

FERROCARRIL Y REDES SOLIDARIAS DE DISTRIBUCIÓN DE ALIMENTOS EN PATAGONIA

Gorriti J; Ianowski MV; Cecchini V; Doñate, MT; Manzoni M

Colectivo agroecológico del río Negro, Viedma, Rio Negro, Argentina, gorritijosefina@gmail.com

Resumen

En este trabajo se contextualiza en forma breve la existencia de redes de distribución regional e interregional de alimentos frescos en Patagonia, a través de la organización de consumidores y agricultores, que construyen de manera colectiva la producción, comercialización y consumo del alimento agroecológico, con valores de solidaridad y confianza. Como eje de esos procesos, se puntualiza en las alternativas de transporte y particularmente en las condiciones de utilización del Ferrocarril como medio de transporte.

Posteriormente se presenta la descripción de una iniciativa del Colectivo Agroecológico del río Negro (Viedma –Patagones) y de la Red de Alimentos Cooperativos Patagónicos, de comercialización de frutas y hortalizas agroecológicas, localizada en el norte de la Patagonia.

El Colectivo Agroecológico nace en el verano 2017/2018, con la cosecha de los primeros productos en transición agroecológica y las ventas a consumidoras organizadas que venían trabajando en la sensibilización acerca del consumo como acción política de transformación. Actualmente, es una red local integrada por trece familias productoras, consumidoras organizadas, e instituciones, a través de la cual se realizan transformaciones productivas agroecológicas en las chacras, acompañamientos técnicos, puesta en marcha y sostén de canales cortos de comercialización (bolsones, ferias locales semanales y regionales periódicas), organización del consumo y sensibilización acerca del consumo consciente.

El vínculo entre la Red de Alimentos y el Colectivo Agroecológico se genera en 2021 por la necesidad de las familias productoras de ubicar excedentes de la producción de papa agroecológica. En este proceso es fundamental la existencia del servicio de transporte del ferrocarril, el Tren Patagónico, una sociedad anónima manejada por el estado provincial. Este transporta personas, pero incluye en la formación vagones de carga y de encomiendas para el envío de productos, conectando de esta manera la producción de la zona costera de valles irrigados, a la meseta y cordillera de la provincia de Rio Negro y Neuquén. En este intercambio, la oferta se construye con la disponibilidad de hortalizas y frutas de las familias agricultoras del Colectivo. La demanda proviene de grupos de consumidores organizados de diferentes localidades, que canalizan a su vez la producción a través de nodos y ferias.

Los envíos se realizan desde Viedma hacia las localidades de Maquinchao, Huahuel Niyeo (Ing. Jacobacci), Bariloche, Dina Huapi, Villa la Angostura y San Martín de los Andes, en la provincia de Neuquén. La experiencia de estos dos años ha ido generando aprendizajes en la gestión comunitaria del alimento a nivel interregional, a través de la coordinación de organizaciones de consumidores y productores, con intermediación solidaria para la comercialización, facilitada en este caso por la existencia de un medio de transporte con tarifas accesibles.

Consumo organizado, redes de distribución, ferrocarril

Desde el surgimiento de las Feria Francas en la provincia de Misiones, durante la década del '90 del siglo pasado, la Agricultura Familiar Campesina Indígena ha tenido un crecimiento sostenido en todo el país (aunque subordinado en comparación a los circuitos de distribución hegemónicos) a través de la inserción de sus productos en mercados locales como ferias, fiestas y eventos, almacenes y sistemas de distribución de diferente alcance, afianzados cada vez más mediante mecanismos de promoción y comercialización digital.

Actualmente, la necesidad de ampliar los mercados disponibles, de fortalecer el abastecimiento local, así como de construir circuitos de distribución propios, está llevando al surgimiento de nuevas iniciativas. El aumento de la escala de producción y la consolidación de organizaciones nacionales, como la Unión de Trabajadores de la Tierra, está generando experiencias de corredores productivos dirigidos no sólo hacia los grandes centros urbanos, sino también integrando a diversas localidades de las Regiones Noroeste, Pampeana o Patagónica.

La Red de Alimentos Cooperativos, de alcance nacional, genera circuitos de comercialización de alimentos frescos y elaborados con una lógica de integración regional e interregional, fortaleciendo puntos de venta en diferentes localidades donde hay integrantes de la Red, entre otras estrategias. Podemos mencionar también a la Federación Alta Red, que funciona como un ámbito de coordinación de comercializadoras solidarias, y a la Red de Comercio Justo del Litoral, que, con diferentes formatos organizativos, muestran las posibilidades de generar nuevos circuitos que articulen la producción y el consumo, integrando territorios.

Otros casos de circuitos de distribución se están dando por las comercializadoras solidarias y grupos de personas consumidoras uniendo la oferta de productos desde diversos puntos hacia otro lugar que demanda. O entre organizaciones que poseen locales de venta y que necesitan colocar sus productos en otras regiones y a la vez diversificar la oferta propia con productos de otras regiones, y así coordinan un

intercambio.

Un factor clave en la constitución de estos circuitos de distribución es el transporte. La disponibilidad y el costo de un medio de transporte, junto con el volumen a transportar, condicionan las posibilidades de llegar a los lugares de consumo con un precio accesible. No todas las zonas cuentan con alternativas disponibles de transporte automotor, sobre todo en zonas rurales de población dispersa o localidades de menor población, donde hay que trasladar la producción a un punto de despacho más o menos distante.

Algunas iniciativas utilizan vehículos propios, otras utilizan empresas de transporte. Cuando se recurre a estas últimas si la frecuencia es continua y no muy espaciada en el uso del servicio hay chances de conseguir una tarifa diferencial que haga menos costosos los envíos.

¿Y qué pasa con el ferrocarril? En las zonas en que aún se mantienen en uso los ramales, puede haber servicios de transporte de pasajeros o de carga. Ferrocarriles Argentinos Sociedad de Estado, articula la gestión de la mayor cantidad de ramales en el país (San Martín, Belgrano y Urquiza), sin embargo, algunos de esos ramales hoy están concesionados y tienen una diagramación de uso ya establecida donde no es simple incluirse. En los servicios de carga circulan cereales, oleaginosas, subproductos, azúcar, cemento, piedra, fundente, carbón, fertilizantes, metales, madera, vino, aceitunas, melaza, agua y otras cargas eventuales. Algunos circuitos tienen más demanda de lo que pueden transportar, como por ejemplo el ramal Urquiza. Los servicios de carga funcionan con planificaciones anuales. Los vagones no son herméticos y el volumen mínimo para transportar es un vagón, en el que pueden entrar entre 20 y 24 pallets. Las tarifas son por tonelada y un vagón puede llevar alrededor de 30 toneladas, aunque varía según la carga. Cada carga debe ser enviada con la documentación requerida, una carta de porte. Respecto a los tiempos de envío, los servicios pueden llevar 10 días o hasta 15 en ciertas situaciones. Para algunos servicios se incluyen la carga y descarga y en otros no. En algunos casos hay empresas que realizan ese servicio.

En los servicios de transporte de pasajeros bajo la órbita de Ferrocarriles Argentinos Sociedad de Estado no es habitual que se pueda transportar otras cargas en vagones complementarios, en lo que se suele llamar formación mixta.

En Argentina, otros servicios ferroviarios son propiedad de las provincias, como es el caso del Tren Patagónico en Río Negro. Se trata de un tren de pasajeros, con posibilidad de enviar encomiendas, que conecta los extremos de la zona costera (Viedma) con la cordillerana (Bariloche), pasando por localidades intermedias del interior.

A continuación nos interesa relatar una experiencia que utiliza el Tren Patagónico para

la distribución de alimentos. Se trata del Colectivo Agroecológico del río Negro (Viedma/Patagones), integrado por 13 familias productoras en transición agroecológica, consumidoras organizadas, organizaciones sociales e instituciones locales. Los productos provienen de las chacras de las familias productoras, que se encuentran en un proceso de transición agroecológica y venden sus productos a través de los canales de comercialización del Colectivo (bolsones, feria agroecológica local y ferias regionales de manera periódica). También comercializan en la Feria Municipal de Frutas y Verduras, y a través de mayoristas. A partir del año 2021, desde el Colectivo se comienzan a realizar ventas a través de la Red de Alimentos Cooperativos, utilizando el Tren Patagónico como medio de transporte. Como antecedente local, hubo cooperativas de productores que realizaron envíos de hortalizas hacia la zona cordillerana, pero fueron discontinuados. Actualmente, hay un mayorista de hortalizas de la zona que envía ocasionalmente a través del tren productos hacia la zona de Bariloche.

La posibilidad de utilizar el tren para los envíos de productos hacia la cordillera surge ante la necesidad de ubicar excedentes en 2021, durante la pandemia ocasionada por el Covid-19. En la Cordillera y la línea sur de Río Negro, comienzan a organizarse los consumidores para su abastecimiento en el marco de la Red de Alimentos Cooperativos. El tren se presenta como la única opción para hacer llegar la producción hacia el suroeste. En estos envíos, los productos son hortalizas y frutas diversas que varían según la temporada.

Las producciones provenientes de la zona de Viedma, se despachan ahí y se comercializan en las localidades de Maquinchao (550 km), Jacobacci (623 km), Bariloche (824 km), que cuentan con estaciones del tren. En el caso de San Martín de los Andes (1015 km), se retiran en transportes particulares los productos que llegan a Bariloche.

A nivel operativo, una vez coordinada la demanda, se gestionan los envíos ante el área de encomiendas cuando se envía hasta 3.000kg, y con la jefatura de la estación en caso de que se envíen más de 3.000kg. El tope del vagón de carga son 30 toneladas.

Si bien el tren es de pasajeros y de frecuencia semanal, según la época del año, se puede llevar encomiendas o cargas. La formación traslada hasta un máximo de un vagón de encomiendas y otro para cargas mayores. Por restricciones de la locomotora, en las temporadas turísticas de mayor afluencia, tanto durante el invierno como el verano, puede ser que se priorice exclusivamente el transporte de pasajeros en algunos servicios.

Con respecto a los costos de los envíos, son relativamente bajos. Surgen de una tasa fija predefinida por Tren Patagónico, más el impuesto al valor agregado (21%), más el 1% que corresponde al seguro. A valores de agosto de 2023 el costo aproximado es de

\$22,5 el kilo transportado.

Los empaques varían según el tipo de producto. Para las hortalizas pesadas se usan bolsas aireadas. La fruta se ubica en cajones. En cambio, para las hortalizas de hoja se utilizan bolsas de polietileno, que permiten conservar mejor la humedad.

Para despachar, el transporte hasta el ferrocarril se resuelve en vehículos particulares de las familias productoras o consumidoras, y en alguna oportunidad con vehículos del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria. La carga en los vagones se realiza manualmente y colaboran entre productores y quienes se encargan de la comercialización. En caso de que sea mucha producción se destina un jornal a alguna persona que quiera realizar el trabajo.

Las frecuencias de los envíos dependen del pedido que se organice con las organizaciones de consumo de otras localidades, la disponibilidad de vagón y la temporada. Se hacen durante todo el año. Durante 2023 se enviaron 150kg todas las semanas. Y, además, una vez por mes 4000 kg aprox., es decir un total mensual de 4600 kg.

La recepción requiere una coordinación precisa, ya que los productos no se pueden guardar en las estaciones. Los reciben los mismos grupos de consumidores que se organizan para descargar, repartir, cobrar, pagar. Hasta el momento, esta gestión es voluntaria por parte de las organizaciones, aunque se está discutiendo la posibilidad de que sea una actividad remunerada.

En este circuito de distribución, hay consumidoras que organizan la oferta y consumidores que dinamizan la demanda a través de la voluntad de comprar a productores agroecológicos y en transición, y de organizarse para hacerlo. Se organiza la compra, se organiza la venta y su respectiva administración, para acercar a las familias productoras la valorización de su trabajo reflejado en los precios justos. Es importante comentar que, tanto las familias productoras a través de la comercialización y los consumidores organizados, aportan un porcentaje del total de la compra a la gestión de la Red.

La experiencia de estos dos años ha ido generando aprendizajes. Desde la forma de empaquetar la producción, cargarla para que llegue en óptimas condiciones, el consenso sobre los precios o la forma de presentación de cada producto. La administración de la diversidad de productores y consumidores no es simple. La interacción con quienes gestionan el Tren Patagónico ha presentado dificultades, pero se van superando y se expande gracias a su funcionamiento.

Para ir cerrando, la agricultura familiar viene revitalizada consolidando canales de comercialización más complejos e interrelacionados. Esta experiencia muestra las posibilidades que se abren al generar alianzas (con consumidores e instituciones)

locales e interregionales para conciliar el acceso a nuevos mercados y el abastecimiento de alimentos frescos, sanos y más accesibles para el pueblo.

Las condiciones actuales del servicio ferroviario mayoritario muestran que no es una solución automática para el envío de productos de la agricultura familiar, debido a la disponibilidad y características del servicio como los volúmenes y tiempos de envío, necesidades de empaque especiales, la carga y la descarga, y las distancias mínimas que lo hagan más ventajoso que el transporte automotor.

Sin embargo, la experiencia del Tren Patagónico, el Colectivo Agroecológico del Río Negro y la Red de Alimentos Cooperativos Patagónicos, demuestra que, en distancias de más de 500 km, posibilitando cargas menores a un vagón y con tarifas accesibles, el tren es una opción muy favorable.