

?Contradiccions que vénen amb camió

Arnau Comajoan planteja en aquest article diferents alternatives, per a ell cap de prou vàlida, per a la circulació de camions de gran tonatge que van a l'escorxador Le Porc Gourmet després que Vic n'hagi prohibit el pas a la nit per un tram de la variant de Calldenes | «És necessari tornar a un model en el qual senzillament les diverses activitats del sector porcí es facin de manera descentralitzada, un model de proximitat, recuperar la sobirania alimentària, garantint drets laborals, respectant la terra tot treballant-la i no trinxant-la»



Un camió d'Aralogic, pertanyent al mateix grup empresarial que Le Porc Gourmet, saltant-se en vermell el semàfor del carrer Bon Aire | Arnau Comajoan

Aquest dimecres l'Ajuntament de Vic va fer públic que a partir d'avui, 13 de gener, prohibirà el trànsit de vehicles pesants pel carrer del Bon Aire durant la nit, de 10 del vespre a 7 del matí. La mesura s'ha pres després que el veïnat dels barris vigatans de les Quatre Estacions i Sant Llàtzer s'hagi queixat del soroll del trànsit, provinent de l'Eix Transversal, que ara passa per la variant de Calldetenes. La variant desemboca en aquest carrer abans de connectar de nou amb la carretera de Calldetenes a Vic. Amb això, doncs, queda sorprenentment invalidada la possibilitat que els nombrosos camions de gran tonatge que passaven per dins de Calldetenes fins aquest setembre, ara puguin passar per la variant durant la nit. Molt sorprenentment perquè, com tothom sap, la variant es va construir precisament per evitar el pas de camions pel mig de Calldetenes, però fa que passin pel carrer que limita els barris de les Quatre Estacions i Sant Llàtzer de Vic. Tothom sap, també, que la immensa majoria d'aquests camions tenen com a origen o destinació el macroescorxador de Le Porc Gourmet, a Santa Eugènia de Berga. I d'aquests, gran part són d'Aralogic, l'empresa de transport del mateix grup que l'escorxador.

En un article el passat mes d'agost (Camions de Sèrbia a l'escorxador de Santa Eugènia) ja vaig comentar l'impacte que té un escorxador d'aquestes dimensions desproporcionades amb el territori, amb precisament l'exemple de la variant de Calldetenes. I la prohibició d'avui fa aguditzar una mica més la contradicció d'aquest model amb el respecte pel territori, si ens preguntem quines són les alternatives perquè els camions, de bestiar i frigorífics, puguin accedir a l'escorxador de Santa Eugènia des de l'Eix dels Porcs.

Ahir, abans d'escriure aquest article, vaig passar per l'escorxador i vaig veure camions de Polònia (amb remolc amb matrícula d'Irlanda) i de la República Txeca. Així doncs, imaginem-nos que portem un camió d'aquests, venint per l'Eix, i volem anar fins a l'escorxador. Per on passem?



Senyalització de la prohibició de circular amb camions per l'interior de Vic. Foto: Arnau Comajoan

El camí més curt és sortint per la sortida de Calldetenes, agafant la N-141d, que abans passava pel dins del nucli urbà i ara per la variant, i a l'entrada de Vic agafar la B-520 fins a Santa Eugènia. Com he dit abans, a partir d'avui aquesta opció només serà possible de 7 del matí a 10 del vespre (i vés a saber si no ho restringeixen encara més), a causa de la nova prohibició i perquè des del dia que es va obrir la variant els camions de més de 12 tones tenen prohibit entrar al nucli urbà de Calldetenes. És molt important que se senyalitzi bé la prohibició de circular vehicles pesants durant la nit pel carrer del Bon Aire, i això vol dir indicar-ho a la sortida de l'Eix, perquè si vista la poca coordinació entre administracions ho indiquen només just a l'entrada del carrer del Bon Aire, els camions es trobaran en una rotonda on només poden fer marxa enrere i tornar cap a l'Eix (o esperar que siguin les 7 del matí), situació que seria bastant ridícula. O no, perquè en aquesta rotonda encara queda una altra sortida que no estaria restringida al pas de camions: el carrer Pirineu del polígon de Calldetenes, per on podrien enllaçar amb el carrer Barcelona i l'antiga travessia del poble sense haver vist cap senyal que els prohibís el pas (l'Ajuntament de Calldetenes faria bé de posar-n'hi un, per molt estranya que sigui la situació). Aquest últim supòsit només és possible en sentit Santa Eugènia, no de tornada, on sí que veurien el senyal de prohibició del carrer Gran.

Al voltant d'aquesta prohibició que ha fet l'Ajuntament de Vic, em sorgeix un dubte: com és que ara l'Ajuntament de Vic pot prohibir el pas de vehicles pesants a la nit per l'actual traçat de la N-141d i l'Ajuntament de Calldetenes no va poder aplicar cap regulació fins que va haver-hi la variant?

Tornant a les alternatives, veient que l'opció d'anar per Calldetenes no és factible, provem d'accedir a Santa Eugènia sortint de l'Eix per una de les sortides de Vic. Tampoc podem, ja que hauríem d'entrar al nucli urbà de Vic i l'Ajuntament també va prohibir-hi el pas de camions de més de 12 tones fa dos anys.

Amb el nostre camió seguim i a l'altura de Gurb agafem la C-17 en sentit Barcelona. Per la carretera de Prats tampoc podem entrar a Vic, ni tampoc per la de Vic Sud. Per tant, l'única opció raonable que ens queda per accedir a l'escorxador de Santa Eugènia és per la sortida de Taradell, i agafar la BV-5306. Aquesta carretera ens durà a Taradell, després de fer soroll prop de les cases de Mont-rodon (i més si la carretera té problemes misteriosos com sembla que té ara que l'han asfaltat de nou). Un cop a Taradell no molestarem gaires cases, perquè passarem pels afores del poble, i agafarem la B-520 fins a Santa Eugènia on farem una entrada triomfal travessant tot el poble fins a l'escorxador, situat a l'entrada per la banda de Vic. Respecte passar per Calldetenes, fer aquest recorregut suposa una volta d'uns 20 quilòmetres, però a partir d'ara serà l'única manera d'accedir a l'escorxador de Santa Eugènia que tindran els camions de gran tonatge durant la nit.



Un camió dels Chicharricos d'Aperitivos Tapa de Guadalajara circulant aquest dijous pel carrer Bon Aire de la variant de Calldetenes Foto: Arnau Comajoan

Encara podria haver-hi altres alternatives, gens recomanables per camions de gran tonatge, i menys de nit i venint de travessar mitja Europa, però que no molestarien veïns pel soroll més enllà que els d'algunes masies. Una d'aquestes seria sortir per l'accés del polígon de Sant Julià de Vilatorrada que es va inaugurar el mateix dia que la variant de Calldetenes (després de fer un canvi de sentit a la sortida de Sant Julià), i anar en direcció Vilalleons per agafar el camí de la Mata que va fins a l'entrada de Santa Eugènia passant per la serra de Sant Marc. Una altra podria ser, un cop a la C-17, sortir per Malla «centre» i agafar un camí asfaltat que porta al polígon de Santa Eugènia, tot passant per les cases de la Coma, Puigdollers, el Ral, Can Terrers i l'Hostal de Bolló i travessant la riera de Tona, el Gurri i la via de tren (per sota). Per sort, tant en un camí com a l'altre tenen prohibit de circular-hi els vehicles de més de 3,5 i 12 tones respectivament.

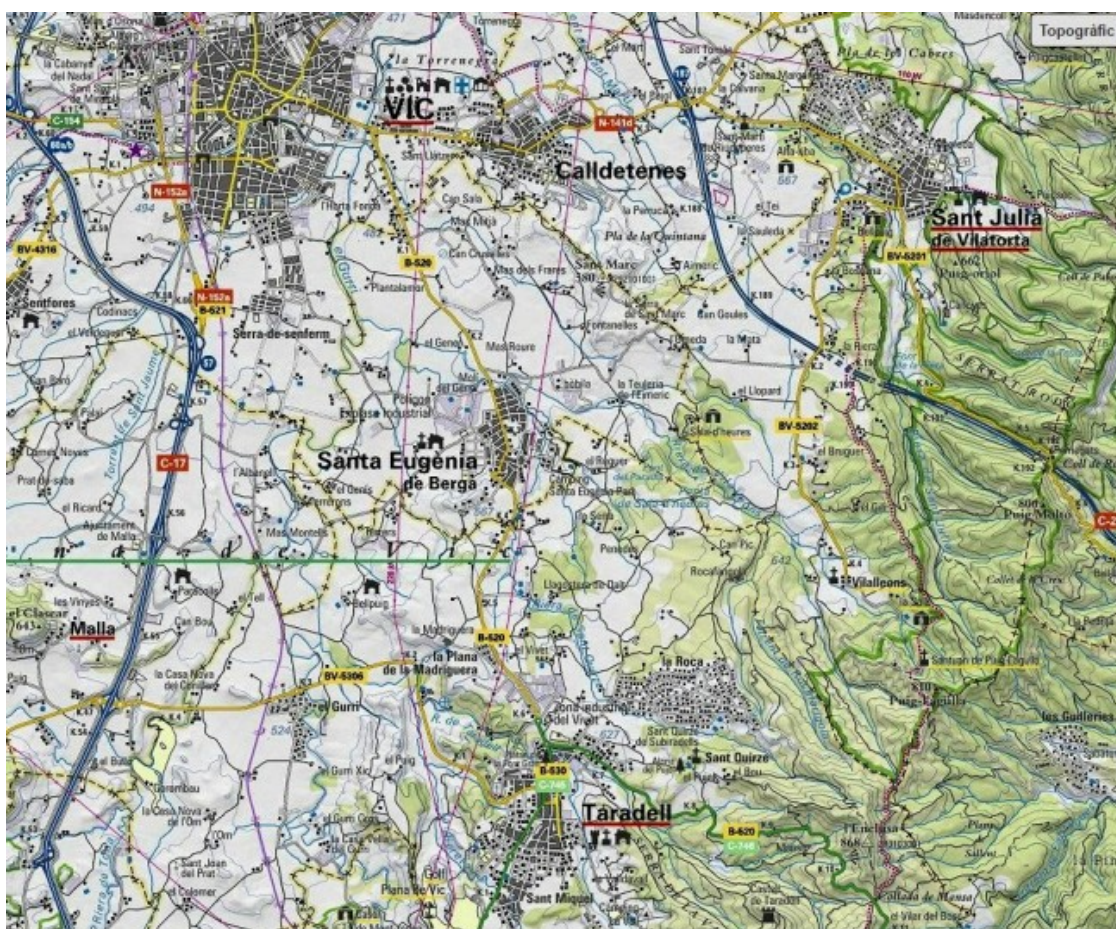
És evident que a ningú se li acudiria passar amb un camió de més de 12 tones per un d'aquests darrers camins, però sí que resulta interessant fixar-s'hi perquè podrien ser la guia del traçat de noves carreteres que permetessin comunicar l'escorxador de Santa Eugènia amb les vies ràpides.

És el cas de la famosa Pota Sud, que va generar molt rebuig entre el veïnat de la Serra de Senferm, al sud de Vic. La Pota Sud connectaria la C-17 amb Santa Eugènia, tot carregant-se l'espai agrícola i natural del voltant del que es coneix com la Muntanyeta. Afortunadament aquest projecte sembla descartat per part de l'Ajuntament de Vic, tot i que al seu dia havia estat molt defensat per Vila d'Abadal.

També és el cas, però, del que es podria anomenar la Gran Pota Sud, que consistiria en el mateix, enllaçar la C-17 amb Santa Eugènia, però pels termes municipals de Malla i Taradell, més

al sud, més o menys per on hi ha el camí actual que he comentat abans. D'aquesta possibilitat encara no se n'ha parlat gaire públicament, però si ens hi fixem, és la que recull l'Avanç de Pla del POUM que s'està redactant a Vic. La carretera hauria de creuar el Gurri i la via de tren. No aparenta a gaire barat.

Fixant-nos en l'altre camí, el de la Mata, també podria fer-se una nova carretera que connectés l'Eix Transversal, a l'altura de Sant Julià, amb Santa Eugènia. Aquesta opció encara seria més costosa, ja que l'orografia de la serra de Sant Marc entre Sant Julià i Santa Eugènia complicaria el traçat. Però un cop havent dinamitat en una banda amb el barri fantasma del Torrenal de Calldetenes, per què no dinamitar a l'altra? Dels paratges naturals que aquesta hipotètica carretera fulminaria millor no parlar-ne, tot i que no seria el primer cop que es fa una destrossa a Sant Marc.



Mapa de l'entorn de Santa Eugènia on poden veure's les diferents carreteres i camins dels quals es parla en l'article

Posats a construir, també es podrien fer alhora una de les dues potes sud i l'enllaç amb l'Eix, enllaçant així la C-17 i la C-25 directament i configurant un sistema de rondes a Vic, com si d'una gran ciutat es tractés.

Una altra possible nova carretera podria ser la variant de Santa Eugènia, assumint que tots els camions vinguessin per Taradell, perquè no haguessin de passar per dins del poble per arribar a l'escorxador.

Aquest problema de mobilitat, però, el que fa en realitat és posar cada cop més en evidència la contradicció del model del macroescorxador de Santa Eugènia, on es maten (i per tant arriben i marxen refrigerats) milers de porcs cada dia, amb el respecte pels espais agrícoles i naturals (i això que avui no parlo de purins), amb el respecte, en general, per la configuració actual dels pobles de la Plana de Vic. Cal escollir entre dos models, o en aquest cas els camions aguditzaran aquesta contradicció molestant la gent dels barris i pobles que vol dormir a la nit i que vol caminar tranquil·lament pel carrer de dia.

Cal anar a l'arrel i preguntar-se quina és la clau de l'èxit de l'escorxador, què és el que fa que països de tot Europa prefereixin (o sigui, els hi surti més rendible econòmicament) importar carn de porcs matats a Santa Eugènia. I la resposta és ben clara: perquè Le Porc Gourmet té els seus treballadors (la majoria immigrants) en condicions que es podrien qualificar d'esclavatge, en règim d'autònoms mitjançant falses cooperatives de treball associat, sense cap tipus de dret de representació sindical, etc. Si el macroescorxador de Santa Eugènia tractés els treballadors de manera digna, deixaria de ser rendible utilitzar-lo per a la majoria dels seus clients i s'acabaria el problema de la massificació de camions.

Per contra, es podrien tirar endavant les noves carreteres plantejades abans. Fer-ho, tenint en compte que no responen a cap altra necessitat de mobilitat que als camions de l'escorxador, a més de les conseqüències directes de pèrdua d'espais naturals i agrícoles, significaria donar per bo el model d'esclavatge de Le Porc Gourmet, i de la ramaderia integral en definitiva, que alhora també perjudica les petites explotacions ramaderes i agrícoles.

És necessari, doncs, tornar a un model en el qual senzillament les diverses activitats del sector porcí es facin de manera descentralitzada, un model de proximitat, recuperar la sobirania alimentària, garantint drets laborals, respectant la terra tot treballant-la i no trinxant-la. Com a exemple, una passa recent en aquesta direcció és l'escorxador de proximitat de Prats de Lluçanès inaugurat el mes passat. Perquè ningú s'atrevirà a defensar Le Porc Gourmet pels llocs de treball que genera, espero (i bé, diversos petits escorxadors també en generen).

Per acabar, ja que parlem de carreteres, expressar tot el suport a la mobilització d'aquest diumenge a l'altra banda del Montseny per evitar la construcció de la carretera asfaltada entre les Illes i Sant Marçal perquè, recordem-ho sempre, són també vies obertes a l'especulació.