

Comer largas distancias, comer petróleo

Jorge Riechmann

Los sistemas agroalimentarios de las naciones industrializadas son enormemente "petrodependientes". Esto no sólo supone una gran vulnerabilidad (el petróleo es un recurso finito que está agotándose rápidamente), sino que además hace que el sector contribuya de forma significativa al cambio climático. Aunque cada eslabón de esas cadenas alimentarias industrializadas y "petrodependientes" emite gases de efecto invernadero (sobre todo CO₂), un eslabón especialmente importante es el transporte de alimentos a larga distancia.

El informe *Eating Oil: Food in a Changing Climate*, publicado en diciembre de 2001 por la ONG británica SUSTAIN y el Centro de Investigación Elm Farm, alerta sobre este fenómeno y lo cuantifica. *El transporte de alimentos a larga distancia casi se ha duplicado en los últimos 30 años*: concretamente, en el periodo entre 1968 y 1998, el comercio internacional de alimentos aumentó un 184% (mientras que la producción de alimentos sólo creció el 84%), lo que significa que los alimentos

viajan más y a mayores distancias por tierra, mar y aire.

En el Reino Unido, entre 1985/86 y 1996/98, las distancias promedio recorridas por los consumidores para hacer la compra aumentaron un 57% (de 14 a 22 kilómetros), y también la frecuencia (de 1,68 a 2,42 veces por semana). Los planificadores de supermercados estiman que la gente viajará en automóvil hasta 70 kilómetros (35 de ida y 35 de vuelta) sólo para ir de compras. Y, si estos desplazamientos ya causan mucha contaminación, los kilómetros que vuela la cesta de alimentos que compra típicamente una familia cada

VOLAR CALIENTA EL CLIMA DEL PLANETA

- ◆ **El tráfico aéreo es la fuente de emisiones de gases de efecto invernadero que está creciendo más deprisa.** Entre 1990 y 2001, expresado en pasajeros/km, ha crecido un 7,4% en promedio anual; el tráfico en los aeropuertos de la UE se ha quintuplicado entre 1970 y 2000.
- ◆ **De todas las modalidades de transporte, el avión es la que más contribuye a las emisiones de dióxido de carbono.** Sus emisiones son dos veces más elevadas que las de un automóvil, y seis veces más elevadas que las del tren o el autobús (en pasajeros/km). Por cada litro de combustible de aviación que se quema, se liberan 2,5 kg de dióxido de carbono a la atmósfera.
- ◆ En la web www.chooseclimate.org, cualquiera puede calcular los costes ecológicos reales de un viaje en avión.

semana *causarán cincuenta veces más contaminación y calentamiento del planeta* que esos viajes en coche.

Por otra parte, el transporte de mercancías por tierra en la Unión Europea se ha triplicado desde 1970. Los alimentos y piensos para animales representan nada menos

¿Qué sentido tiene que en un año Gran Bretaña importase 126 millones de litros de leche y exportase 270 millones?

que un 30% de todas las mercancías transportadas.

Algunas formas de comercio con alimentos resultan claramente un desatino: ¿qué sentido tiene que en un año –1997– Gran Bretaña importase 126 millones de litros de leche y exportase 270 millones? Además, se utiliza más energía para transportar los alimentos que la proveniente de los propios alimentos (en la forma de calorías alimentarias). Por ejemplo: por cada caloría de lechuga iceberg que vuela de Los Ángeles a Londres se están quemando 127 calorías de combustible.

Tampoco hay que pensar que promover el comercio a larga distancia de alimentos vaya en el interés de los países más pobres (o más bien: de sus poblaciones más pobres). En un período en que las exportaciones de fruta desde Kenia se duplicaron, el consumo doméstico cayó de 30,5 a 26,5 kilos por persona y año.

Algunas clases de alimentos siempre tendrán que ser importados, pero hay formas de transporte mucho menos perjudiciales para el medio ambiente que otras. *El transporte por mar es una de las mejores opciones*, ya que –en lo que a alimentos se refiere– el transporte terrestre genera seis veces más CO₂ y el flete por aire cincuenta veces más.

Los alimentos ecológicos utilizan en su producción menos energía que los alimentos convencionales. La leche convencional, por ejemplo, necesita cinco veces más energía por vaca que la ecológica. Pero en un país como Gran Bretaña, como el 75% de los alimentos ecológicos que se consu-

men son importados, queda anulado uno de los principales beneficios ambientales de los alimentos ecológicos. Cuando éstos son importados por avión desde Nueva Zelanda, el consumo de energía del transporte es 235 veces mayor que el ahorro de energía en la producción ecológica. En Gran Bretaña, una cesta típica de 26 productos ecológicos importados ha dado seis veces la vuelta al mundo (241.000 kilómetros).

Un estudio de caso comparaba un típico menú inglés compuesto a base de ingredientes importados, frente a otro cocinado con ingredientes locales comprados en el mercado de abastos. En el primer caso, la comida había viajado 24.364 millas y consumido 52,7 megajulios de energía; en el segundo caso, apenas 376 millas y 1,04 megajulios. Como se ve, las diferencias resultan sustanciales.

Para luchar contra el cambio climático y avanzar hacia un desarrollo que de verdad sea sostenible, urge acortar esos largos kilómetros de viaje (y las correspondientes emisiones de CO₂) que incorporan los alimentos. Para ello necesitamos *recentrar la producción y el consumo sobre el territorio*, promoviendo activamente el consumo de alimentos locales y de temporada. Comer de lo cercano es tan importante –o más– que comer ecológico.

Fuentes:

Food Magazine n.º 56 (2002)

www.sustainweb.org/pdf/eatoil_pr.PDF (documento en la página web de la organización británica SUSTAIN.

Más información:

Jorge Riechmann, *Cuidar la T(t)ierra*. Icaria, Barcelona, 2003.