil, una altra vegada representa una derrota de les classes populars. Jo vaig nèixer a l'any 1939 i els meus records són molt preciosos sobre el que va significar tot allò.

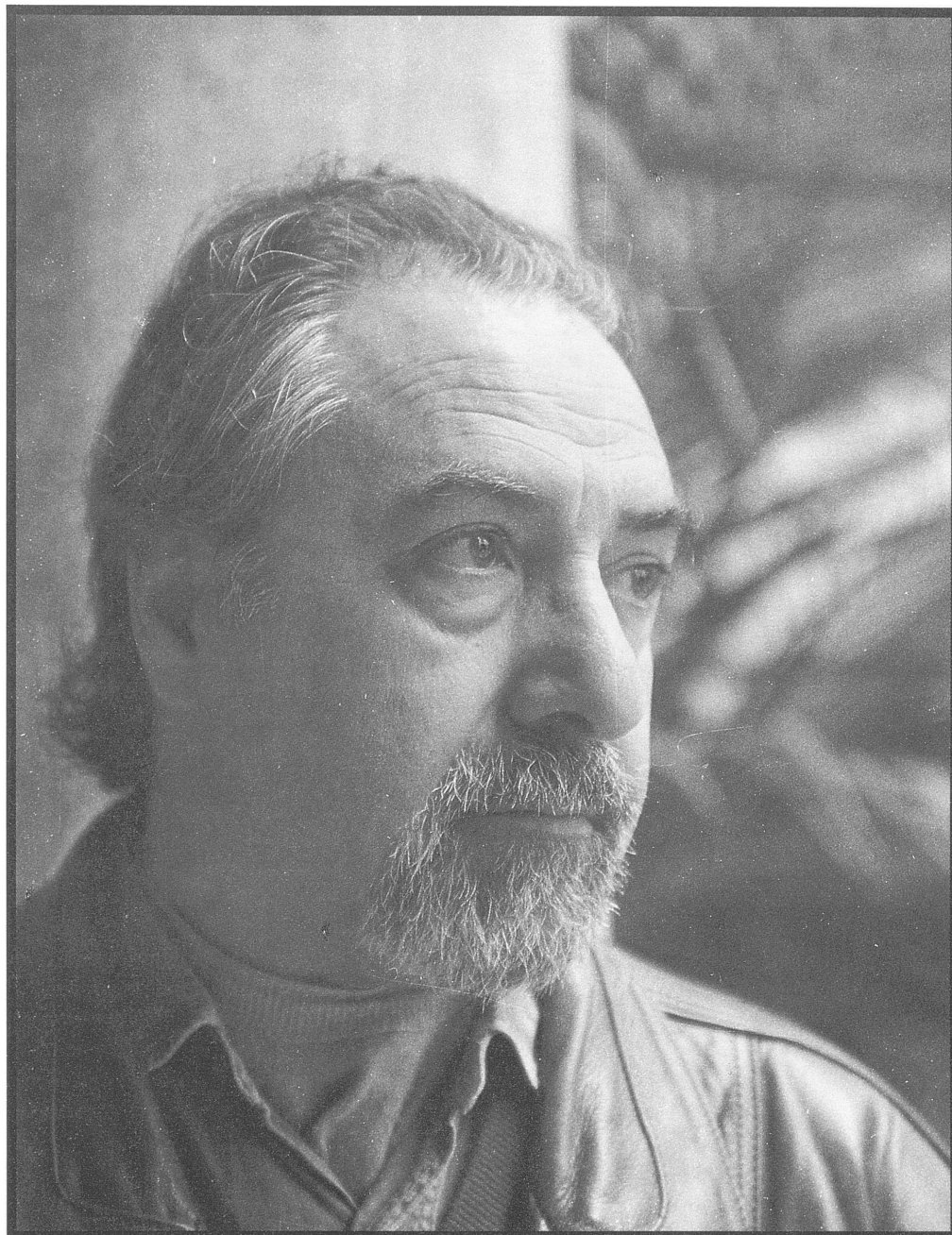
- *Era...?*

- Soldats dins l'església, amb una banda de música que sonava quan el capellà aixecava l'hòstia, besades de mans als capellans quan els capellans passaven pel carrer. Rosaris, exercicis espirituals, cursets de cristiandat, esglésies plenes, col·legis de frares, col·legis de monges, mentides una darrera l'altra i més mentides com el llibre "Energia i Puresa", d'un bisbe hongarès que va ésser traduït pel canonge Sancho i la seva criada hongaresa. També hi havia el Domund, missions pel carrer i altaveus que a les set del matí deien "Levántate Cristiano". Tot això passava a una Mallorca rural que jo encara record molt bé.

TURISME I CONTRABAN

- *I després, el turisme?*

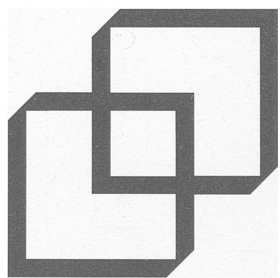
- Sí. El turisme suposa un canvi molt important a les nostres estructures socials i econòmiques, però encara no hem parlat d'un altre tema important com és el "contraban". Bé. Al



començament del turisme, hi ha un canvi paral·lel i de criteris que ve determinat pel fenomen del contraban. Moltes grans fortunes es varen fer a aquella època - començaments del segle XX i d'aquella manera. I aquestes noves fortunes han fet sorgir una classe dirigent que té poc a veure amb els tradicionals propietaris de la terra. De fet, els pagesos enriquits -i cadascú sap com- són els que formen el nucli principal de l'actual classe empresarial.

- *Bé, si no vol parlar d'altres, no ho faci, però, per acabar, quin paper creu que li correspon a l'actual historiografia de Mallorca.*

- Jo som un apassionat professional que tenc la sort de treballar en allò que m'agrada, però l'únic paper real que tenc a aquests moments és el del darrer "Perelló", un de Felanitx.



FUNDESCOOP

FUNDESCOOP

Nou conveni amb l'Ajuntament de Calvià per gestionar l'Escola d'Adults



Margarita Nájera, batlessa de Calvià i Sinfo García, directora de Fundescoop en el moment de la signatura del Conveni

L'Ajuntament de Calvià i FUNDESCOOP han signat un nou conveni de col·laboració per continuar la tasca de gestió i desenvolupament de l'Escola d'Adults d'aquest terme municipal. L'objectiu dels cursos és possibilitar l'accés de la població del municipi a programes de formació. Com és sobradament conegut, Calvià registra un alt índex d'immigració, la qual cosa sol anar acompanyada de necessitats de culturalització superiors a les de poblacions més arrelades.

L'Escola d'Adults compta ja amb una llarga experiència. Va néixer el 4 de desembre de 1985 mitjançant la col·laboració d'UGT d'hoteleria,

l'Ajuntament de Calvià i FUNDESCOOP. Va ser pionera a Mallorca i els seus resultats molt satisfactoris, com ho demostra el creixent nombre d'alumnes. El primer any eres dos-cents i el 1991 la xifra sobrepassà els mil. D'altra banda, en una enquesta recent, encarregada per l'Ajuntament, sobre el grau d'acceptació de l'Escola, els ciutadans de Calvià li donaren una puntuació de 8,7 sobre 10.

Des del primer moment FUNDESCOOP ha estat l'entitat que ha gestionat l'Escola en estreta col·laboració amb l'ajuntament. El programa d'actuació presenta quatre objectius fonamentals:

- L'alfabetització i els neoelectors.

- La reducció de desigualtats educacionals amb diferents cursos, segons els casos, de certificat escolar, graduat escolar i accés a la Universitat.

- Perfeccionament i reorientació professionals, amb especial incidència sobre l'ensenyament d'idiomes bàsics per treballar a un municipi de les característiques de Calvià: anglès, alemany i espanyol per a estrangers.

- Foment de la creativitat personal i de la participació dels ciutadans a la vida cultural i social del municipi on resideixen. Cursos que van des de la història al ball de sala, passant per "corte i confecció", cuina i ceràmica.