

ELS CONFLICTES SOCIALS SORGITS DE LA PLANIFICACIÓ I CONSTRUCCIÓ D'INFRAESTRUCTURES A LA MARINA ALTA

RESUM: El desenvolupament d'infraestructures al llarg de les darreres dècades, ha estat considerat pels grups ecologistes i per determinats ciutadans mobilitzats, com una amenaça a la qualitat de vida i una agressió cap a les seues capacitats econòmiques o productives. En aquest capítol s'analitzen en profunditat els casos de la construcció de la carretera i el reemissor de televisió al cim del Montgó, i la planta asfàltica per a la construcció de l'autopista AP-7, a finals de la dècada dels setanta.

PARAULES CLAU: Infraestructures, Grup Ecologista Montgó, conflictes, autopista AP-7, referèndum, port de Xàbia, *escrache*.

1. Introducció

És a partir de finals dels anys setanta, quan apareixen els primers conflictes entre ciutadans i Administració pública provocats per la planificació, construcció o ampliació de diverses infraestructures en els diferents pobles de la Marina Alta. Des d'aleshores, aquests tipus de confrontacions socials s'han generat i reproduït fins als nostres dies.

El traçat de l'autopista AP-7 i la construcció d'una carretera fins el cim del Montgó per a instal·lar un reemissor de televisió en la dècada dels setanta, els projectes d'ampliació dels ports de Dénia, Xàbia i Moraira, la construcció de determinades subestacions elèctriques, cas de Dénia i Calp, la demanada construcció de les variants a la Carretera Nacional 332 als municipis del Verger, Ondara i Benissa, l'alçament d'una planta dessaladora a Dénia, el tren Gandia-Dénia, el tancament d'abocadors o la contestació ciutadana al litoral nord de Dénia per la construcció del Gasoducte Montesa-Dénia-Illes Balears, són alguns dels casos més significatius de les protestes ciutadanes derivades d'obres i grans infraestructures.

El desenvolupament d'aquestes infraestructures al llarg de les darreres dècades, han estat considerades pels grups ecologistes i pels ciutadans mobilitzats, com una amenaça a la seua qualitat de vida i una agressió cap a les seues capacitats econòmiques o productives. De forma paral·lela, el creixement turístic sense complement en el camp de les infraestructures, ha estat també una reivindicació quasi secular en l'esfera tècnica, política i social. I diem social quan la infraestructura beneficia a una col·lectivitat, però acaba perjudicant a la propietat privada o als interessos d'un grup de persones o particulars.

Alguns dels moviments sorgits dels conflictes desenvolupats per la construcció de noves infraestructures a la Marina Alta, podríem catalogar-los com a moviments *NIMBY*. L'acrònim *NIMBY* (*Not In My Back Yard*), s'utilitza per a catalogar els moviments de ciutadans que reaccionen de forma negativa davant la radicació als seus territoris d'equipaments, infraestructures o serveis. En aquest context, són vistos per una col·lectivitat social com *incòmodes, desagradables o perillosos* (NEL-LO, 2003:24).

En aquesta introducció, val la pena repassar alguns dels principals conflictes existents a la comarca, com són els projectes d'ampliació dels ports, entre els quals destaquem entre altres propostes, els de Dénia i Xàbia. També es fa una xicoteta al·lusió a altres casos conflictius, com són el disseny i la ubicació d'infraestructures derivades de l'abastiment energètic. En aquest sentit, abordem el cas de la subestació elèctrica de Calp, sense perdre de vista la controvèrsia generada per la de Dénia. Finalitzem el repàs, recordant les ampliacions i variants de la Carretera Nacional 332, al pas per diferents pobles de la Marina Alta.

L'ordenació del port de Dénia per part de la Generalitat Valenciana, generà un conflicte i una oposició entre els diferents agents socials de la ciutat. A l'agost de l'any 1991, la Generalitat feia pública l'ordenació del port, i al llarg del més de setembre s'arreglegaren més de 3.500 signatures en contra de la seua proposta d'ordenació. Un any després, març de 1992, sorgeix la Coordinadora en Defensa del Port, que organitzà diferents manifestacions en contra de les obres que s'havien començat. Al juny d'aquest any, l'Ajuntament de Dénia va sol·licitar el canvi d'ubicació del moll pesquer, i a setembre de 1993 la Confraria de Pescadors va acceptar la solució de la Conselleria, abandonant així les reivindicacions del dic nord. Entrat l'any 1994, l'Administració autonòmica comença les obres de la plataforma del nou moll pesquer i l'ordenació de la zona del Raset (CARRIÓ ARTIGUES, ALL. ET AL. 1999: 839-840). Les obres provocaren el final del conegut "espill del port" i l'inici d'una profunda transformació del recinte portuari fins als nostres dies. A partir

d'aquest moment, el projecte ha deixat de tenir oposició ciutadana.

El port de Xàbia també ha estat centre de la polèmica per diverses projeccions. La primera proposta presentada, afectava a l'extrem meridional de la Badia de Xàbia i s'interessava per ocupar la zona de la Cala Blanca. Aquesta primera proposta fou rebutjada per la ciutadania i també per l'Ajuntament, així com altres que vingueren anys després. L'any 1998, es va presentar una altra iniciativa que volia establir-se al Segon Muntanyar, caracteritzada per ser un tram de costa molt obert, on l'empresa promotora Xàbia 2000 S.L. pretenia instal·lar un port esportiu de 650 metres lineals del tram de la costa cap a la platja de l'Arenal. Però el consistori de Xàbia, governat en aquell moment per PP, UV, CDS i GIJ, i l'oposició ciutadana, es va posicionar frontalment a la construcció del port, mitjançant un acord del plenari pres per unanimitat de tots els grups municipals. Al·legava que el Pla General atorgava a aquest sector la categoria de "sòl no urbanitzable de protecció del paisatge". La proposta de construcció del port esportiu mobilitzà a bona part de la població i en pocs dies l'Associació de Veïns del Segon Muntanyar aconseguí arreplegar quasi 4.000 signatures en contra del projecte (TORRES ALFOSEA, 2002: 9-10).

Un temps després, també aparegué una altra iniciativa social emparant-se en el Decret 176/99, de 5 d'octubre, d'ampliació de ports esportius. L'empresa Fesánchez, S.L, presentà el projecte d'ampliació per a l'ús esportiu, que contemplava la construcció d'una nova instal·lació contigua a l'actual port del sud, amb una capacitat de 468 amarraments, acompanyada per l'encauament del tram final del riu Gorgos. Aquesta infraestructura incorporava la construcció d'equipament comercial i una operació de regeneració de la platja sobre el sector del Primer Muntanyar. Un altre projecte fou presentat per Port Sorolla, S.L, amb la intenció de crear 456 amarraments esportius, dotze dels quals podien tenir una capacitat per acollir embarcacions de fins a quaranta metres d'eslora, amb la possibilitat de donar cabuda a creuers (TORRES ALFOSEA, 2002: 10). La forta contestació social dels ciutadans, confraria de pescadors i partits polítics de Xàbia, va fer possible la paralització d'aquestes obres.

En relació amb la temàtica de carreteres, els pobles d'Ondara, Verger i Benissa, també han viscut mobilitzacions ciutadanes que demanaven la construcció de variants fora dels seus nuclis urbans a partir de la Carretera Nacional 332. En el cas d'Ondara, era una vella reivindicació social que s'encetà l'any 1966. A finals dels anys noranta, l'Ajuntament va liderar la reivindicació ciutadana de la variant. El plenari de l'Ajuntament acordava el 29 de gener de 1998, passar a l'acció i organitzar talls de la carretera a l'altura del carrer de la Verge dels Dolors tots els dimecres de l'any, de 10 a 12 del matí, per reivindicar així la modificació d'aquesta infraestructura. Per aquests

fets, la Delegació de Govern obriria expedient sancionador a l'Ajuntament, per organitzar aquest tipus de talls. Finalment i després d'anys de reivindicacions de les poblacions afectades, a novembre de 2006, el Ministeri de Foment inaugurarà un tram de variant de 8,10 km de carretera convencional. Des d'aquest moment, la carretera deixava de travessar el centre dels nuclis urbans d'Ondara i el Verger.

En canvi, el Ministeri de Foment encara no ha executat la demandada variant de la Carretera Nacional 332 fora del nucli urbà de Benissa, coneguda popularment com *Ronda dels Cotino* en al·lusió a la família del conegut polític i el seu germà empresari (grup SEDESA). Les obres s'iniciaren durant l'any 2009 amb els moviments de terra, però a dia d'avui, aquestes obres estan totalment paralitzades, ja que depenen d'un programa urbanístic que, a causa de la crisi, té captius els terrenys amb la dificultat que suposa recaptar quotes urbanístiques que acaben per finançar l'obra.



Tall de la Carretera Nacional 332 a Ondara (Font: *Canfali Marina Alta*).

Els projectes de construcció de subestacions elèctriques també han generat conflictes en algunes poblacions com Dénia o Calp. En aquest últim municipi, cal posar l'atenció en la Serra d'Oltà, que és en l'actualitat, el pulmó verd del municipi, encara que la seua protecció mai ha estat efectiva, més enllà d'allò reflectit al planejament urbanístic. En aquesta muntanya, s'ha permès la progressiva construcció residencial en part dels vessants, així com l'aparició d'activitats o infraestructures que anirien en contra dels seus valors ambientals

i paisatgístics. Un dels casos que va generar mobilització ciutadana, va ser les queixes per la implantació d'una subestació elèctrica l'any 2004.



Manifestació contra la subestació elèctrica d'Oltà a Calp, 2004 (Font: *Diario Información*).

Una instal·lació ubicada en una zona d'afecció de la Carretera Nacional 332, que es trobava qualificada com a “zona verda” i que posteriorment va ser considerada al planejament de 1998 com a parcel·la “dotacional”. A la problemàtica ambiental d'un emplaçament qüestionable, se li afegiria l'escàndol de la presumpta adquisició dels terrenys a baix preu (uns 16 milions de pessetes), per part de la mercantil Harolius Europa S.L, en la qual, suposadament, estava vinculat un regidor del moment. Aquesta mercantil després cediria els terrenys a preu de “sòl dotacional” a l'Ajuntament, en forma d'unitats d'aprofitament urbanístic mitjançant la signatura d'un polèmic conveni.

L'Associació Cultural i Ecologista de Calp -ACEC- i els veïns més pròxims de distintes urbanitzacions, es manifestaren contraris a la ubicació d'aquesta subestació. Una disconformitat formalitzada en moviments socials i querelles, argumentant estafa i ús d'informació privilegiada. Per manca de proves, entre aquestes, la de tancar l'operació especulativa sense ser en eixe moment regidor, la presumpta irregularitat es convertiria en sentència ferma per part del jutge, que va absoldre als implicats en la trama. Iberdrola finalment va instal·lar aquesta infraestructura.

A continuació es detallen els dos principals conflictes lligats a la construcció de noves infraestructures a la Marina Alta durant la transició política. Per una

banda, analitzem el sorgiment d'un dels primers moviments Salvem al País Valencià, com va ser Salvem el Montgó, a Dénia.

S'analitza també el conflicte social produït a la població de Pedreguer, amb el cas de la localització al seu terme municipal, d'una planta asfàltica, amb motiu de la construcció de l'autopista AP-7.

2. El conflicte de la carretera i el reemissor del Montgó

El projecte de construcció d'un reemissor de televisió al cim del Montgó començà a l'abril de l'any 1974, quan l'alcalde de Dénia d'aquella època, José Sastre, li traslladà al Director General de Radiofonia i Televisió, Juan José Rosón, les deficiències de recepció de la senyal de UHF al terme municipal de Dénia. Arrel d'eixa comunicació escrita, el Director va donar les ordres pertinents a la direcció tècnica de Radiofonia i Televisió, perquè enviara el personal especialitzat per a realitzar els estudis oportuns i localitzar els possibles emplaçaments de la instal·lació, i tractar així de solucionar els problemes "d'ombra" de la senyal televisiva a Dénia.

L'any 1975, la Diputació Provincial d'Alacant signa un conveni amb la Direcció General de Radiofonia i Televisió per a l'execució d'un Pla Provincial de Televisió amb l'objectiu de cobrir les zones sense cobertura de senyal que existien en la totalitat de la província d'Alacant. Amb la signatura de l'acord es pretenia assegurar la completa cobertura del segon canal de televisió en tota la província, amb la instal·lació de nou repetidors i la millora de les instal·lacions d'Aitana, ja que en aquells moments tan sols existien dos canals de sintonització: la primera i la segona cadena de RTVE (M.I. AYUNTAMIENTO DE DÉNIA, 1979: 126).

Per cobrir la zona d'ombra de la senyal de televisió a la capital de la comarca, els tècnics realitzaren les corresponents prospeccions durant l'any 1976, i van considerar que la millor posició per a instal·lar el reemissor era just al cim de la serra del Montgó. El projecte contemplava una potència a l'equip de televisió de 2 quilowatts i una torre de suport de 32 metres. Comptava amb un pressupost de 19 milions de pessetes, el més elevat que instal·larien en la província d'Alacant. Per tal d'instal·lar l'equip i les antenes del reemissor, així com la posada en funcionament, era necessari construir una carretera al cor del Montgó. La carretera prevista, hauria de permetre el pas de vehicles de fins a 2.5 tones, amb un ampli mínim de calçada de tres metres amb pendents no superiors al 25% i amb revoltes de ràdio no superiors a quatre metres.

El pressupost de les obres d'accés va ser aprovat pel plenari de la Diputació a finals de 1976, amb un pressupost de més d'11 milions de pessetes (M.I. AYUNTAMIENTO DE DÉNIA, 1979: 126). L'any 1976, els tècnics remetrien a l'Ajuntament de Dénia, segons consta en la documentació municipal, el projecte tècnic d'accés i les instal·lacions al Montgó.

A desembre de 1976, l'Ajuntament va rebre una comunicació del Delegat Provincial de Cultura, en la qual assenyalava que, en la reunió de la Comissió Provincial per a la Defensa del Patrimoni Històric Artístic, s'havia acordat aprovar el projecte. Durant els treballs de replanteig del camí, hauria d'estar present un representant de la comissió amb coneixements arqueològics, per tal de fer els treballs amb cura i tancar l'accés del camí en general. En cas contrari, l'accés quedaria indefens sota amenaça dels excavadors furtius.

Al mes de març de l'any 1977, el consistori compliria amb els tràmits administratius necessaris, i acordava la cessió dels terrenys necessaris a la Diputació per a l'execució de les obres d'accés. A maig de 1977, es va realitzar el concurs per a adjudicar les obres, i va resultar guanyadora l'empresa *Tractores y Obras Alvado-Beneyto, S.A.* Al mes d'octubre d'eixe mateix any, la Diputació d'Alacant aprovà la realització del projecte d'instal·lació d'una línia de mitja tensió d'11-20 KV, amb un centre de transformació corresponent, torre de suport d'antenes i caseta de proteccions. Finalitzat tot el procés administratiu, les obres de la carretera que donaven accés a la construcció del reemissor de televisió al cim del Montgó, començaren a finals de l'any 1977.

Una vegada iniciades les obres, no seria fins a finals de març i principis del mes d'abril de l'any 1978, quan apareix una oposició ciutadana al projecte de construcció de la carretera. Tot començaria amb la redacció del primer document oficial d'oposició a les obres d'accés al cim del Montgó. Un document de gran importància, ja que el signà l'encarregat del Museu Arqueològic Municipal, José Carrasco, qui va emetre un informe ¹ detallat a l'alcaldia de Dénia el 24 de març de 1978, en el qual s'oposava frontalment

¹ Informe de José Carrasco Ferrer el 24 de març de 1978: "La opinión del informante tiene las dos siguientes vertientes: PRIMERA: Oponerse totalmente a la continuación del camino de acceso que nos ocupa, tanto por los destrozos previsibles, como por la facilidad que para, el expolio se ofrecerá a todo desaprensivo con apetencias de hallazgo arqueológico, furtivamente y sin control alguno. SEGUNDA: Bajo el signo de practicidad y objetivamente, piensa el informante que: hasta el momento presente, y salvando la ignorancia del firmante, el poblado de Coll de Pous no ha dado más numerosa y variada gama de cerámica fragmentada, sin abundar, por desgracia, los suficientes trozos nobles que pueden materializar un manifiesto interés (...). Naturalmente habría que alertar y responsabilizar muy seriamente a la empresa constructora, y más particularmente al personal de la obra que, a fin de cuentas es quién tiene que tropezar con lo que fuere, y reaccionar positivamente, cosa que suele hacer la mayoría de las veces".

al projecte de construcció, a causa del contingut i suposat valor arqueològic² de la zona.



Cartell de les obres de la carretera al reemissor del cim del Montgó (Font: *Canfali Marina Alta*).

A partir d'aquest informe, l'alcalde de Dénia, José Sastre, signà un Decret el 29 de març de 1979, en el qual s'exposava que el traçat passava per antigues fortificacions, i fins que es reberen instruccions del cap de Serveis Arqueològics de la Província d'Alacant, es disposava que l'empresa constructora tindria l'obligació de comunicar immediatament a l'Ajuntament de Dénia qualsevol aparició de troballes arqueològiques. L'alcalde també assenyalava que totes les restes foren dipositades en el mateix lloc fins que els serveis arqueològics les retiraren, i va prohibir que tota persona excavara pel seu compte en la zona. En eixe mateix mandat, l'alcalde autoritzà a José Martí Muñoz i a l'encarregat

² L'Alt de Benimaquia al període denominat com ibèric antic als segles VII a.C. i VI a.C. Va ser excavat per H. Schubart en 1963 i arqueòlegs de la Universitat de València en la dècada dels 90. És un poblat emmurallat amb diverses estàncies a l'interior d'una muralla que posseïa sis bastions de forma quadrada. Com a valor afegit el poblat presentava unes pilettes de decantació amb més de deu mil pinyols de raïm per a l'elaboració de vi. Per tant, és un dels llocs del Mediterrani peninsular on primerament es documenta la producció de vi. El Coll de Pous al període denominat com ibèric Ple durant els segles VI a.C. i II a.C. presenta una estructura de forma trapezoïdal realitzada amb maçoneria de blocs calcaris irregulars travats amb argila. El Pic de l'Àguila es situa cronològicament al període conegut com període de romanització, al segle I a.C, seria un poblat ibèric romanitzat en el context de les guerres sertorianes, presenta tres muralles de pedra en sec que formen un lloc molt ben protegit (AHUIR ET AL, 2013).

del Museu d'Arqueologia Municipal, a inspeccionar i retirar les restes per al seu estudi i qualificació.

Dies després d'aquests primers fets, el setmanari comarcal *Canfali Marina Alta* es va fer ressò de les actuacions de l'accés al cim del Montgó i titulava el dia 2 d'abril de 1978: "pueden desaparecer los restos ibéricos de la montaña. El Montgó está en peligro. La construcción de una carretera hasta la cima amenaza el tesoro artístico y ecológico de la montaña" (*CANFALI*, 2 d'abril de 1978).

Després de l'aparició d'aquesta notícia en els mitjans de comunicació locals, i la repercussió de l'emissió dels fets en l'informatiu Aitana de TVE, començà a moure's l'oposició social al projecte d'accés al reemissor. Algunes persones es reuniren en el bar *Els Països*, lloc habitual de reunió durant la transició política a Dénia, per a debatre sobre la situació de les obres i organitzar les mobilitzacions socials.

Durant la reunió, el president de l'Ateneu de Dénia, Josep Antoni Devesa, considerà que la postura de l'Ajuntament de Dénia de dir que no sabia res de la modificació del traçat era una actitud infantil, tal i com reproduí el setmanari *Canfali* el 16 d'abril de 1978. En eixa mateixa publicació, el periòdic anunciava la instal·lació d'una pancarta al carrer Marqués de Campo contrària a la construcció de la carretera d'accés al cim, i publicava íntegrament un comunicat del Centre Excursionista de Xàbia oposant-se al projecte, recolzat per l'alcalde d'aquesta localitat en aquella època, Soler Blasco.



Pancarta al carrer Marqués de Campo de Dénia que denunciava les obres del reemissor (Font: *Canfali Marina Alta*).



Teatre al carrer del Grup Ecologista. Baixos de l'Ajuntament de Dénia -abril de 1978-. (Font: *Canfali Marina Alta*).

Tal i com s'ha comentat a les línies anteriors, a l'abril de 1978 començaren les actuacions organitzades des del punt de vista de la protesta social. Fruit de la reunió mantinguda a principis d'abril de 1978, es va constituir l'Assemblea Ecològica de la Marina Alta, formada per l'Associació Cultural l'Ocell d'Ondara, el Consell de Premis de Cultura Popular de la Marina Alta, l'Ateneu Cultural de Xàbia, el Grup Ecològic Denier, encara que més avant s'anomenarà finalment Grup Ecologista Montgó, la comissió gestora de l'Associació de Veïns de l'Ocaive de Pedreguer i l'Ateneu Cultural de Dénia.

Foren diverses les persones que, a títol personal o agrupats en diversos col·lectius³, mostraren el seu suport a aquestes reivindicacions. Començaren així, les activitats i els actes organitzats de forma paral·lela a les reivindicacions

³ Els col·lectius que signaren el manifest de 12 d'abril de 1978 foren: PSOE, PCR, CR, LCR, PSAN, mestresses de casa, Ateneu Cultural, Asociación de Vecinos del Saladar, Iglesia Católica, Iglesia Evangélica, profesores del IBN Historiador Chabás, profesores del colegio Maristas y Carmelitas, Col·lectiu Ecològic de Pedreguer. I s'adheriren al manifest: Secretaries d'ensenyament de l'idioma a València, Alacant i Castelló, Ateneu Jonivol de Gandia, Centre Carles Salvador, Llibreria Tres i Quatre de València, Societat Cultural i Esportiva Oncle Canyís de Monover, Organització Cultural de Silla, Coordinadora de Consells Populars de Cultura Catalana del País Valencià, Revista de l'horta, Associació Cultural l'Ocell d'Ondara, Llibreria la Fonda d'Oliva, Grup d'Amics de la Cultura de Silla, Llibreria Concret de Gandia, Organització Cultural de l'Albal, Llibreria Líder de Gandia, Associació Cultural d'Oliva, Llibreria Ferrer de Gandia, Cineclub Diàleg d'Oliva, Col·lectiu Ecològic de la Safor.

del Grup Ecologista. La primera actuació seriosa fou l'organització de la "I Setmana Ecològica de la Marina Alta", organitzada per l'Assemblea, durant la setmana del 24 al 30 d'abril de 1978, amb la celebració de xerrades, passejades amb bicicleta i la celebració d'un teatret al carrer, als baixos de l'Ajuntament de Dénia.

Entre les activitats paral·leles a les accions contencioses front al projecte, cal ressaltar la celebració de les primeres "Jornades Ecologistes del Mediterrani de l'Estat espanyol" al mes d'octubre de 1978. Una activitat de ressò, amb un discurs veritablement innovador i compromès que fou un èxit de participació. Cal destacar l'alt nivell dels ponents de les jornades, el recolzament a la *Propuesta de Daimiel*⁴ i la signatura del Manifest en defensa de la mediterrània. Altres actuacions consistiren en l'elaboració de pòsters i adhesius amb l'emblemàtic dibuix de Joan Castejón amb el lema "Salvem el Montgó", així com col·laboracions amb vinyetes d'humor publicades al setmanari *Canfali*. En el marc general d'aquest context, es rebutjaria també la construcció de l'autopista d'AUMAR, l'oposició a la construcció del litoral i la defensa d'un canvi radical en les formes d'enfocar l'activitat turística cap a formes que preserven els valors artístics, culturals i naturals. Assenyalaven de forma literal que "la promoció de la segona residència constituïa una aberració social i que el goig dels beneficis de l'espai litoral ha d'estructurar-se prioritàriament en base a allotjaments de reduït impacte ambiental".



Adhesiu del dibuix de Joan Castejón que utilitzà el Grup Ecologista Montgó.

⁴ Els components del Grup Ecologista Montgó havien participat al juliol de 1978 en la tercera assemblea del Moviment Ecologista de l'Estat espanyol.

Amb motiu d'aquesta reacció de la ciutadania contra les obres d'accés apareguda en la premsa, i l'escrit presentat a l'Ajuntament demanant que es paralizaren les obres, l'alcalde, José Sastre, signà un nou decret el 13 d'abril, en què s'ordenava la suspensió cautelar de les obres fins que no s'emetera un informe del Cap del Servei d'Arqueologia d'Alacant, Enrique Llobregat. Llobregat visità les obres i va emetre l'informe el 18 d'abril de 1978, en el qual indicava que aquestes no produïen cap lesió al jaciment arqueològic, aquest informe va ser corroborat per Domingo Fletcher, coautor de la *Memòria* d'excavacions realitzades al Montgó l'any 1964. A causa del contingut d'aquest informe, l'alcalde, en una carta dirigida a la població en el setmanari *Canfali Marina Alta*, el 7 de maig de 1978, alçaria la suspensió de les obres.

En el mateix número del *Canfali* en què el màxim responsable de l'Ajuntament, havia publicat una carta al veïnat alçant la suspensió de les obres el 7 de maig de 1978⁵, els organitzadors de la Setmana Ecològica publicaven un manifest en el qual s'afirmava que, darrere del projecte del reemissor, estava el propòsit de continuar la destrucció especuladora del Montgó i donar pas a noves urbanitzacions abusives. A més, l'Assemblea del grup ecologista demanava en les pàgines del setmanari, la dimissió de la corporació municipal i deien que “ens trobàvem davant d'un Ajuntament que actua d'esquenes al poble, seguint la trista tònica del règim franquista” (*CANFALI*, 7 de maig de 1978).

Una setmana després, el 15 de maig de 1978, la Diputació Provincial corroborava l'alçament de les obres, amb una actitud “solidària” amb l'alcalde de Dénia, qui havia patit l'aparició de pintades demanant la seua dimissió. Aquesta actitud consistia en donar l'ordre de seguiment de les obres, ja que aquestes comptaven, suposadament, amb tots els requisits legals.

Encara que s'havia alçat la suspensió de les obres, el conflicte entre l'Ajuntament i els opositors de l'obra no havia fet més que començar. Els organitzadors de la Setmana Ecològica celebrada a finals d'abril de 1978, convocarien una manifestació a meitat del mes de maig. Aquesta manifestació

⁵ Fragment de la carta de José Sastre al veïnat de Dénia sobre la carretera del Montgó publicada en *CANFALI MARINA ALTA* el 7 de maig de 1978: “Ante la claridad de los informes técnicos, esta corporación estima que pueden continuarse las obras con la seguridad de que no se afectarán ni los vestigios ibéricos del Montgó ni la ecología. En consecuencia se levanta la suspensión de las obras. Para garantizar el máximo respeto al patrimonio arqueológico y ecológico del Montgó, esta corporación informa de las medidas complementarias adoptadas: a) se seguirán controlando las obras del camino de acceso al remisor, en especial para que la parte de la cima al NNE se rodee el yacimiento por la parte de escarpe que miran al mar. b) una vez terminado el camino, y tal como estaba previsto, se cerrará de ésta forma completa e idónea de modo que no pueda utilizarse por ninguna clase de vehículos, excepto los autorizados. c) se sancionará con rigor toda la actividad que atente contra el medio ambiente y la conservación del yacimiento. En especial se perseguirán las catas y excavaciones clandestinas de saqueadores furtivos”.



Apareixen pintades demanant la dimissió de l'alcalde (Font: *Canfali Marina Alta*).

no comptà amb molta assistència de persones, però la protesta finalitzaria just davant del domicili de l'alcalde, acció que podríem catalogar com el primer *escrache* de la democràcia a Dénia.

Les diferents postures entre l'Ajuntament i el grup ecologista, s'enconaren encara més quan la darrera corporació abans de la democràcia aprovà per unanimitat una moció de l'alcaldia en defensa del Montgó al maig de 1978, en la qual demanaven que es declarara com a paratge o lloc de protecció especial, i que s'adoptaren els tràmits pertinents que impossibilitaren qualsevol actuació urbanística a la muntanya. El dia 28 de maig de 1978, l'Assemblea Ecològica qüestionava la moció de l'alcaldia en defensa del Montgó qualificant-la de demagògica, i indicava alguns exemples de la pressió urbanitzadora que havia sofert la muntanya en els darrers anys. Posaren com a exemples la pròpia construcció en barrancs, l'aprovació del Camí Cabanes, l'ofegament de les ermites del Pare Pere i Sant Joan o la mateixa concessió de llicències d'obra.

Davant la creixent oposició social al projecte, l'alcalde seguiria buscant el recolzament tècnic per a defensar l'accés al cim. Es tractava d'informes que avalaven que no existia cap atac contra l'arqueologia del lloc. El cap responsable dels serveis de la Subdirecció General d'Arqueologia en la zona de les Balears, Catalunya i València, recomanava en el seu informe de 21 de maig de 1978, que les obres de la carretera es desviaren uns 200 metres abans d'arribar al pou, envoltant el jaciment que modificava el traçat, i evitant així

l'afecció a les muralles del jaciment. En aquest context, recomanà que les obres de la carretera foren supervisades per José Carrasco, qui, com recordem, s'havia oposat al projecte i havia participat en les primeres reunions dels opositors del projecte, en el bar *Els Països*.

El 2 de juny de 1978, amb el recolzament de tots els informes tècnics sol·licitats per l'alcaldia, Sastre ordenà la continuació de les obres, encara que tres setmanes després, el 23 de juny per la nit, es cremà una de les màquines de l'empresa constructora.

La celebració de les eleccions municipals a l'abril de 1979, obrí la porta a la possibilitat de paraitzar totalment les obres d'accés al cim del Montgó. L'UCD de Joaquin Chornet guanyà les eleccions amb el suport de partits minoritaris que governaren l'Ajuntament de Dénia, però tenien d'oposició els partits d'esquerres PSOE i PCE. Uns grups oposats a la possibilitat de construir la carretera del reemissor de televisió.

Amb la nova corporació municipal, els opositors al projecte continuaren amb les seues reivindicacions i pressions. Així, el 25 de juny de 1979, es presentà a l'Ajuntament un escrit avalat per més de 3.500 persones, en el qual sol·licitaven que la nova corporació tinguera en compte les reivindicacions del seu moviment.

Al mes de juny de 1979, una comissió de l'Ajuntament de Dénia viatjà a Madrid per a entrevistar-se amb el director en cap dels serveis de RTVE.

L'1 de juliol de 1979 el setmanari *Canfali* publicà una carta oberta a la nova corporació municipal signada per Nel·la Bisquert, una de les persones més actives del Grup Ecologista, on deia "sentir, una vegada més, lesionats els interessos de la poca natura que ens queda en la Marina Alta" (*CANFALI*, 1 de juliol de 1979).

El 7 d'octubre de 1979, el mateix setmanari acabaria per publicar un informe sobre la carretera i el reemissor, encomanat per la nova corporació municipal i l'enginyer municipal després de les reunions pertinents amb RTVE, l'ICONA i la Diputació d'Alacant.

Val a dir que el setmanari comarcal *Canfali*, s'havia convertit en peça clau en la transmissió d'idees. Era l'element d'informació comarcal clau, amb un paper destacadíssim en un període d'instabilitat pròpia de la transició política. En el seu marc d'acció periodística, publicava un darrer informe titulat "molt d'allò que vostè volia saber sobre el reemissor i temia preguntar". Els redactors de l'informe explicaven la versió dels tècnics per la qual s'havia elegit el Montgó: quines condicions tenia aquest indret per a construir el reemissor, si existien emplaçaments alternatius, arguments al voltant de l'impacte ambiental de la torre, dels accessos i l'ocupació directa dels terrenys.

En sessió plenària es van llegir dos manifestos d'oposició al projecte per

part de la nova alcaldia del municipi de Xàbia, a la qual prompte es sumaria el Centre Excursionista de Pedreguer.

A mitjan octubre del 1979, la primera corporació democràtica, davant el creixent debat públic entre partidaris i opositors de la carretera i el reemissor de televisió, acordà en una sessió plenària celebrada el 3 de novembre de 1979, una consulta popular sobre el projecte. En aquesta sessió, els diferents grups polítics van debatre sobre el període de campanya, la informació i la transparència del procés. Però, foren els representants del Grup Ecologista Montgó els que donaren serietat a la proposta de la consulta, assenyalaren el valor que tenia la corporació municipal elegida per la ciutadana a l'hora de donar la cara i decidir sobre el projecte, i qüestionaren també que la formulació de la pregunta de la consulta era molt important. També es recordava la importància que tenia sobre l'assumpte l'Ajuntament de Xàbia.

Però la consulta popular no va arribar a realitzar-se mai. El plenari de l'Ajuntament de Dénia, el 25 d'octubre de 1979, va donar a conèixer la contestació del Governador Civil de la Província, qui assenyalava que la llei vigent en el moment no contemplava la possibilitat de realitzar consultes populars ni referèndum, a més de dir que aquests mecanismes només es justificaven en termes d'importància vital en la vida pública municipal⁶.

També el plenari va viure moments i escenes de confusió quan l'alcalde suspengué la votació sobre l'expedient del reemissor del Montgó, quan va veure que podria perdre la moció al comprovar que, en el moment de la votació, l'oposició al govern de la UCD, formada pel PSOE-PCE, que eren opositors clars al projecte, eren en eixe moment majoria.

Si bé el conflicte social seguia el seu curs, la tramitació administrativa també continuaria el seu recorregut. El Butlletí Oficial de la Província publicà

⁶ "Como sabes, las posibilidades de expresión popular se recogen en las normas que regulan el funcionamiento de las entidades públicas de carácter territorial y parece que no hay más caminos que los que en aquellos se marcan para conocer la opinión general. La consulta universal que significan los referéndums parece ser que también deben de estar previamente establecidos en la ley. Y en esta materia municipal quedan regulados en el Estatuto Municipal de 1924 y para cuestiones de cierta importancia en la vida municipal. Es decir, que deben reunirse dos condiciones: que la ley establezca esa forma de consulta y que la cuestión revista una importancia proporcionada. En la actualidad, como vosotros habéis podido constatar, en la legislación vigente no existe la primera condición, o sea, que esa legislación no prevé la consulta popular o referéndum para ninguna cuestión municipal, por lo cual comprende prácticamente la segunda condición, o sea, ni para cuestión importante. En consecuencia, yo creo que no hay posibilidad legal de que pueda celebrarse, ni convocarse esa consulta, para una cuestión que, por otra parte, no parece revestir la suficiente importancia como para que el pueblo haya de pronunciarse. Por otra parte y pese a lo dicho, vuestro acuerdo no infringe manifiestamente ningún precepto legal, aunque no resulte viable, por falta de normas permisivas o reguladoras, de llevar a la práctica. Es de esperar, sin embargo, que en la futura legislación del régimen local aparezca tal vez esta figura del referéndum, pero para casos realmente importantes y decisivos para la vida y la actividad municipal". Fragment de la carta del Governador Civil sobre la possibilitat de consulta popular promoguda per l'Ajuntament de Dénia. Octubre de 1979.

el 18 de febrer de 1980, l'obertura d'un període d'informació pública com a conseqüència de la sol·licitud per part de RTVE al servei provincial d'ICONA, sobre l'ocupació d'uns terrenys per a la instal·lació del reemissor de televisió, el camí d'accés i línia elèctrica per al subministrament d'energia. Amb aquesta publicació, els diputats socialistes al Congrés preguntaren sobre aquesta publicació al govern central de la UCD. Prompte, la primera corporació democràtica de l'Ajuntament de Xàbia acordava, a l'abril de 1980, oposar-se per unanimitat al projecte. Juny seria el mes en què la comissió informativa de la Diputació d'Alacant envià a l'Ajuntament de Dénia la proposta de rescissió del contracte de la línia, amb totes les infraestructures associades. El projecte definitivament es paralitzava i la màquina sabotejada, va romandre molts anys després.

La polèmica de la construcció de la carretera del Montgó tornaria amb el pas dels anys a la palestra, moment en què una de les primeres juntes rectores del Parc Natural, sota la direcció de la Conselleria d'Agricultura i Pesca (1989), plantejà asfaltar la pista forestal amb l'argument de facilitar l'extinció d'incendis al Parc. Aquesta proposta comptà amb la ferma oposició de Joan Sala com a representant dels Grups de Protecció i Estudi de la Natura i el representant de l'Ajuntament de Dénia, Vicent Balaguer. Finalment, la Junta Rectora del Parc Natural rebutjà la proposta per la impossibilitat de realitzar aquesta actuació sense utilitzar maquinària pesada.

Després d'explicar la seqüència històrica dels fets, és important remarcar que, durant el conflicte, també hi hagué una baralla d'arreglada de signatures a favor del projecte de l'emissor. De fet, existiren un grup de ciutadans que forçava a l'alcalde del moment a mamprendre les obres paralitzades al mes de maig de 1978. Això sí, es remarcava la necessitat de ser respectuosos amb el poblat Iber del Montgó, però sense renunciar a la possibilitat de veure amb claredat els dos canals de televisió existents en l'època. En la mateixa línia, al gener de 1980, un grup de ciutadans presentà un escrit a l'Ajuntament de Dénia en el qual reclamaven la continuació de les obres, per tal de sintonitzar correctament la televisió. En la carta presentada a l'alcalde Joaquin Chornet, els signants diuen "comprendre i recolzar als grups ecologistes en quant a la conservació de fauna i flora, però considerem que amb les degudes mesures de vigilància i protecció, és compatible amb la instal·lació del reemissor en el Montgó i que res pot perjudicar a la seua conservació; tot al contrari, la carretera d'accés permetrà a les forces de vigilància exercir un major control sobre excursionistes, caçadors i amants de la natura, a la vegada que serà un mitjà eficaç per a la prevenció i en el seu cas d'extinció d'incendis", com el que havia succeït en el vessant de llevant del Montgó, a l'estiu de 1979.

El conflicte de la carretera del Montgó fou un dels primers moviments Salvem a tot el País Valencià. Anys després, el 1987, el Consell de la Generalitat Valenciana declarava el Montgó com a Parc Natural.



Diverses vinyetes sobre el conflicte (Font: Canfali Marina Alta).

| RESUM DELS FETS DEL CONFLICTE | CONSEQÜÈNCIES BÀSIQUES |
|---|--|
| Carta de l'alcalde de Dénia al Director General de Radiofonia i Televisió. Abril de 1974. | Arrel d'eixa comunicació escrita, es donen ordres a la direcció tècnica de RTVE per a realitzar els estudis oportuns i localitzar els possibles emplaçaments del reemissor de televisió per tal de solucionar els problemes d'ombra de la senyal de televisió. |
| Pla Provincial de Televisió, 1975. | El pla té com a objectiu cobrir les zones d'ombra televisiva que existien en la totalitat de la província d'Alacant. |
| Diputació d'Alacant aprova el projecte, 1976. | Els tècnics envien la informació a l'Ajuntament de Dénia. |
| L'Ajuntament de Dénia acordà la cessió dels terrenys. Març de 1977. | A finals de 1977 comencen les obres adjudicades a l'empresa Tractores y Obras Alvado-Beneyto, S.A. |
| Informe de l'encarregat del Museu Arqueològic Municipal de Dénia. 24 de Març. Oposició ciutadana. Març-Abril 1978. | Primer document d'oposició al projecte de la carretera. |
| Decret de l'alcalde, 13 d'abril de 1978. | S'ordena la suspensió cautelar de les obres fins que no s'emetera un informe del cap de Servei d'Arqueologia d'Alacant. |
| I Setmana Ecològica celebrada a Dénia. Abril de 1978. | Es realitzen xarrades, activitats i un teatre als baixos de l'Ajuntament de Dénia. |
| Canfali publica carta de l'alcalde on alça la paralització de les obres, 7 de maig de 1978. | Vists els informes i les recomanacions del Servei d'Arqueologia, l'alcalde alça la suspensió de les obres. |
| Manifestació contra la carretera i el reemissor. Maig de 1978. | Poca afluència de manifestants i uns pocs acaben la manifestació en el domicili de l'alcalde. |
| Incendi de la maquinària, 23 de juny de 1978. | Es crema una de les màquines de l'empresa adjudicatària de les obres. |
| Primers ajuntaments democràtics, abril de 1979. | Nova corporació democràtica local. |
| El plenari aprova fer Consulta Popular, 15 d'octubre 1979. | La subdelegació de govern no autoritza la consulta popular. |
| El Butlletí Oficial de la Província publica informació pública del projecte, febrer de 1980. | Aquest fet provoca les reaccions contràries de l'Ajuntament de Xàbia i el Centre Excursionista d'aquesta població. Els diputats socialistes pregunten en el Congrés del Diputats per aquest projecte. |
| Nou projecte d'asfaltar la carretera, 1989. | La Junta Rectora del Parc Natural del Montgó rebutja la proposta de la Conselleria d'Agricultura i Pesca. |

Quadre 1: Resum dels fets del conflicte de la carretera i reemissor del Montgó a finals dels setanta.

3. La planta asfàltica de l'autopista a Pedreguer

Per a molts, 1978 és l'any d'aprovació de la Constitució Espanyola, però a la Marina Alta, concretament al municipi de Pedreguer, aquesta data es recordarà sempre com el moment d'oposició de tot un poble a la construcció d'una planta asfàltica per a realitzar els treballs de construcció de l'autopista d'AUMAR, autopista del *Mare Nostrum*, que travessa de nord a sud la nostra comarca.

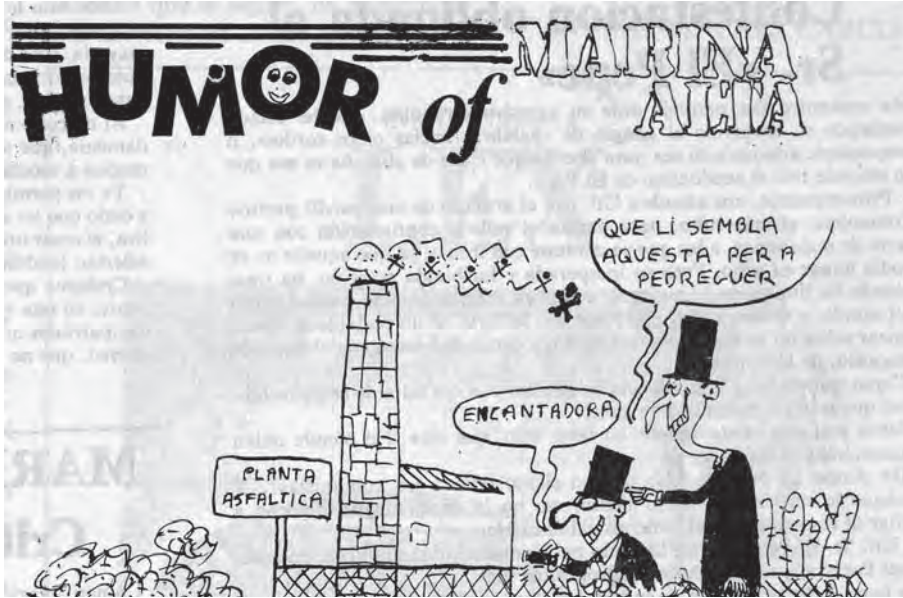
El traçat i les obres d'aquesta via ràpida, que travessava els camps d'Ondara i Pedreguer, acabaria per provocar la reacció ciutadana de les dues poblacions en la dècada dels setanta. Els llauradors d'Ondara afectats pel traçat de la infraestructura, arribaren a plantar-se davant les màquines a final d'agost de 1978, impedit el desenvolupament de les obres. El setmanari *Canfali Marina Alta* publicà a l'agost de 1977 que l'Alcalde d'Ondara, els vuit regidors i el secretari de l'Ajuntament havien estat citats per una suposada querella criminal presentada per AUMAR o Dragados pel fet que aquesta havia ordenat la suspensió en el terme ondarenc de la instal·lació d'una planta d'aglomerats asfàltics.

El procés d'expropiacions de les terres de l'autopista i el seu baix preu va alçar moltes ampolles i malestar entre els veïns de les dues poblacions esmentades. La previsió de la construcció de la planta asfàltica per a construir l'autopista fou la gota que va fer vessar el got i generà una forta contestació ciutadana de tot el poble de Pedreguer contra aquesta infraestructura.

A la localitat de Pedreguer, la reacció ciutadana contrària a la construcció de la planta asfàltica, sorgiria a partir de la realització d'una assemblea informativa multitudinària realitzada al Trinquet de Pedreguer l'1 de febrer de 1978. Un recinte que va ser capaç de rebre més de 2.000 persones, on s'informava sobre la documentació i les gestions referents a l'autopista, i es va llegir un esborrany de recurs remés a la *Sexta Jefatura Regional de Carreteras* i a l'Ajuntament. Dies abans de la celebració de l'assemblea, concretament el 28 de gener de 1978, el Butlletí Oficial de la Província d'Alacant havia publicat un edicte de l'Ajuntament en el qual es donava un termini de 10 dies perquè es realitzaren les impugnacions pertinents a la instal·lació d'una planta d'aglomerats asfàltics a la partida rural March.

Foren diverses les organitzacions polítiques i socials que convocaren l'assemblea: PCPV, PSOE, PSOE (H), PSPV, PSAN, UCD, CCOO, UGT, CNT, Unió de Llaureadors i Ramaders, Cáritas, Movimiento Rural AAC, JARC, Centre Excursionista, Banda de Música, Majorettes, Grup Ecològic, Premis de Cultura Popular, mestresses de casa i l'associació de Veïns del Poble

de Pedreguer. En l'esmentada reunió informativa convocada per la majoria de col·lectius socials del poble, no acudiria l'alcalde del moment, Juan Gayà.



Vinyeta sobre la construcció de la planta asfàltica de Pedreguer (Font: *Canfali Marina Alta*).

Una petita comissió de representants de les vint-i-una organitzacions convocants, presidí l'assemblea. Vicent Pons, un dels representants de la comissió, obrí la reunió amb unes paraules significatives de la importància de l'assemblea popular⁷. En la reunió es va adonar dels escrits de la Unió de Llauredors i Ramaders que havia presentat davant la *Sexta Jefatura de Carreteras*, en el qual expressaven les seues protestes pels túnels, camins tallats, etc. També es va adonar de l'esborrany del model de recurs d'impugnació a la construcció de la planta asfàltica en la partida March, ja que aquesta estava ubicada a tan sols 900 metres del centre urbà i estava considerada dins del grup d'activitats molestes, insalubres i perilloses. Finalitzat el període d'al·legacions de deu dies, es van presentar quaranta escrits, tant de persones individuals com de col·lectius. Cal destacar l'escrit presentat per les mestresses de casa de Pedreguer, que havia arreplegat un total de 1.560 signatures.

L'assemblea acordà demanar audiència amb el Governador Civil d'Alacant, per a traslladar-li la disconformitat del poble per la instal·lació de

⁷ "Este es un momento histórico para Pedreguer, y los representantes de las organizaciones que convocamos ya no somos los protagonistas, ahora lo es el pueblo. Pueblo que debe comenzar por decir si acepta esta presidencia o propone otra". Fragment de les paraules de Vicent Pons en l'assemblea de l'1 de febrer de 1978 (*Canfali Marina Alta*).

la planta. També es va acordar demanar el permís reglamentari per a realitzar una manifestació pacífica. No obstant això, el titular del periòdic *Canfali* tenia altres caires més amenaçadors en la seua edició del 5 de febrer d'aquell 1978: “*Fuera la planta, por las buenas o por las malas*”. En aquesta mateixa editorial, els representants de la comissió, després de consultar la legislació, assenyalaven que l'alcalde tenia la potestat per a denegar la llicència de la instal·lació de la planta.



Reunió informativa celebrada al trinquet de Pedreguer l'1 de febrer de 1978 (Font: *Canfali Marina Alta*).

Una setmana després que el setmanari comarcal publicara la informació de la reunió de l'assemblea, l'empresa de construcció i explotació AUMAR, acabaria per fer arribar un comunicat al veïnat de Pedreguer en el qual assenyalava que la planta no representava cap perill per al poble, doncs disposava d'uns dispositius moderns i eficaços de depuració de les partícules sòlides que mantenien uns nivells admissibles segons la legislació vigent en matèria de protecció mediambiental. AUMAR assenyalava que la Delegació Provincial d'Alacant del Ministeri d'Indústria, havia informat favorablement sobre la instal·lació d'aquesta planta. Durant tot el conflicte sobre la construcció d'aquesta infraestructura, es va plantejar els llocs de feina que donaria l'autopista. Aquest és, sens dubte, un dels arguments més utilitzats pels defensors de l'obra. L'empresa faria també una sèrie de comunicats en els quals deia que cap dels seus treballadors havia patit cap malaltia per causa del fum i els gasos.

La convocatòria de la manifestació que s'havia acordat al Trinquet de Pedreguer, va provocar la divisió interna de les organitzacions que havien participat en la reunió de l'1 de febrer. El setmanari *Canfali Marina Alta* titulava el 12 de febrer de 1978, que la comissió encarregada de demanar el permís de la manifestació, encara no l'havia demanat. En aquest mateix

número, es publicaven les dos postures davant la convocatòria de la manifestació. Per un costat, el PSPV de Pedreguer, que estava a favor de realitzar la manifestació, ja que era el mandat de l'assemblea, i en la part ara oposada, la resta d'organitzacions de la comissió com UCD, PSOE, PCPV, PSOE (H), UGT, CCOO i la Unió de Llauradors i Ramaders, que després d'haver-se reunit amb l'alcalde, assenyalaven que no era el moment oportú ni convenient per sol·licitar la celebració de la manifestació. Tanmateix, publicaven un manifest que no va agradar gens a la resta de formacions que havien organitzat i participat en l'assemblea del trinquet de Pedreguer.

Una setmana després, el 19 de febrer de 1978, el setmanari comarcal publicava un nou comunicat de la resta de grups favorables a la realització de la manifestació, així com havia acordat l'assemblea de l'1 de febrer. Aquest grup format per la CNT, JAN, PSPV, JARC, Cáritas, Movimiento Rural de adultos de Acción Católica, Majorettes, Banda de Música, Centre Excursionista, Llar del Jove, Grup Ecològic, Mestresses de casa, Premis de Cultura Popular de Pedreguer i l'Associació de Veïns, criticaven a les forces polítiques que havien manifestat que no era el moment de realitzar la manifestació, ja que havien “desobeït el mandat del poble, expressat democràtica i lliurement en l'Assemblea del Trinquet”. Assenyalaven que “una manifestació de tot el poble donaria a entendre la seua opinió davant un problema tan greu com és la construcció de la planta asfàltica”. A banda d'aquest comunicat, el PCPV, la CNT i el Consell dels Premis de Cultura Popular, també publicaren en aquest número la seua postura de fer complir l'acord de l'assemblea del Trinquet de Pedreguer.

El Governador Civil d'Alacant no autoritzà la manifestació de Pedreguer que havien convocat els representants de la comissió favorables a la protesta per al dia 27 de febrer. Un grup dels seus representants, es va reunir dies abans amb el Governador per tal de traslladar-li el problema de la planta i el malestar sobre el desenvolupament de les obres, però encara que es va comprometre a no instal·lar la planta, els va dir que no tenia constància de cap problema ocasionat pel transcurs de les obres de l'autopista.

El dia 22 de febrer de 1978, dies abans de la convocatòria de la manifestació, es van reunir a l'ajuntament, l'alcalde i els representants de CCOO, UGT, Unió de Llauradors, PCPV, PSOE (H) i la Càmera Agrària, així com el seu advocat, per abordar el tema de la planta asfàltica i les obres del traçat de l'autopista pel terme municipal de Pedreguer. A la reunió, no assistirien representants del PSPV, que van excusar la seua assistència, perquè consideraven que l'alcalde no estava defensant els interessos del poble.



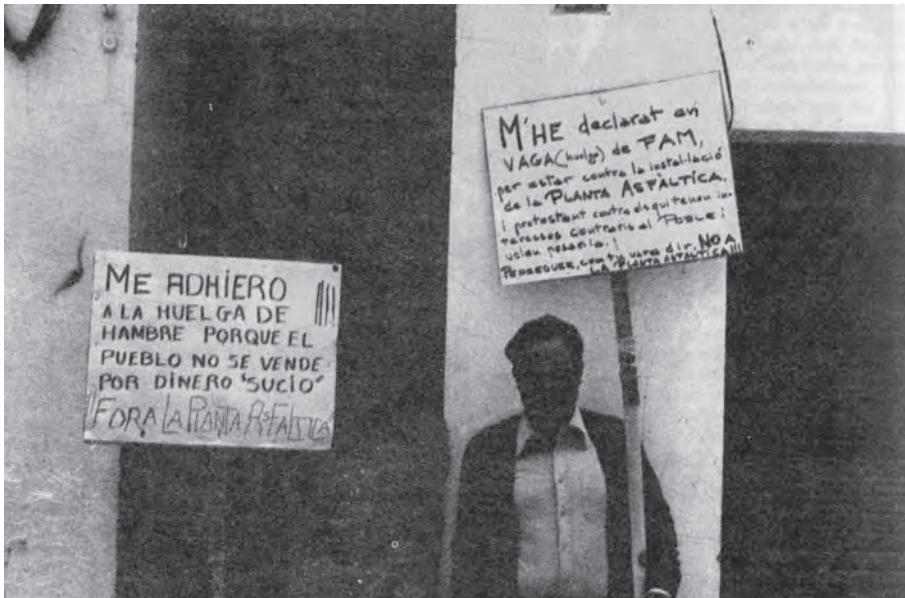
Partida March de Pedreguer, espai triat per AUMAR per construir la planta asfàltica (Font: *Canfali Marina Alta*).

El dilluns 27 de febrer de 1978, es realitzaria la manifestació, encara que no estava autoritzada pel Governador. Un centenar de persones acudiren a la manifestació amb una forta presència de la guàrdia civil. Durant la manifestació es van viure moments de molta tensió. Els cossos de la benemèrita van retirar el carnet a diversos manifestants en el transcurs de la manifestació, com per exemple a Paco Serradell, aleshores delegat del setmanari *Canfali Marina Alta* que estava cobrint la notícia aquell dia. Hi hagué detencions, i l'església del poble va donar acollida a alguns manifestants que es van tancar, a causa de les detencions. A les poques hores de la manifestació, va aparèixer una pintada al poble que deia "Llibertat als detesos".

El 8 de març de 1978, es cremaren dos camions tipus *Haulpak* de l'empresa AUMAR en el quilòmetre 427 de l'autopista, a l'altura del barranc de Senija. No obstant, les obres continuaven i el setmanari *Canfali*, el 12 d'abril, es feia ressò del perill i soroll de les explosions en la muntanya dels molinets de la partida La Sella. *Canfali* reflectia la reunió que havien tingut l'alcalde Gayà i els representants polítics, amb els representants del Ministeri d'Obres Públiques. A la reunió, a la qual havia tingut permís d'accés la premsa, l'alcalde acusava al Ministeri de voler construir la planta en el millor terreny municipal i d'ocupar les terres sense que els propietaris hagueren signat les actes de l'expropiació forçosa. Durant la reunió, la postura del Ministeri era clara, si la planta no es construïa en eixa zona, es faria en una altra, però sempre molt

prop del traçat de l'autopista, reafirmant així la postura d'AUMAR. L'empresa afirmava al respecte, que el fum que emetria la planta, amb dosis de 100 mg per metre cúbic, no traspassava el llindar que imposava la Llei de Protecció d'Ambient Atmosfèric.

Al juliol de 1978, quatre veïns de Pedreguer iniciaren una vaga de fam que durà 38 hores. Una de les persones que realitzà la vaga de fam, fou entrevistat pel corresponsal de *Canfali* a Pedreguer, declarant que “durant dos setmanes, l'alcalde es va reunir amb gent per separat per a parlar sobre la planta, assentint que si la posaven donaria diners per al poble. El motiu del tancament fou conscienciar a la gent de que el poble no es pot vendre per diners”.

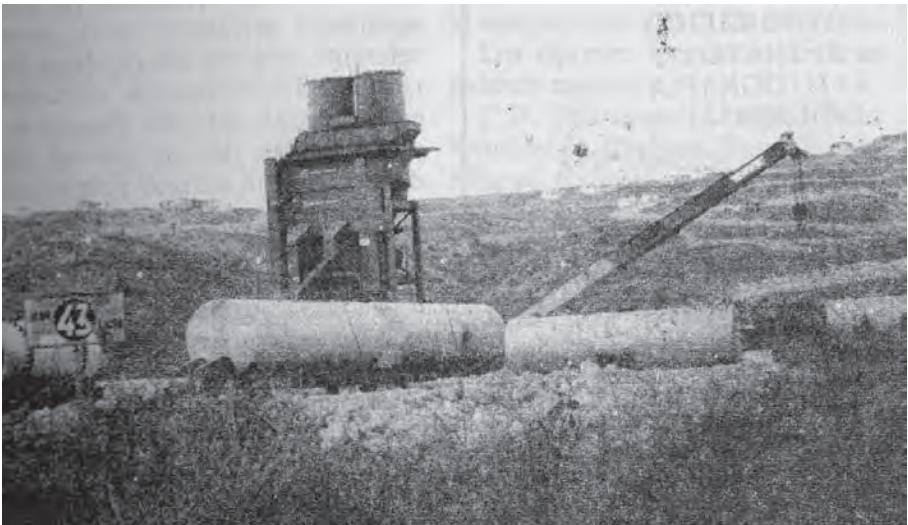


Una de les quatre persones que realitzà la vaga de fam, juliol de 1978 (Font: *Canfali Marina Alta*).

El 7 de juliol de 1978 es tornà a celebrar una altra assemblea sobre la planta asfàltica al Trinquet de Pedreguer, i de nou, van assistir vora 2.000 persones. En aquesta ocasió, l'assemblea va ser convocada per l'alcalde. A l'entrada del recinte, ja es van viure moments de tensió a causa del repartiment de butlletes per a una possible votació sobre la planta asfàltica. Aquesta situació de tensió es va provocar, perquè molts dels assistents van recordar que el poble ja havia dit “no a la planta” en l'assemblea del mes de febrer, i no calia fer una altra votació. L'alcalde va donar a conèixer una resolució municipal que s'oposava a la construcció de la planta en tot el terme de Pedreguer, basant-se en l'informe del cap local de sanitat, qui considerava la planta com a

“peril·losa”. Es visqueren moments de molta confusió sobre el mètode utilitzat per al sistema de votació, i molts dels assistents desconfiaren i se n’anaren a casa. Les dades registrades en aquesta mena de referèndum foren clarament contràries a la instal·lació de la planta: 557 vots en contra, 43 a favor i 1 nul·l.

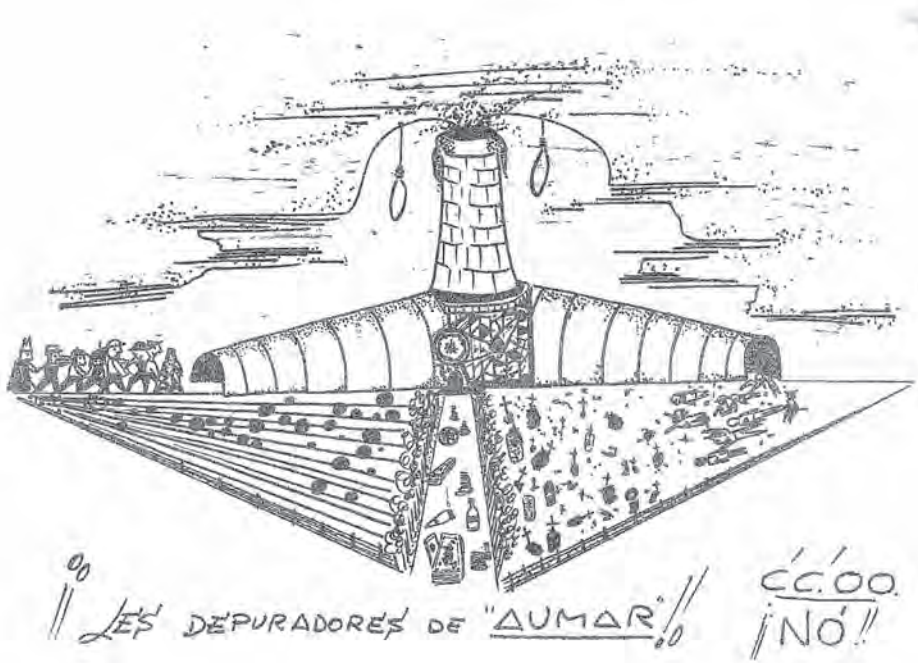
El 10 d’agost de 1978, l’Ajuntament de Pedreguer denegà la llicència per a la construcció de la planta asfàltica en la partida Oquins, en el límit del terme de Pedreguer amb Gata de Gorgos. Al·legava que la distància amb el centre urbà era menor als 2.000 metres, com assenyalava el Reglament d’Indústries Molestes, Insalubres i Peril·loses (RAMINP 214/1961, modificat pel decret 3494/1964). Però un recurs d’alçada de *Dragados y Construcciones* originà una resolució del Ministeri d’Interior acceptant el nou emplaçament, ja que segons el Ministeri, la distància era reglamentària. Segons la Llei de Contaminació Atmosfèrica, era l’Administració central qui tenia la competència decisòria quan les indústries sols afecten a la contaminació. Tant els assessors jurídics de l’Ajuntament, com els del Consell, consideraven que la resolució del Ministeri d’Interior era nul·la de ple dret, donant validesa a l’acord denegatori de l’Ajuntament de Pedreguer.



Estat de les obres de la planta asfàltica en la Partida Oquins, setembre de 1978 (Font: *Canfali Marina Alta*).

El 26 de setembre de 1978, l’alcalde de Pedreguer li comunicà la seua dimissió al Governador Civil d’Alacant en referència al tema de la planta asfàltica, encara que definitivament no abandonà el seu càrrec fins a les eleccions democràtiques als ajuntaments celebrades a l’abril de 1979. Durant els mesos posteriors, es va insistir molt en la nul·litat de l’acord del Ministeri

de l'Interior, però al final es va construir la planta, i el traçat de l'autopista acabaria travessant el terme municipal de Pedreguer.



Vinyeta en contra de la planta (Font: *Canfali Marina Alta*).