

Autopistes pel ràpid canvi de Mallorca

Les obres de les autopistes i autovies s'estan fent a una velocitat de vertigen, a Mallorca. I el canvi sociològic, cultural i també polític que poden desencadenar comença a ser una possibilitat real per a moltes localitats que fins ara havien mantengut la seva tradicional fesomia històrica.

Corre, corre... Estranya molt que, d'una banda, el tren de Mallorca hagi necessitat interrompre el seu servei mig any per acabar unes obres i que, de l'altra, les obres de les carreteres avancin a un ritme demoníacament ràpid. Voluntat política? El Govern no diu res. Però el fet és que l'ampliació del traçat del tren —iniciativa del Govern del Pacte de Progrés— no pareix rebre les atencions de l'executiu conservador. En canvi, les carreteres i autopistes no s'estan de res.

Els usuaris del tren —sobretot els de Manacor, que és el final de la línia que surt de Palma i passa per Inca— es queixaren sovint durant el mig any d'aturada del servei. Però la consellera d'Obres Públiques, Mabel Cabrer, responia sempre que el Govern feia tota la via que era possible, amb atenció especial a la seguretat. La crítica contra el Pacte de Progrés hi anava implícita: un accident, amb descarrilament del tren, havia provocat la necessitat de reformes. Explícitament, en el Parlament, Cabrer acusà més d'un pic el Govern anterior de tenir

“massa pressa” per acabar una obra per interès polític sense atendre prou la seguretat. Ara, en canvi, la seguretat no justifica cap aturada del ritme vertiginós de les obres d'autopistes i carreteres. El dia 8 de setembre, dos treballadors que estaven en un pont en construcció, sobre el traçat de la futura autovia entre Palma i Lluçmajor, sofriren un greu accident que va estar a punt de costar-los la vida. L'obra, però, no s'ha interromput. Tots els obrers continuen el mateix ritme amb jornades de fins a onze hores. Corre, corre...

Canvi sociològic. Tanta pressa, per què? Doncs no se sap. Però les conseqüències ja s'ensumen: el canvi sociològic en pobles del pla de Mallorca que fins ara més o menys s'havien alliberat del procés d'urbanització general. L'autovia entre Palma i Lluçmajor —cap al sud-est de l'illa— ja afecta directament alguns pobles. Com Campos, que és fronterer amb Lluçmajor, de manera que l'autovia l'"acostarà" a Palma. Aquest municipi, molt rural, ha vist coincidir tres fets el 2003: victòria del PP a les eleccions, l'inici de l'autovia abans citada i una allau de nova construcció de pisos que és impossible que es pensin vendre als naturals. Ho posava de manifest *Diario de Mallorca* fa poc: l'any 2001 i 2002 s'hi construïa una mitjana de 25 habitatges per any; el 2003 i els inicis d'enguany han dut uns 200 nous habitat-

La nova xarxa d'autopistes i autovies que impulsa el Govern del Partit Popular a Mallorca s'està executant a marxes forçades i amenaça clarament molts pobles d'interior amb radicals canvis sociològics, culturals i polítics.

Qui compra? Doncs tot indica que la gent que treballa a Palma

ges. Encara més: l'Ajuntament reconeix que la previsió és fer-ne prop de 400 més en el pròxim any i mig o dos. La població ha augmentat en poc més d'un any de 7.000 a 8.000 residents. Qui compra? Doncs tot indica que gent que treballa a Palma. El poble agrari té un futur molt proper al de poble dormitori.

Però aquesta és la mateixa situació que passa o passarà en altres municipis d'interior. Alguns batlles, sens dubte, ja expressen la seva preocupació. Aquest és el cas de Jaume Sansó, alcalde de Vilafranca, que en conversa amb aquest setmanari indicava: "Correm el risc, poble a poble, de convertir-nos en pobles dormitori, alterant la fesomia tradicional de cada localitat." Molts observadors temen que ja estigui passant. Que, després d'haver-se creat la gran àrea contínua de característiques urbanes a la badia de Palma –municipis de Palma, Marratxí, Calvià i Lluçmajor–, la nova xarxa d'autovies, carreteres i autopistes estengui aquest procés a molts pobles d'interior. Perquè, és lògic, la facilitat d'accés ràpid amb el cotxe particular comporta l'increment urbanístic, el qual força la conversió en pobles dormitoris i del qual resulta, en fi, un canvi sociològic complet respecte del que era el poble en qüestió, amb conseqüències polítiques.

Paradigmàtic Lluçmajor. Un exemple de com pot actuar aquest procés de canvi és un poble com Lluçmajor, que va començar a enregistrar un augment considerable de població a principi de la dècada dels noranta. Sens dubte, perquè la part litoral de la badia de Palma, s'Arenal de Lluçmajor, va ser un dels focus de més creixement d'immigració espanyola durant aquella dècada, però també a causa de la proximitat de la capital, de la qual fugia gent de classe mitjana per establir residència en urbanitzacions



Les carreteres que impulsa el Govern Matas a Mallorca comporten un allau d'habitatges nous que, al seu torn, produeixen profunds canvis en els pobles afectats.

que es construïen en aquell termini gràcies a noves carreteres que hi facilitaven l'accés. L'Ajuntament, abans de 1995, estava governat per una coalició entre PSOE i PSM. El cens electoral estava tradicionalment per sota del 15.000 votants. El 1991 ja s'hi detectà un increment, però encara modest. Al cap de quatre anys superà aquesta xifra, fruit de la immigració. El canvi sociològic s'havia produït, en el conjunt del terme. I cultural i lingüístic, també. El 1995 arribà la conseqüència política. El partit anticatalanista ASI (Agrupación Social Independiente) treu uns 500 vots i dos regidors. Sumats als escons del PP, amb uns 4.200 vots, els conservadors obtenen una majoria de deu regidors que envia a l'oposició el PSOE (2.800 vots i sis regidors) i el PSM (poc més de 1.000 sufragis i dos escons). El 1999 el cens no para de créixer, ja supera els 17.500 votants. S'amplia el nombre de regidors (de divuit a vint-i-un) del consistori. El nou substrat sociològic, cultural i polític emergeix encara amb més força. El PP augmenta dos regidors i s'enfila bastant per damunt dels 4.000 sufragis. ASI gairebé duplica, tot i mantenir els dos escons. El PSM es manté quasi calcat a quatre anys abans, com el PSOE: la força conjunta d'aquests dos partits en relació amb la dreta (PP-ASI) s'afebleix notòriament. Ni tan sols la irrupció d'UM (un regidor) minva la potència de

conservadors i anticatalanistes, que tornaran a formar majoria. El 2003 el cens ja supera els 20.000 votants. Els resultats mostren l'increment de força del PP (puja un escó i supera els 5.700 vots), que aconsegueix la majoria absoluta, l'augment del grup anticatalanista (ASI passa dels 1.500 sufragis i manté representació), el manteniment d'UM i, a pesar d'un increment en vots del socialisme, el descens del PSM, que perd un escó. El canvi començà sent demogràfic, llavors cultural i lingüístic, més tard urbanístic i d'accés per bones carreteres, i, finalment, polític.

No necessàriament ha de passar així a tota l'illa, en la mateixa concreció política i ideològica que a Lluçmajor. Però no hi ha dubte que és una perfecta mostra de com un poble que es veu sotmès a un procés d'intensa urbanització producte de la facilitat per accedir-hi acaba alterant tota la seva fesomia, sociologia, cultura i, també, política local. Si més no, la nova xarxa d'autopistes i autovies que executa el Govern balear i el Consell de Mallorca obre la porta a processos de canvi substancial en molts pobles de l'illa. Cada un dels quals, possiblement, canviï a la seva manera. Però canviaran, i molt. Com seran en el futur, no es pot saber. Sí que sabem ara que no seran el que sempre havien estat.

Miquel Payeras