

# El bistec viajero.

## La contribución de los circuitos de proximidad alimentarios al decrecimiento

Ferran García\*

Si los alimentos que consumimos llevaran un cuentakilómetros incorporado nos daríamos cuenta de un par de cosas: que para llegar a nuestra boca han viajado mucho y que cada año que pasa lo hacen más.

Que nuestra alimentación actual es muy viajera no es un hecho evidente para muchos productos que en nuestro imaginario aún se sitúan como «locales»,<sup>1</sup> ni tampoco se evidencia con la suficiente intensidad la conexión indisoluble entre el alimento viajero y un muy concreto y determinado modelo de producción agroalimentaria, por un lado, y un modelo donde se compran e incentivan su consumo: el supermercado, por el otro. Y la realidad es que existe una clara senda que conecta a la alimentación kilométrica con el mito del crecimiento ya que todos los elementos enumerados antes pueden ser puntos centrales de la crítica que hace el decrecimiento a los cánones del capitalismo actual.

La producción, transformación, distribución y consumo de los alimentos necesita cierta cantidad de energía y materiales para llevarse a cabo. A medida que se va alejando la zona de producción del alimento de la boca destinataria aparece de manera inmediata, y como paradigma, un incremento de energía y materiales. Los alimentos kilométricos contienen en su interior, como si fueran *matrioskas* (muñecas rusas), un modelo de producción alimentaria intensivo e industrializado que es petrodependiente y un colador energético, un modelo de distribución basada en el supermercado y un modelo de infraestructuras y



© Veterinarios sin fronteras.

destrucción del territorio asociado a las rutas de comercio internacional.

La crítica al *kilometrismo* alimentario no se limita al transporte, sino que va mucho más allá, es una crítica directa al estómago (el centro mismo, el ombligo) de la creencia capitalista en el crecimiento ilimitado.

### LA PRODUCCIÓN

La agricultura y la ganadería pueden ser actividades altamente eficientes desde el punto de vista energético, cuando se insertan en los modelos ecosistémicos, cerrando ciclos, y buscando la complementariedad energética de sus actividades. Pero el modelo corporativo ha roto todos estos esquemas y es hoy en día un claro ejemplo del despilfarro

---

\* Miembro de Veterinarios Sin Fronteras ([ferran.garcia@veterinariossinfronteras.org](mailto:ferran.garcia@veterinariossinfronteras.org))

<sup>1</sup> Naranjas, manzanas, uvas, melones, y otras frutas verduras y hortalizas, productos del mar, pesca y acuicultura, soja, maíz, alimentación animal, etc.

energético. Se estima que la agricultura intensiva gasta entre 6 y 7 veces más energía por unidad de alimento obtenido que la opción agroecológica (Pretty, 2001). Es decir, apostar por esta agricultura y ganadería significa seguir profundizando en la actual crisis energética y seguir la actual carrera desbocada en busca de más y más energía.

### Se estima que la agricultura intensiva gasta entre 6 y 7 veces más energía por unidad de alimento obtenido que la opción agroecológica.

Por si eso fuera poco, la fuente energética de la que bebe el modelo agroindustrial es la de un recurso no renovable, cada vez más escaso y extremadamente conflictivo y contaminante: el petróleo. Los fertilizantes sintéticos son petróleo, los agrotóxicos son petróleo, la mecanización es petróleo, los riegos son petróleo, la revolución verde, en suma, es petróleo.

La absoluta dependencia petrolera de los sistemas agroganaderos industriales y su ineficiencia energética se puede ejemplificar con la energía necesaria para fabricar las toneladas de fertilizantes sintéticos utilizados en España en 2006. Para obtenerlos se necesita la misma energía en forma de gasolina que la que utilizan 3 millones de coches al año en el Estado Español. Es decir, la producción de

fertilizantes Nitrogenados equivale a tener tres millones de coches más en España.<sup>2</sup>

## EL TERRITORIO Y LAS INFRAESTRUCTURAS

El paquete de los alimentos kilométricos incluye además otro elemento preocupante: la destrucción del territorio y la demanda de materiales y energía que representan la construcción de infraestructuras necesarias para su almacén y transporte. Autovías y otras rutas terrestres, puertos o aeropuertos crecen alrededor de estos cultivos con el objetivo de sacar la mayor cantidad de producto de la manera más rápida posible hacia los nodos de interconexión global del flujo agroalimentario. Como por ejemplo el caso de la soja procedente de Argentina, Brasil o Paraguay con destino España<sup>3</sup> y la maraña de infraestructuras asociada que de nuevo ahonda en el sinsentido del modelo actual.

## KILÓMETROS Y MÁS KILÓMETROS

Este tipo de agricultura tiene una vocación claramente viajera y salta por encima de los circuitos locales de producción-distribución. Tanto a nivel internacional como nacional, el vaivén alimentario crece. Así, en los últimos 10 años la importación de alimentos en España ha crecido un 66%<sup>4</sup> y el 25% de las mercancías que se transportan por carretera en España son alimentos.<sup>5</sup>

## ¿CUALES SON LOS ALIMENTOS VIAJEROS?

Puede existir la tentación de asociar los alimentos kilométricos a los llamados «productos del postre colonial», es decir: café, azúcar, cacao o té, por ejemplo. O bien pensar en «los alimentos exóticos», principalmente frutas de origen tropical (bananos, piña, mangos, kiwis, etc.). Si bien estos son una parte de los alimentos migratorios, representan solo la más pequeña. Esta cesta viajera se completa con los alimentos tradicionalmente locales pero que cada vez son más lejanos

<sup>2</sup> Cálculos propios a partir de datos de INE, Ministerio de Medio Ambiente, Asociación de Fabricantes Fertilizantes España, consumos y kilometrajes medios anuales por automóvil en España.

<sup>3</sup> Para más información ver <http://www.veterinariosinfronterass.org/ProjectDocuments/Denuncia/6/DOC%206,%20LA%20DEUDA%20DE%20LA%20SOJA.pdf>.

O el caso de la Hidrovía Paraná-Paraguay <http://www.taller.org.ar/Megaproyectos/Hidrovía/DuenosRio.pdf>

<sup>4</sup> AEAT. Aduanas españolas.

<sup>5</sup> Datos de Ministerio de Fomento para 2005, expresados en toneladas-kilómetro y para productos agrícolas, forrajes, animales vivos y productos alimenticios.

(naranjas, manzanas, uvas, melones, etc.), y con la pesca y acuicultura. Pero en realidad también esos productos son minoritarios en el ir y venir alimentario español/europeo. El leviatán indiscutible de los alimentos kilométricos permanece a menudo muy oculto: la ganadería industrial, el bistec viajero. En nuestro país se realiza el montaje de las piezas pero tanto buena parte de los animales como su alimentación proceden de otras regiones. En Europa, el 75% de las importaciones agroalimentarias son para la alimentación animal, y el 50% de ellas son directamente soja para los piensos, y en algunas zonas donde este modelo ha florecido de manera espectacular, como en Cataluña, el 65% de los animales y más del 70% de los componentes de los piensos que utiliza la ganadería catalana se importan.<sup>6</sup>

## ¿DONDE SE VENDEN? SUPERMERCADOS

El gran aparador por el que se comercializan estos alimentos kilométricos son las Grandes Cadenas de Distribución.<sup>7</sup> El sistema de producción intensivo y a gran escala y el sistema de distribución basado en el *supermercadismo* van de la mano. Es una cooperación capitalista en toda regla. Los efectos del crecimiento del *supermercadismo* también trascienden el ámbito agrícola en el que se basa la producción de los alimentos que ofrecen, y se manifiestan en temas como el transporte, la energía, los residuos, el *sobreenvasado*, el modelo urbano que promueven, el consumismo desbocado, y un largo etcétera que hacen que los «supermercados» (bajo los distintos formatos en que operan) sean unos actores claves como arietes del modelo capitalista.

## CIRCUITOS CORTOS

El modelo alimentario descrito someramente es un claro ejemplo de la fe en el crecimiento y a donde nos lleva ese

camino. Sin duda alguna, la mejor manera de traer el «ateísmo» de la religión del crecimiento a nuestros platos y de practicar diariamente otro modelo socioeconómico que no se supedita al crecimiento como norma, la encontramos en la práctica de la alimentación basada en la soberanía alimentaria, que incluye un modelo de producción agroecológico y circuitos cortos de producción-comercialización-consumo. Alimentos producidos cerca de nosotros, de temporada, adaptados a nuestros ecosistemas, de producción agroecológica, por campesinos/as, con poca industrialización posterior, y comercializados en radios cortos a su producción nos aseguran una práctica cotidiana y revolucionaria del decrecimiento en el ámbito alimentario.

Exitosos ejemplos de este paradigma los encontramos por doquier, se trata de campesinos/as organizados/as en contacto con el consumidor también organizado, saltando por encima de los cárteles oligopólicos que condicionan toda la cadena alimentaria. El caso de Erralde en Euskadi, la red Ecoconsum en Cataluña, Bajo el Asfalto está la Huerta de Madrid, el Moviment per l'Horta en Valencia, Almocafre en Andalucía o iniciativas como la ARCO promovida por el sindicato campesino COAG, entre otros muchos, demuestran, una vez más, que la utopía consiste en seguir pensando en el modelo alimentario corporativo como el de futuro.

## REFERENCIAS

JULES PRETTY and ANDREW BALL (2001), «Agricultural Influences on Carbon Emissions and Sequestration - A Review of Evidence and the Emerging Trading Option», Centre for Environment and Society Occasional Paper, University of Essex.

---

<sup>6</sup> Calculando los porcentajes medios de cereales, oleaginosas y el resto de componentes significativos en los piensos industriales y los porcentajes de importación de cada uno de ellos.

<sup>7</sup> Para mas información ver [www.supermercadosnogracias.org](http://www.supermercadosnogracias.org).