



Turistas en la fachada del Ayuntamiento de Palma **J.M**

Mallorca, al borde del colapso turístico

Hasta 1.117 operaciones se han registrado en una sola jornada en el aeropuerto de Palma de Mallorca

JUDITH MARTÍN

¿Por qué Mallorca?

La grande de las Baleares, Mallorca, es uno de los principales destinos turísticos de España, tal como lo impulsó el franquismo. La gestión del dictador determinó que los dos archipiélagos españoles serían clave para el progreso económico, así, durante las décadas de los 60 y 70 la isla se llenó de hoteles y se inauguró el actual aeropuerto. Con el paso del tiempo, la situación se ha vuelto, según apuntan

numerosas organizaciones ecologistas, “absolutamente insostenible”. Desde hace años ha echado raíces un modelo económico basado en el monocultivo turístico, es decir, en la isla se busca explotar la actividad turística en todas, o casi todas, las esferas productivas. Situación que provoca una dependencia total del turismo para la subsistencia.

Son varios los factores que han propiciado este particular escenario que está llevando al límite los dife-

rentes recursos de la isla, medioambientales, energéticos... Por una parte, la actual situación sociopolítica de algunos países hace de las Baleares un destino seguro para aquellos que buscan disfrutar del verano en el Mediterráneo. Países de tradición turística como Turquía, Egipto, Israel e incluso Grecia, aunque este último en menor medida, han experimentado una caída en picado, motivada por diversas razones, de dicho sector. Estos países se encuentran inmersos en

situaciones concretas que provocan el repudio del turista que busca sol y playa.

Israel, a pesar de ser un país que posee una gran carga histórica y cuenta con atractivos naturales como el Mar Muerto, transmite una imagen de inseguridad debido a su continuo conflicto con Palestina. Años atrás los turistas acudían en masa a Grecia y Turquía, debido a la crisis de refugiados que está atravesando Europa, ambos países han visto disminuida



Colas en el Aeropuerto de Palma de Mallorca durante el pasado mes de mayo **J. M**

su actividad turística. Grecia es una de las puertas de entrada a Europa, al igual que Turquía, sus posiciones geográficas las convierten en zonas estratégicas para las mafias que trafican con refugiados. Esta realidad se exporta al exterior, dando sensación de inestabilidad, una vez más el veraneante prefiere tomar otros caminos. Dicho escenario político sobre el mediterráneo, ha proporcionado la excusa ideal para que, la mayoría de turistas fijen sus destinos vacacionales en las costas e islas italianas, francesas y españolas.

Récords turísticos

A lo largo de los últimos cinco años de saturación turística, se han alcanzado cifras

récord en suelo mallorquín. La cantidad de visitantes que llega vía marítima y aérea colisiona con cualquier idea de fluidez, bienestar o sostenibilidad. La que fuera la isla de la calma dejó atrás esa fama de ‘armonía, paz y sosiego’ para dar paso a un modelo de turismo “liberal y salvaje” que, aparentemente, “solo atiende al beneficio económico”, así lo describe Margalida Ramis, portavoz del GOB, famoso grupo ecologista balear con más de 50 años de historia y varios premios que reconocen su labor.

En un territorio cuya superficie es de 3.640km² en el que, según el último estudio demográfico del INE, viven 859.298 habitantes, du-

rante los meses estivales se registran más de 15 millones de pasajeros vía aérea, conforme datos facilitados por Aena. Es decir, casi el doble de la población de Andalucía, la comunidad autónoma más poblada de España, en una superficie mucho más pequeña.

El 5 de agosto del 2017 en el aeropuerto mallorquín, Son Sant Joan, se operó un vuelo por minuto, 1.117 vuelos aterrizaron y despegaron ese mismo día. Diez días más tarde, el 15 de agosto de 2017, un vuelo Ryanair Barcelona-Palma estuvo retenido 45 minutos en una pista del Prat, no había espacio disponible en las pistas del Aeropuerto de Palma de Mallorca para

que ese avión pudiera aterrizar. Según la tripulación era “algo habitual y normal siendo verano y tratándose de Mallorca”. En ocasiones, la saturación se experimenta incluso antes de pisar la isla.

El barco es el otro gran medio de transporte escogido por los veraneantes que quieren conocer Mallorca. Durante los meses de verano es habitual apreciar, en un día cualquiera, una media de cuatro cruceros atracados en el puerto de Palma, aunque el récord actual en el puerto palmezano es de ocho cruceros anclados de forma simultánea. Además, el buque más grande del mundo, Symphony of the seas, efectúa

parada semanal en Palma. Este todoterreno de los mares alberga a 6.870 pasajeros en su interior, los cuales desembarcan, durante unas cuatro horas, en la capital mallorquina para, más tarde, poner rumbo a costas francesas. El resto de cruceros que visitan la isla son de tamaño estándar, suelen tener una capacidad de 2.000 o 3.000 pasajeros. Por tanto, cuando coinciden varios atracados en el puerto, como es habitual, se aglutinan miles de personas al unísono. El turista de crucero se dirige al casco histórico de la ciudad y es así como se generan verdaderos atascos humanos que dificultan el fluir de la vida cotidiana de los residentes en la capital.

Responsables

Un factor a destacar, para entender el porqué de la saturación, es la permisividad legislativa existente en torno al sector turístico. España ha decidido apostar por el turismo atendiendo a los beneficios económicos que esta actividad genera. De modo que, Mallorca se ha convertido en una especie de laboratorio de experiencias turísticas.

Margalida Ramis:
“Todo lo que se pone sobre la mesa resulta exitoso económicamente y se apuesta por ello sin una planificación previa, tampoco se medita acerca de su impacto, ni se piensa hasta qué punto es conveniente”

Es competencia del Ministerio de Fomento, por tanto, del gobierno estatal, acordar cuántos vuelos van a despegar o aterrizar en el Aeropuerto Son Sant Joan. Tras realizar varias llamadas a dicho órgano con el objetivo de obtener información, decidieron optar por el silencio, evitando dar declaraciones. Ahora bien, atendiendo a las decisiones tomadas, no parece inquietarles la presión, generada por ríos de turistas, sobre el territorio, los recursos y las infraestructuras de la isla. Desde el ámbito político se ha promovido un modelo de turismo “liberal y capitalista” que, según apunta Ramis, “se ha ido comiendo la identidad cultural de las islas”.

Antiguas tiendas de barrio se han convertido en negocios dedicados a la venta de souvenirs, cafeterías míticas del centro de Palma echan el cierre, como el mítico Bar Cristal de la Plaza de España y se asientan grandes compañías internacionales.

“Es tal el empeño de obtener beneficios a costa del turismo que incluso, los productos agrícolas locales se venden como un recuerdo a los turistas, en lugar de apostar por una agricultura de abastecimiento propio. Lejos de lograr un suministro propio, más de la mitad de los productos alimentarios que se consumen en la isla provienen de la península o del extranjero”, confirma Ramis.

El turismo pues, va colonizando los espacios hasta entrar en las propias casas con el alquiler vacacional. Todo ello, fruto de la no planificación que ha prevalecido

durante años en la gestión del Gobierno balear, Lluís Apesteguia, actual jefe de gabinete de Vicepresidencia, Innovació, Noves Tecnologies i Turisme, lo corrobora.

Desde el Gobierno Central, presidido por Mariano Rajoy, se apuesta por un modelo que busca convertir al sector turístico español en líder mundial, así lo indica el último programa electoral del Partido Popular. El partido que lidera España defiende, en dicho documento, que: “la industria turística es un instrumento eficaz en la proyección exterior de España, que nos permite poner en valor la riqueza de nuestro patrimonio natural, histórico y cultural”. Dicha defensa colisiona con la denuncia de los grupos ecologistas mallorquines. Terraferida, el GOB, Mallorca Blue acusan y tildan al turismo de responsable de la degradación de tales riquezas.

Además, en el propio programa electoral de 2015, se presume de los efectos que el PP ha generado sobre este sector durante su gobierno anterior. “Cuatro años después, el sector turístico español ha recuperado la posición de liderazgo que le corresponde: es el tercer país del mundo por visitantes y el segundo por ingresos del turismo, y los últimos datos confirman que 2015 cerrará con un nuevo record histórico para las actividades turísticas.”

Atendiendo a las políticas del gobierno; hoteleros, inversores inmobiliarios, turoperadores y demás empresarios del sector turístico, encuentran en la geo-

grafía española un paraíso perfecto en el que las leyes favorecen al desarrollo de sus actividades.

El panorama cambia en el Govern de les Illes Balears, el resultado de las elecciones de 2015 daba origen a un tripartito de izquierdas. El PSOE posee la cuota de poder más grande, seguido de la izquierda ecologista, MÉS. El último en conformar el tripartito balear es Podem. Con este nuevo escenario de izquierdas, los ciudadanos concienciados con la problemática que presenta el turismo de masas, esperaban un giro de 180° en la gestión política, según Antoni Pallicer, vecino activista en la lucha por el cese del turismo liberal.

Sin embargo, Pallicer denuncia la escasa, casi nula, acción del “supuesto gobierno del cambio”. “La renovada izquierda soberanista y ecologista no está tan renovada como vendieron antes de las elecciones”, concluye.

¿Por qué se califica de insuficiente la gestión del Govern?

La gestión turística como tal es competencia directa del gobierno de las Baleares, así lo indica el artículo 30.11 del Estatuto de Autonomía de las Islas Baleares, el cual dispone: “el turismo es una competencia exclusiva de la comunidad autónoma”.

Sin embargo, no es responsabilidad directa del Govern acordar cuántos aviones aterrizan, ni cuántos cruceros atracan en el puerto de Palma. Lluís Apesteguia, jefe de gabinete de Vicepresidencia, Innovació,

Noves Tecnologies i Turisme, apunta que, si estuiera en sus manos controlar el flujo de turistas, la gestión sería “mucho más sencilla”. La saturación se da por el número de personas, si se disminuye el volumen de turistas, el problema queda controlado.

La tasa ecológica es la medida más popular que han tomado desde el actual Ministerio de Turismo balear. La comúnmente llamada ‘ecotasa’, es un pequeño suplemento que debe pagar todo viajero que se hospede en la isla. Quienes se alojen en hoteles más lujosos abonarán cuatro euros por noche, mientras que, aquellos que pernocten en lugares más humildes, como hostales, pagarán un euro la noche.

Esta medida no frena la llegada del turista, sino que tiene por fin recaudar fondos que se dirigen a mitigar los efectos del turismo de masas. Gracias a la ecotasa se subvencionan proyectos medioambientales en Baleares y, un % inferior del capital recolectado se destina a proyectos dedicados a la recuperación del patrimonio. Según Gabriel Barceló, vicepresidente del departamento de Turismo, las ideas que se financian cumplen con dos objetivos principales: compensar la huella ecológica y mejorar el medio ambiente.

Otra de las decisiones tomadas por Apesteigua y su equipo es la no promoción del turismo de verano. No se dedica ni un solo euro a realizar una campaña publicitaria que promueva la llegada de turistas durante los meses estivales. Se cen-

tran únicamente en dar a conocer el turismo de temporada baja. Esta decisión de promocionar la actividad turística el resto del año, entra en conflicto con el grupo ecologista GOB. Lamentan que la inercia será, como ya puede atisbarse, una masificación que durará todo el año, sin

que el Govern no está movilizándose lo suficiente, ni está presionando a los responsables directos desde su posición de poder. “Simplemente se limita a poner apósitos superficiales e inefectivos, en lugar de ir a la raíz de la hemorragia”.



El pasado 2017, la compañía multinacional de café abrió su

temporadas bajas ni altas. Como pudo apreciarse el pasado abril, cuando eran cinco los cruceros atracados en un mismo día. La masificación, según el GOB, se extenderá a lo largo de los doce meses.

GOB y Terraferida insisten en la importancia de respetar las temporadas bajas, “para que la isla se recupere de los excesos”. Ambas organizaciones consideran

Margalida Ramis denuncia las consecuencias sociales y medioambientales de la ‘turistización’ sobre Mallorca. “Es necesario reenfoque la acción política para recuperar la agricultura, la cultura y el territorio para nuestra propia supervivencia. El objetivo es que esta tierra pueda subsistir ella misma y con dignidad si los turistas dejan de venir. Por tanto, el turismo debería ser tan solo un complemento

de la estrategia económica. Estrategia que tuviese por objetivo la soberanía e independencia energética, de abastecimiento de recursos, de alimentación y de creación de lugares estables y dignos”.

Impactos sociales

Bajo la idea de “generar progreso”, se permiten actividades y actitudes que destruyen formas de riqueza reales: bienes naturales del territorio mallorquín, su historia y cultura. Son los ciudadanos que residen en la isla aquellos que sufren los efectos negativos del turismo de masas. Las consecuencias sociales no son pocas: condiciones laborales precarias, salarios bajos, masificación en la ciudad, colapso en las carreteras...

Precariedad laboral en el sector turístico

La tan famosa frase “en Mallorca se vive del turismo”, genera impotencia a aquellos trabajadores del sector hostelero. Las kellys, camareros, personal de cocina y demás profesionales afirman no vivir del turismo, sino malvivir a costa de él. “Los que viven del turismo cada vez son más ricos, y los que malvivimos por él somos una legión cada vez más grande”, lamenta Paula Roig, lleva 10 años trabajando en hostelería.

La precariedad laboral es un hecho reconocido por el propio Gobierno de las islas, en el año 2016 se puso en marcha un plan de lucha contra la inestabilidad laboral en el sector turístico. Aún así, la presidenta, Armengol, defendió y resaltó la bonanza económica que genera el turismo en las islas. Para desarrollar esta

acción se contrataron a 33 inspectores, para todas las islas. Aún con medidas como esta, son habituales las malas praxis en el sector puesto que, 33 inspectores para controlar la actividad turística de 4 islas son insuficientes.

¿Por qué los salarios son bajos y las condiciones duras? La actividad turística se desarrolla en un sitio que ya viene geográficamente fijado y determinado, por tanto, la deslocalización empresarial resulta inviable. En otros sectores empresariales, con el fin de reducir costes productivos y laborales, optan por deslocalizar parte del engranaje productivo. Al ser esto imposible para los empresarios hosteleros, apuestan por la intensificación del trabajo.

Los contratos temporales son los más comunes dentro del sector turístico, en los últimos años han aumentado exponencialmente este tipo de acuerdos laborales con fecha de caducidad próxima. “El 97% de los contratos en el sector turístico son temporales y a tiempo parcial siendo la duración de más de la mitad de estos contratos no superior a siete días”, denunció el sindicato CCOO, en la presentación del análisis sobre coyuntura turística, presentado el pasado octubre. A pesar del aumento de la rentabilidad económica del sector, los sindicatos CCOO y UGT lamentan que el empleo sigue siendo “precario y de baja calidad”.

Según la última Encuesta Anual de Estructura Salarial (EAES) a nivel nacional, publicada por el INE, los asalariados de hostele-

ría tuvieron la remuneración media más baja. Un 39'5% inferior a la media. La EAES tiene como propósito conocer la ganancia bruta anual del trabajador de cada sector.

Paula Sans, joven mallorquina de 21 años, trabajó

se en función del perfil específico y de las condiciones.

Ismael Sáez, secretario general de UGT en Valencia, indica que la otra gran problemática del sector es la desregulación. Esta se traduce en “situar a cada trabajador de forma individual

empresariales se vean reflejados en un aumento de las remuneraciones y en la inversión de formación.

La lucha de las kellys

La externalización de algunos servicios, como el de limpieza, es una realidad bastante común en el sector. La mayoría de los alojamientos hoteleros recurren a dicha fórmula, provocando un aumento notable en la precariedad laboral de este colectivo. Como resultado, las trabajadoras, en femenino porque todas son mujeres, cobran una media de 2'15 euros por habitación hecha. Según los últimos datos consultados en la Encuesta Anual de Estructura Salarial, esta es la actividad salarial vinculada al turismo con la remuneración más baja. Es la cara B, no solo de la precariedad laboral impulsada por un modelo de turismo liberal, sino también de la brecha salarial. Desigualdad de género y étnica, los trabajos más precarios del sector suelen ocuparlos inmigrantes y mujeres.



Tienda de productos agrícolas dedicados al turista, centro de Palma **J.M**

durante dos veranos como camarera en uno de los restaurantes de la famosa cadena hotelera mallorquina RIU. Según su testimonio, la falta de personal era evidente, cada camarero debía atender a una media de cien huéspedes. Las horas extra no pagadas eran habituales e incluso, algunos de sus compañeros, llegaron a quedarse sin librar determinados días. Los efectos de dicha precariedad sobre el trabajador son negativos. Psicólogos laborales afirman que, la ansiedad es un habitual y hay otros trastornos que pueden desarrollar-

frente al empresario, desprovisto de derechos y con la necesidad de trabajar”. Y añade, que, la solución radica en “restablecer el equilibrio entre trabajadores y empresarios. Dando a las organizaciones sindicales la capacidad de presión, para la negociación y el acuerdo, que de otro modo sólo es imposición. Hay que fijar con claridad la figura de la empresa, para que una verdadera relación laboral, no se convierta en un contrato mercantil entre un trabajador y su empresa”. Desde los diferentes sindicatos, reclaman que, los beneficios

Las camareras de piso han demostrado que, el tan utilizado lema “la unión hace la fuerza”, es cierto. Han logrado organizarse en la lucha para obtener unas condiciones laborales dignas y una jubilación anticipada. Denuncian su bajo salario y las consecuencias sobre la salud que tiene trabajar a destajo, con la implicación física que su actividad conlleva. Las enfermedades laborales están a la orden del día en este sector de la hostelería. Han unido sus voces creando una asociación a nivel nacional e independiente denominada “Las Kellys”. A pesar de ser una

asociación estatal, se subdividen en delegaciones locales. En Mallorca cuentan con un grupo territorial de trabajo, en redes sociales se las encuentra bajo el nombre: “Las Kellys Mallorca”. En su manifiesto recogen las circunstancias que denuncian y los derechos que pretenden alcanzar.

La lista de quejas y cambios necesarios está encabezada por la petición de una jubilación anticipada, seguido del “reconocimiento de las enfermedades profesionales directamente relacionadas con el aparato motor y músculo esquelético”. Los movimientos repetitivos que realizan al limpiar las habitaciones les generan numerosas molestias articulares, dolores de espalda, hernias, todo ello producto de ocho horas de jornada laboral. “Muñecas, codos, hombros, lumbares, rodillas... todas tenemos algo tocado”, apunta Susana del Mar, presidenta de Kellys Balear. Aún así, sólo se les reconoce una enfermedad laboral, el síndrome de túnel carpiano, reclaman una ampliación del catálogo de enfermedades profesionales. Las pastillas son un hábito en sus jornadas para poder finalizar el trabajo.

Su situación se vio desfavorecida con el inicio de la crisis económica en 2008, perdieron sus derechos laborales. Actualmente, a pesar de que el gobierno presume de una recuperación económica y de los beneficios generados por el sector turístico, ellas no han visto mejoradas sus condiciones laborales. Denuncian lo contrario, “más trabajo y mayor estrés”. Exigen un sueldo que corresponda con

el valor de su trabajo.

A día de hoy, por habitación limpiada cobran, en el mejor de los casos, 2.30 euros, independientemente de si es una habitación de matrimonio o de cuatro huéspedes, de si tiene terraza o no. Según Susana, en un hotel nunca hay suficientes camareras de pisos. “En el que yo trabajo es de 88 habitaciones y somos 4 camareras. Contando que tenemos dos días libres, no salen las cuentas”. Su jornada laboral inicia a las 7 de la mañana, aunque suele entrar 15 minutos antes para poder desayunar, ya que esa actividad no está incluida en su horario. En el caso de que todas las habi-

“Solemos encontrar vómitos, excrementos en bidé y bañera, extintores vertidos por los pasillos...”

taciones estén limpias, ella y sus compañeras acaban a las 15.00h. Los descansos no están contemplados en este trabajo, tienen 15 minutos para comer y hay días que, según el volumen laboral, no comen.

¿Cuántas habitaciones debería limpiar una kelly al día? Del Mar enfatiza en la importancia de calcular bien los tiempos para determinar la cifra. “Habría que medir los tiempos en función de los metros, el mobiliario, cristales, espejos... Cosa que no se está haciendo”. Otro factor a tener en cuenta son las ‘habitaciones de salida’, cuando el cliente deja la habitación, el servicio de limpieza en tales casos dura una media de 45 minutos. “En nuestro tra-

bajo, un día podemos tener cinco salidas y veinte habitaciones normales, y eso no importa. Simplemente tienes que dejar tu trabajo hecho.”

Denuncian abiertamente la externalización. En la actualidad, no cobran lo mismo las kellys subcontratadas que, aquellas que están contratadas directamente por el hotel. Las primeras cobran casi un 50% menos, puesto que el contrato figura como un servicio de limpieza, cuando, en realidad, son camareras de pisos. Más suerte tienen las que están contratadas directamente por el alojamiento, puesto que se rigen por el convenio de hostelería, por tanto, las condiciones, aunque todavía duras, son mejores.

Denuncian un trabajo duro, mal pagado y precario, por ello, en su manifiesto piden un aumento del número de inspectores laborales en todo el territorio nacional. Además, solicitan que la calidad del trabajo se vincule a la categoría de los hoteles, “los estándares laborales no varían por mucho que el hotel sea de lujo, es más nos exigen un mayor cuidado en éstos, aún siendo nuestras condiciones laborales igual de precarias”. A estas condiciones hay que sumarles un agravante que dificulta aún más el trabajo. Aquellas camareras que trabajan en zonas en las que predomina un burdo turismo de borrachera, deben lidiar constantemente con escenas desagradables. “Lo que solemos encontrar, como puedes imaginar, son vómitos, comida regada por el suelo, excrementos en bidé y bañera, extintores

vertidos por los pasillos...”

Una ciudad masificada

Palma es una ciudad pequeña, dividida en cinco distritos, el distrito centro es el más pequeño de todos ellos. Además, es el que concentra todas las visitas turísticas, puesto que en él se encuentra el casco histórico de la ciudad. Durante los meses estivales, la superpoblación del lugar provoca verdaderos colapsos en sus calles. Los turistas que pernoctan en la isla, junto con los miles que llegan desde los cruceros, impactan sobre la realidad de la ciudad y sus habitantes. La vida cotidiana se ve atascada por una masificación, convirtiéndose la ciudad en un escenario turístico.

Ante esta situación, los vecinos han decidido actuar y unir sus voces en diferentes asambleas. Denuncian el impacto de las masas turísticas sobre el tejido social. Una de dichas asambleas es Ciutat per a qui l'habita, con su lema por bandera: “Ciutat per a qui l'habita, no per qui la visita”, es decir, “Ciudad para quien la habita, no para quien la visita”. Denuncian la dificultad de desarrollar sus actividades cotidianas en los meses de verano debido a la aglomeración que experimenta la ciudad.

El boom inmobiliario que está experimentando la isla se traduce en: más urbanizaciones, más construcciones... Buen ejemplo de ello es Petit Deià, así han bautizado a una urbanización familiar, todavía en construcción, ubicada en plena Sierra de Tramontana. Esta cadena montañosa es Patrimonio Mundial en ca-

tegoría de Paraje Cultural. Petit Deia no pretende facilitar el acceso a la vivienda para los residentes de la isla, sino que, como confirman desde el grupo constructor, está dirigido a gente de alto nivel adquisitivo. Viviendas planteadas como “una segunda residencia en un lugar bonito y tranquilo”. Los precios rondan desde los 600.000 euros hasta un millón.

Gentrificación y alquileres encarecidos.

La gentrificación es un fenómeno que hace referencia al proceso en el que la población original de un barrio es gradualmente desplazada por otra de un nivel adquisitivo mayor. Esta sustitución paulatina suele ser el resultado de determinadas estrategias que apuestan por el progreso económico. En toda gentrificación unos pierden y otros ganan. Los victoriosos son las inmobiliarias, constructores, bancos, propietarios... Los vencidos son los ciudadanos que acaban siendo desplazados, normalmente por la presión económica.

A raíz de la apertura de diversos pubs de éxito, o a partir de la remodelación de algunos edificios, se revalorizan barrios, hasta entonces humildes, que pasan a “ponerse de moda”. Lo que provoca la inmediata subida de los alquileres y consecuente éxodo de los vecinos que no pueden afrontar los nuevos precios. “Antes había señoras en la acera con sus sillas de playa, ahora casi todos los vecinos son extranjeros, y encontrar un piso estándar por menos de mil euros mensuales es

imposible”, lamenta Joan Llompart, vecino del céntrico barrio Santa Catalina.

Palma XXI es una entidad ciudadana sin ánimo



Turistas pasean por el centro de Palma **J.M**

Según datos facilitados por Idealista, en el primer trimestre de 2018, el precio de las viviendas de segunda mano ha aumentado considerablemente

de lucro, cuyo objetivo es convertirse en un observatorio de referencia sobre la ciudad de Palma. Uno de sus proyectos publicados es el Observatorio de la Gentrificación en Palma. Según este análisis, “la gentrificación en ciertos barrios de Palma, se debe al interés del negocio inmobiliario en la ciudad. Esta actividad genera un gran volumen de compra, venta y alquiler de viviendas.

“La actividad inmobiliaria se da en Palma teniendo especial importancia la compraventa con fines turísticos y las compras por parte de extranjeros”. La llegada continua de turistas que se

alojan en pisos y casas, gracias a la popularización de plataformas como Airbnb o HomeAway, también provoca una intensa demanda de la vivienda. De modo

malmente, procedentes de países del norte de Europa que visualizan la isla como un reducto paradisíaco idóneo para tener una segunda vivienda.

El análisis de Palma XXI determina que, el número de pisos en disposición para el alquiler de larga temporada, es escaso. La mayoría de propietarios prefiere tramitar un alquiler turístico, resulta más rentable. Hoy hay cientos de pisos de alquiler vacacional cuya estancia por noche rondan los 200 euros. Mientras que, pisos para residir se ofertan en menor medida y, el precio mensual ronda los mil euros en viviendas con una capacidad de 50 m². La demanda extranjera y de clases altas está provocando la subida de los precios.

Operación nube

Los visitantes no solo vienen a alojarse en un bonito apartamento del centro, o en un hotel costero, también desean moverse por la isla. La red de transporte pública de Mallorca es “bastante ineficaz”, así lo admite Lluís Apesteguia, jefe de gabinete de Vicepresidencia, Innovació, Noves Tecnologies i Turisme. Por tanto, muchos de los turistas optan por alquilar un coche. No hay datos reales de cuántos coches de alquiler hay en Mallorca, un % relevante de los vehículos no cumple con los procedimientos legales. Por tanto, no puede determinarse una cifra verdadera. El periódico mallorquín Última Hora estima que, son más de 90.000 los coches de alquiler que circulan en la isla durante los meses de verano.

que, como rige la ley de la oferta y la demanda, a mayor demanda, subida de precios.

Según datos facilitados por Idealista, en el primer trimestre de 2018, el precio de las viviendas de segunda mano ha aumentado considerablemente. De todo el territorio nacional, Baleares encabeza tal incremento, los propietarios piden ahora un 5.5% más que en enero. Además de ser cara, la oferta es escasa. La inmobiliaria de lujo alemana, Engel & Völkers, recoge en un informe que el 44% de las ventas realizadas en la actualidad, provienen de bolsillos extranjeros. Nor-



Algunos residentes cuelgan las banderas de la asociación en sus balcones **J.M**

Es tal la congestión que puede crearse en las carreteras, que la propia policía activa un protocolo determinados días llamado “Operación Nube”. El turismo en Mallorca no se concentra solo en la capital, lugares como Alcúdia, Portocolom, Andratx... alojan a turistas, quienes organizan sus actividades por días. ¿Qué hacer cuando la jornada amanece nublada en la isla? Seguramente, piensen, sea el momento de visitar el casco histórico de Palma.

La Operación Nube tiene como objetivo regular y agilizar el tráfico en Palma, así como la vigilancia de las zonas peatonales turísticas. Este dispositivo policial se activa los días que, dentro de la temporada estival, las condiciones atmosféricas

son malas y los turistas no pueden disfrutar de las playas.

El agente que ese día se encargue del tráfico en Palma activa el protocolo y varios dispositivos se desplazan hasta los determinados “puntos calientes”, aquellas zonas en las que la congestión es acentuada. Según la Policía Local de Palma, el conflicto que se genera en las entradas de Palma es tal que, sin su intervención, el caos se adueñaría de la situación. Los otros puntos a cubrir son las vías más turísticas y comerciales, allí las patrullas peatonales incrementan su presencia.

La acción se desarrolla en unas horas determinadas, entre las 10 y las 12 de la mañana, momento en el

que los turistas llegan. La salida es escalonada, por tanto no requiere seguir ningún tipo de protocolo por parte de las autoridades.

Carreteras saturadas y una mentalidad que cambiar.

La cantidad de coches de alquiler que circulan por la isla no está contabilizada, no hay cifras reales, tan solo cálculos aproximados. Las empresas rentacar deben dar de alta los vehículos que tienen operativos en territorio mallorquín. Con la creciente demanda veraniega, su flota les resulta insuficiente, por lo que, traen refuerzos desde la península por vía marítima. Los nuevos automóviles adheridos no están ni siquiera matriculados en

Mallorca. Además, según Lluís Apesteguia, muchas veces se estacionan en la vía pública, puesto que la propia empresa no tiene lugar físico suficiente para albergar un aumento de la flota. Estas prácticas son ilícitas, toda empresa de alquiler de coches debe tener terreno físico para albergar el total de su escuadra.

Tales irregularidades, según apunta Apesteguia, no son eficazmente perseguidas por la falta de inspectores. La inexistencia de una red de transporte público eficiente y la cantidad de coches de alquiler originan saturaciones en las carreteras. Mercedes Garrido, responsable de Carreteras del Consejo Insular, admite que “ciertas carreteras de la isla, como la Ma-19, están

al máximo de su capacidad, por lo que, cualquier imprevisto, por pequeño que sea, provoca grandes retenciones”. “Conducir en verano por la vía de cintura es un verdadero ejercicio de paciencia, el tráfico es horroroso” lamenta Araceli Rodríguez, barcelonesa y residente en la isla.

Desde la asociación Terraferida señalan que la solución, a su entender, no está en una sola receta, es menester cambiar la mentalidad e impulsar un modelo de transporte público efectivo. “Para ello, deberían recuperarse kilómetros de vía ferroviaria, aumentar las frecuencias de autobuses públicos y mejorar la conexión entre puntos estratégicos de la isla”. Además, proponen establecer una tasa para los coches de alquiler y establecer un límite en la cantidad de estos vehículos.

El Gobierno balear, estudia la posibilidad de ampliar las carreteras para descongestionadas. Grupos ecologistas, como el GOB y Terraferida, insisten en que ese no es el camino, consideran que el discurso no debe enfocarse en ampliar las infraestructuras para lograr una mayor fluidez y capacidad. Sino que la clave radica en establecer límites y gestionar alternativas que estén encaminadas hacia una menor contaminación e impacto. “Coches de alquiler por todos lados y pocos trenes a la vista”, es la sentencia que puede leerse el blog de Terraferida. Denuncian que el colapso de las infraestructuras, provoca el aumento de las mismas, con las consecuencias económicas y medioam-

bientales que ello supone.

Impactos medioambientales

Cruceros, ciudades flotantes y contaminantes.

Los recursos naturales de la isla padecen las consecuencias de los excesos turísticos. El turismo de masas ha generado una intensificación del uso territorial que se manifiesta, entre otros, en una mayor urbanización del litoral, un gran uso de la red vial y un aumento del consumo de recursos como energía y agua. Además, la generación de residuos crece notablemente a medida que aumenta la población.

Desde el GOB, apuntan que el actual modelo de turismo carece de plan preventivo alguno, lo que provoca una presión sobre las infraestructuras, los recursos y espacios naturales. “A día de hoy no hay recursos materiales ni humanos que garanticen una mínima conservación de la naturaleza. Ni siquiera observamos una planificación para la regulación y gestión de uso de estos espacios naturales desde el punto de vista de la conservación. Recordemos que dichos lugares se están ofertando como producto turístico, por tanto nos encontramos con una importante afluencia de

Desde Ecologistas en Acción advierten que el fueloil, combustible utilizado por los cruceros, posee 3.500 veces más azufre que el diésel que utilizan los camiones.

gente. Sin haber valorado previamente la capacidad de carga y sin medios que garanticen que esta afluencia, puntualmente masiva, no afecte al entorno, provocando así una degradación de los mismos”, apunta Margalida Ramis, portavoz del GOB.

Al inicio de este reportaje, se ha abordado la problemática de los cruceros desde el punto de vista social, pero su elevada afluencia conlleva, un importante impacto medioambiental. Los cruceros utilizan un combustible de baja calidad, esencialmente por costes, y la potencia que requieren para navegar y funcionar es mucha dadas las dimensiones.

Fueloil es el producto altamente contaminante que se requiere para mover estas ciudades flotantes. A parte de contaminar el mar por el que navegan, cuando están atracados en el Puerto de Palma, los motores no se apagan. Los servicios siguen funcionando, las piscinas están en marcha... Por tanto, su consumo energético no cesa, provocando una contaminación atmosférica sobre la ciudad.

Por otra parte, desde el GOB han solicitado datos e información a Autoridad Portuaria de Baleares sobre cómo gestionan los residuos los cruceros. Margalida Ramis, portavoz del GOB, se cuestiona cuál es ese modus operandi, pero, hasta el momento, no han podido obtener tal información. “Los cruceros llevan reservas de agua para cuando están en alta mar, pero, cuando atracan aquí ¿llenar esos depósitos de agua para casi

diez mil personas, piscinas, para limpiar las cubiertas? ¿Cuánta agua requiere un crucero?”, se pregunta Ramis.

Los cruceros son una modalidad turística que está en pleno auge, muchos de los puertos del Mediterráneo están apostando por adaptar (y aumentar) sus infraestructuras a la llegada de estos navíos y de sus pasajeros. Inercia que a su vez, inquieta a muchos y en ciudades como Palma o Barcelona ya se han manifestado en contra del turismo de cruceros. Agrupaciones de vecinos comprometidos han organizado las manifestaciones que se han dado hasta el momento, como la Asamblea de Barrios por un Turismo Sostenible en Barcelona.

Posidonia en peligro

La llegada de las vacaciones y de las altas temperaturas atrae también a numerosas embarcaciones de menor eslora. Aún así, estas naves usadas con fines recreativos, también generan un impacto negativo sobre el ecosistema marino. Particulares y arrendatarios colonizan los horizontes de pequeñas calas a las que se las llama ‘vírgenes’, quizá un día lo fueron, muchas veces fondean sobre posidonia y, al retirar el ancla se llevan con ella parte de las praderas naturales. La posidonia oceánica es a las Baleares lo que los olivos a Jaén. Esta planta marina es propia del Mediterráneo y se extiende generando grandes praderas submarinas pero, su conservación atraviesa una delicada situación.

Es importante por múltiples motivos: oxigenan las

aguas, son hábitat para numerosas especies, protegen la erosión costera, favorecen la retención sedimentaria y amortiguan la fuerza de las olas. Fondeos sobre sus praderas, vertidos al mar de aguas residuales o contaminantes (desde tierra o desde embarcaciones), las extracciones de arena y las obras litorales son los principales causantes de su degradación.

“Existe una urgencia real sobre la gestión de los fondeos en el Mediterráneo por su impacto directo sobre la posidonia y demás seres marinos”, afirma Margalida Ramis, portavoz del grupo ecologista GOB. Este año se ha presentado un manifiesto, firmado por doscientas personas del ámbito científico, reclamando la urgencia de actuar en la protección de esta alga. El manifiesto pone sobre la mesa la falta de interés en la conservación de este ecosistema: “olvidar que el fondo marino se trata de un sistema natural, ha llevado a su degradación en muchos lugares de las islas Baleares”.

Desde el manifiesto se pide a las administraciones esfuerzos para frenar el proceso de declive, reclaman acciones “antes de que sea demasiado tarde y nos encontremos en una situación de disfunción irreversible del sistema litoral”. Según el escrito, es necesaria una herramienta normativa que facilite la actuación sobre los factores de degradación de este hábitat natural.

Contaminación aérea

Más de un vuelo por minuto, ese es el resultado de llevar al límite la actividad aeroportuaria de una isla

que no supera los 3.700 km2. Los aviones no sólo transportan personas, también dejan partículas nocivas para la salud y el medio ambiente, la polución aérea de la isla viene, en un elevado porcentaje, provocada por el intenso ir y venir de aviones.

Aun así, Aena, la empresa que gestiona los aeropuertos españoles, quiere aumentar sus infraestructuras con el fin de elevar la rentabilidad económica que genera Son Sant Joan. ¿Su objetivo? Lograr que operen 80 vuelos por hora. Para conseguir un despegue o aterrizaje cada 45 segundos, Aena ya ha iniciado sus obras.

Por su parte, la asociación ecologista Terraferida, publica un artículo en el que cita: “el aeropuerto está generando una contaminación de gran magnitud sobre Mallorca que, bajo nuestro entender, no se está valorizando. El último informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente da mucha importancia a las emisiones producidas por el consumo de combustible por parte de los aviones en los movimientos en pista, en el despegue, en el aire y al aterrizar.”

Por tanto, la calidad del aire en la isla no es la que debería ser. En una situación así, se recomienda disminuir las emisiones de gases contaminantes (dióxido de carbono, óxidos de nitrógeno...) procedentes de las operaciones del aeropuerto, pero el Ministerio de Fomento parece valorar otras rentabilidades.

El coche es el vehículo de transporte más utilizado

en Mallorca, los residentes abusan de él debido a una inercia común, provocada por la falta de una red pública de transportes efectiva. La mentalidad de los mallorquines con respecto al uso del transporte público está construida partiendo de dicha premisa. Por lo que, el coche es el automóvil más utilizado, es habitual ver a una solo pasajero en cada uno de ellos. A este panorama, deben sumarse los miles de coches de alquiler regentados por ‘forasters’, como llaman en la isla a los que ‘no son de aquí’. El resultado, no es sostenible medioambientalmente. Esta contaminación en exceso es una más que añadir al carro.

Además, el acceso natural a muchas playas queda saturado por tantos coches que acaban deteriorando el paisaje, algunos ayuntamientos han optado por limitar la llegada de estos vehículos a calas inmersas en áreas no urbanizadas. Por ejemplo, el ayuntamiento de Migjorn ha decidido cerrar los accesos a cala s’Almonia y a Caló des Moro a todos aquellos vehículos que no pertenezcan a residentes del municipio.

“Lograr un suministro de agua sostenible medioambientalmente se resuelve bajando la demanda y no explotando los acuíferos hasta dejarlos secos”

Gestión de recursos hídricos y energéticos

Con el fin de comprender

cómo se gestionan los recursos hídricos y energéticos hablamos con el GOB, grupo ecologista balear. “En cuanto a energía, ahora mismo tenemos, en Mallorca, un despliegue de líneas de alta tensión para reforzar la garantía de suministro. Sobre todo, destinado a zonas que se han expandido turística y urbanísticamente, sin haber previsto el suministro energético necesario.” La electricidad que se genera en Mallorca es, en mayor porcentaje, resultado de la central térmica de Es Murterar. Las energías renovables no están asentadas en la isla.

Mallorca es una isla incapaz de autoabastecerse energéticamente, por lo que ha sido necesario instalar un cableado eléctrico que transporta electricidad desde la península. Esta interconexión submarina de corriente eléctrica recibe el nombre de ‘Proyecto Rómulo’ y tuvo un coste de 420 millones de euros, se puso en marcha en agosto del 2012. Aunque en la web de la Red Eléctrica de España aseguran haber trabajado “minimizando el impacto a la flora y fauna protegida”, este proyecto cuenta con la oposición de científicos y ecologistas mallorquines, como la del docente de la UIB Macià Blázquez.

El plan activado por el gobierno balear hacia la implantación de energías renovables no les parece suficiente a los grupos ecologistas. Margalida Ramis nos da las claves de cuál es, según el GOB, el remedio de esta situación: “Es necesario limitar el crecimiento, de nada sirve iniciar una transición a energías reno-



Barcos anclados sobre posidonia el pasado mes de mayo, playa de Illetas **J.M**

vables si la demanda continúa creciendo. El primer paso es disminuir la demanda, y una vez logrado este objetivo, ya se puede gestionar ese cambio de escenario de los recursos energéticos. Los límites son necesarios por el simple hecho de referirnos a una isla, el territorio es limitado, ergo, los recursos también”.

¿Y qué sucede con el agua? La demanda en verano es muy elevada y la gestión va por temporadas. En época de abundantes lluvias no se trabaja para que dicha agua permita el abastecimiento en próximos tiempos de sequía, simplemente se afirma que, ‘esta temporada ya la tenemos cubierta’. En la isla se extrae agua de lluvia procedente de diferentes sitios: de acuíferos y de los embalses de Cúber y Gorg

Blau.

Margalida Ramis ofrece la clave, según ella, del conflicto: “En principio, el problema que tenemos es que los acuíferos están sobre explotados o contaminados, no dan agua potable, aquellos acuíferos que están en el litoral se han salinizado. Con los años vamos perdiendo recursos hídricos, perdiendo en cantidad y calidad”. A día de hoy es necesario recurrir a las desalinizadoras, lo que implica un coste energético y económico importante, éstas generan agua potable y la suministran en los periodos de sequía.

“Desde aquí exigimos al Govern una gestión de la demanda, bajando los requerimientos hídricos en sectores como el turismo.

Lograr un suministro de agua sostenible medioambientalmente se resuelve así, bajando la demanda y no explotando los acuíferos hasta dejarlos secos” Margalida Ramis, en representación de la comunidad ecológica de Baleares.

¿Cómo se gestionan las toneladas de residuos?

Al aumentar la población, los residuos también se multiplican. “La única infraestructura que a día de hoy no da problemas es la incineradora porque, ya se aumentó años atrás. Al haber un *boom* turístico, la incineradora tiene la capacidad suficiente para efectuar su trabajo. Pese a ello nosotros, desde el GOB, también trabajamos para que se cierre parte de esta planta, optando por otras soluciones renovables de gestión de los residuos”,

apunta Ramis.

El coste económico que requieren las incineradoras para su funcionamiento es elevado, además de generar impactos para la salud de las personas y para el medio ambiente.

Desde la web de Tirme, la empresa que gestiona los residuos en Mallorca, informan que, gracias a su formato, los gases pasan por numerosos conductos porosos “donde quedan retenidas las partículas y los componentes indeseables”. Aún así, en el apartado “datos ambientales” reconocen que sí hay una emisión de gases irritantes y tóxicos, como el dióxido de azufre. El impacto ambiental en la atmósfera es evidente y también preocupa.

Espacios naturales desprotegidos

Estamos inmersos en un mundo que engulle los recursos naturales y el territorio con la excusa del ocio, Macià Blázquez, profesor de geografía de la Universidad de las Islas Baleares, bien lo sabe. Ha dedicado buena parte de su carrera profesional a investigar el fenómeno turístico y su relación con la conservación de la naturaleza. En su tesis doctoral investigó y determinó cuáles eran las áreas geográficas más frecuentadas y dedicadas a actividades recreativas y turísticas en el medio natural mallorquín. Además, evaluó los impactos y los conflictos generados por tal relación, la del uso de la naturaleza para fines ociosos.

Las consecuencias del fenómeno turístico se traducen en un uso intensivo del territorio: urbanización del litoral, edificaciones en áreas rurales, una importante red viaria que promueve el uso del automóvil, además de otros impactos que ya se han comentado a priori, como un aumento del consumo energético y de los recursos hídricos.

Hace más de veinte años, en el año 1996, Blázquez ya determinaba una incipiente masificación en los espacios naturales provocada por el turismo. Su trabajo de investigación finaliza resaltando la importancia de planificar la gestión de aquellos espacios naturales que se ven intensamente concurridos, con el fin de protegerlos. Como, por ejemplo, en la playa de Es Trenc, a día de hoy sí es una zona protegida y se han establecido límites, como el

número de tumbonas o chiringuitos. Aún así, la playa de Es Trenc sigue experimentando el fenómeno de la saturación verano tras verano. Macià insiste en la importancia de analizar y



La afluencia aérea se manifiesta antes de empezar la temporada

respetar la carga ecológica de un espacio, cuando esta medida preventiva se ve sobrepasada, es momento de actuar con el fin de proteger y conservar el patrimonio.

Hace más de veinte años, Macià ya lo alertó, la Sierra de Tramontana necesitaba una gestión efectiva, y sigue necesiéndola, ya que en ella se encuentran puntos de elevado interés natural, que encabezan la lista de destinos masificados. Hoy, pueblos del lugar, como Deià, Valledemossa o Banyalbufar, han perdido gran parte de su identidad cultu-

ral propia, convirtiéndose en ‘calles escenario’ plagadas de negocios souvenirs.

Magaluf y el turismo de borrachera.

Resulta casi imposible ha-

donde ingleses consumen alcohol barato y de mala calidad. Noches de fiesta que suelen acabar en conflicto. ‘Balconing’, abusos sexuales, peleas, comas etílicos, drogas... cada noche de verano se repite la misma historia en una zona que parece fuera de control.

El alcalde de Calvià, municipio en el que se encuentra Magaluf, afirma que, junto con establecimientos hoteleros de la zona, están llevando a cabo “una serie de actuaciones a diferentes niveles para reposicionar el destino turístico de Magaluf y erradicar con ello el turismo de borrachera y el incivismo de la zona”.

El pasado 4 de abril, en Magaluf, se inició una campaña informativa. El objetivo de la misma era advertir sobre los límites publicitarios, de venta y consumo de bebidas alcohólicas, aludiendo a la actual normativa. El principal objetivo de la nueva normativa es combatir el ocio etílico. Por ejemplo, si un local permite, o no impide, que los consumidores abandonen el establecimiento portando cualquier tipo de bebida se exponen a una multa de entre 200 y 600 euros. Si se promociona cualquier actividad o servicio que tenga como fin facilitar o promover el consumo de bebidas alcohólicas: ‘barra libre’, ‘happy hour’, ‘2x1’ o similares, la sanción económica varía desde los 600 hasta los 1.500 euros. Todo aquel que suministre alcohol a aquellas personas que se encuentren en un evidente estado de embriaguez se expondrá a una multa de en-

blar de turistas, verano y Mallorca sin asociar estos tres conceptos a la ya conocida calle Punta ballena. La fama nacional e internacional de Magaluf es más que evidente, ese lugar gobernado por el libre albedrío

Noches de fiesta que suelen acabar en conflicto. ‘Balconing’, abusos sexuales, peleas, comas etílicos, drogas... cada noche de verano se repite la misma historia en Magaluf.

tre 200 y 600 euros.

A pesar de las intenciones por parte de las autoridades, la realidad sobre el asfalto todavía es preocupante y la mala imagen internacional evidente, el tabloide británico *The Sun*, ha dedicado varios artículos sensacionalistas a cubrir las grotescas escenas que se dan en Magaluf.

Vecinos de la zona aún no se explican cómo es posible el desarrollo de actividades ilegales verano tras verano en ese rincón la isla. “La policía está ahí, porque se les ve, pero el desfase y el descontrol no cesa durante las noches de temporada alta”, “algunos turistas se creen que el todo incluido es sinónimo de todo vale”, lamentan Rosa y Aina, vecinas de la zona.

Una temporada alta que empieza en mayo y se alarga hasta septiembre, desde el ayuntamiento aseguran que están tomando las medidas pertinentes para que Magaluf tome una vía alternativa. Pese a sus intentos, han empezado a salir a la luz las habituales noticias de cada año desde la controvertida calle Punta Ballena. En lo que va de temporada ya hay un fallecido por precipitarse desde la habitación de su hotel.

Medidas a tomar para lograr el cambio

La demanda de cambio por parte de la sociedad se manifiesta en forma de movilizaciones: marchas, manifestaciones, manifiestos publicados... Los residentes están mostrando su descontento en la calle y en otros ámbitos, como internet. Al adentrarse en la red pue-

den leerse numerosas publicaciones de particulares y asociaciones denunciando hechos concretos que guardan relación con el turismo. Pintadas como ‘tourists go home’ también han ocupado el centro de Palma. El propio gobierno balear ha admitido la negatividad de la cuestión concreta y reconoce la necesidad de actuar.

Diferentes personalidades de ámbitos variados comentan qué hay que hacer para que Mallorca vuelva a ser aquella isla de la calma que fue durante muchos años.

Antoni Gibert, mallorquín comprometido con la causa, da las claves del cambio en un artículo para el periódico anual *Tot Inclòs*, ‘Todo Incluido’ en castellano. Esta publicación se dedica al análisis en profundidad de las consecuencias del turismo liberal de masas. Investigadores científicos, ecologistas y activistas redactan sus páginas. Antoni defiende la necesidad de abordar el problema desde la raíz, para ello es conveniente analizar cuál es la naturaleza del turismo y de la maquinaria capitalista y política que lo sustenta.

“El mundo occidental desarrollado ha establecido un modelo económico basado en el crecimiento, la explotación laboral y la dominación de la naturaleza para lograr fines que benefician a cierta parte de la sociedad. Una sociedad de consumo, por supuesto, desigual. El famoso estado del bienestar no llega a todos. Esta visión provoca en destinos turísticos, por ejemplo, la pérdida del folklore popular, convirtiéndolo en objeto de souve-

nir y no de comunidad”.

Antoni establece un símil entre la industria turística y un iceberg, asegura que, aquello que podemos visualizar a simple vista son solo “parte de sus negatividades”, un “gran bloque” continúa invisible. “Abusos del alquiler, precariedad laboral o la destrucción del

de socavar todo un sistema político, cultural, social y económico”. Según Antoni, la lucha, para tener efectividad y prolongarse en el tiempo debe atacar a la raíz del problema. “La falta de visión hace que se propongan medidas que, aunque parecen ser razonables, son incompatibles en la práctica debido a los lazos capitalis-



Edificación del litoral, hotel de alto standing a escasos metros de la playa **J.M**

territorio son solo la parte visible de un entramado que oculta las bases de su industria: expolio de recursos, banalización cultural, colonialismo...”

Antoni asegura que, “a medida que destapamos el iceberg observamos como los daños encuentran un fuerte arraigo en el modelo social en el que vivimos. Por tanto, oponerse a los daños ya no es cuestión de implantar tal o cual ley, sino

tas establecidos. Es imposible salvar el planeta con el turismo capitalista dentro, por tanto, es necesario remover el interior social y cambiar las bases sobre las que se asienta”.

Antoni anima al ciudadano a actuar, pero advierte que, si desea formar parte de la resistencia, debe organizarse en conjunto, individualmente fracasará. “La ciudadanía fuerte que genera cambios es la que,

a parte de estar unida, tiene claras las líneas de actuación. Unión, acción y autogestión. El sistema nos quiere individualizados y desorientados, por eso es muy importante conocer el pasado de las luchas históricas y tener un sentido de la colectividad, saber trabajar en común”, Antoni tiene claro cuáles deben ser, según él, los pasos a seguir de los ciudadanos si desean lograr efectos en sus reivindicaciones. “Para deshacernos del monocultivo turístico, la ciudadanía organizada debe comenzar desde ya a hacer camino, a poner en marcha alternativas económicas. El futuro, en este sentido, pasa por el cooperativismo, las colectividades, el soporte muto, la solidaridad internacional, la agricultura ecológica y la soberanía económica y energética”.

A pesar de que, según apunta Antoni, es necesario un cambio de base, de raíz, también pueden tomarse medidas concretas que reconduzcan y dirijan la insostenible situación hacia un paradero comprometido. En 2016 se crea el escrito #SenseLimitsNoHiHaFutur, ‘sin límites no hay futuro’, este manifiesto fue impulsado por personas de todas las Islas Baleares que quieren dar difusión a su preocupación por el panorama ecológico y social de la comunidad balear.

El manifiesto asegura que las islas están viviendo una situación límite e histórica que requiere “una acción rápida y efectiva” para no desembocar en el colapso definitivo. “No queremos acostumbrarnos a la masificación, no queremos ba-

tir récords turísticos cada año, no queremos ver como se urbaniza una hectárea al día, ni queremos que se destruyan más ecosistemas únicos. No podemos permitir que se agoten los recursos naturales, ni perder más calidad de vida. Estamos cansados de ver como se urbaniza en las afueras o cerca del mar, borrando para siempre paisajes irrepetibles. No queremos ser extranjeros en nuestra tierra, ni aceptamos convertirnos en un parque temático donde sus habitantes formen parte de un decorado”.

El 80% de los cruceros no pagan la tasa turística, porque están menos de doce horas en el puerto.

El mensaje es claro y contundente, piden vivir en su casa “dignamente”, finaliza el documento sentenciando que “es hora de decidir ser valientes y consecuentes”. Esta iniciativa, como su nombre así lo anuncia, pide límites a la “depredación del territorio”, en total proponen 50 medidas para unas islas “más verdes, más justas y menos masificadas”. A lo largo de este reportaje se han tratado la mayoría de los efectos turísticos controvertidos, aquellos que generan malestar ciudadano, es pertinente, para finalizar, observar qué propuestas se plantean, desde este movimiento, para paliar cada uno de los efectos nombrados anteriormente.

-No debe incentivarse la ‘desestacionalización’, las islas deben poder recuperarse en invierno de los graves impactos ambientales y sociales que se generan en

verano. Debe redistribuirse mejor la riqueza, no traer más turistas que incrementen la presión sobre los recursos de unas islas más que saturadas. (Desestacionalización: romper con la tendencia que concentra la actividad turística en unos meses concretos al año, incentivando el turismo en otras épocas del año, en este caso, durante los meses invernales)

-Contener la goleada de alquiler turístico. Aumentar el personal inspector y sancionar de forma regular y efectiva.

-No permitir ninguna vivienda más en suelo rústico superior a los 200m². Ahora son de 500m² y se destinan al lujo.

-No más de tres cruceros de forma simultánea en el puerto de Palma. Frenar el incremento de los mismos en Ibiza, Mahón, Alcúdia y Cala Rajada.

-El 80% de los cruceros no pagan la tasa turística, porque están menos de doce horas en el puerto. Ni un turista más sin pagar la ecotasa.

-Todos los recursos de la promoción turística (innecesaria) destinarlos a la promoción de todas las actividades económicas que no supongan consumir más territorio.

-Debe hacerse efectivo el “quien contamina paga”. Tal y como ya ha hecho Cataluña, proponemos implantar los siguientes impuestos, con carácter finalista:

-Impuesto sobre la emisión de gases y partículas a la atmósfera producidos por la industria (cruceros, incineradora, centrales...)

-Impuesto sobre la emisión de óxidos de nitrógeno a la atmósfera producidos por

la aviación comercial (no al aeropuerto, sino a las compañías aéreas)

-Implantar una tasa para los coches de alquiler.

-Destinar los recursos pertenecientes a las carreteras, al transporte público.

-Apostar por energías limpias. Iniciar una transición energética renovable.

-Es necesaria una mejora de la depuración, más inspecciones. Trabajar en la recuperación de los acuíferos en mal estado, reduciendo extracciones y evitando su contaminación. La construcción de piscinas debería prohibirse definitivamente, sobre todo en zonas con recursos sobre explotados.

-La ley de residuos debe tener el objetivo de prevenir, reducir, reciclar y lograr el cierre progresivo de los hornos de la incineradora.

-La falta de vigilancia es una asignatura pendiente en todos los Espacios Naturales Protegidos. La situación sigue bajo mínimos mientras la presión de visitantes, el furtivismo y las conductas imprudentes aumentan.

Si todas estas medidas (y las restantes que se proponen) lograran establecerse y se alcanza una sostenibilidad real, ¿Qué medidas preventivas habría que tomar para no volver a recaer en el error? Antoni Gabilans da respuesta a este interrogante: “Si por un supuesto se intentara avanzar por el camino de la sostenibilidad en todos los sentidos, esta misma estabilidad ya debería ser una buena defensa. Para mí el dilema es claro: o la humanidad apuesta por valores de igualdad social, de la libertad (no en el sentido capitalista), de la educación, del cooperativismo y de la solidaridad, que

deberían ir en paralelo a la sostenibilidad ecológica, o no nos queda más remedio que afrontar continuamente guerras y convivir en un mundo que quiere crecer infinitamente cuando es finito y que tiene por bandera la falsa felicidad del consumismo.

El turismo no deja de ser un privilegio de unos pocos con un impacto muy grande para todos (contaminación, mercantilización de los territorios, dependencia energética de los combustibles fósiles...). Si tenemos claro esto, por ética y por sostenibilidad social y ecológica, la industria turística debería desaparecer como tal. Tenemos el derecho de viajar y descansar, pero si queremos que este derecho siga siendo universal, o se hace con medida o no existirá”.