

## | HISTORIA |



FOTOS ARCHIVO SUSANA BORAGNO

El tren lechero, pieza clave en el origen del sector lácteo

## Los trenes lecheros, memoria de pioneros

Hasta hace sólo 50 años, la leche llegaba a Buenos Aires en tachos transportados por el ferrocarril

Por Susana Boragno

Para LA NACION

Evocar los trenes lecheros permite recordar detalles de aquella vida pasada que no debe perderse de vista para no caer en el olvido, tiempos que hoy parecen un tema de la prehistoria. Hace sólo 50 años se los podía ver junto a los de coches de pasajeros, los vagones de carga y al furgón circulando por las vías todos los ramales ferroviarios.

En la pequeña aldea, la provisión de leche se hacía con los tambos próximos a la ciudad. Norberto Quirno tenía un despacho en la calle Victoria (actual H. Irigoyen) entre Tacuarí y Buen Orden (actual B. de Irigoyen) y se abastecía de su tambo, ubicado en el pueblo de San José de Flores.

Desde esa época ya se bautizaba la leche, algunos lecheros se juntaban a orillas del río para agregarle agua. A medida que aumentaba la población los tambos se fueron corriendo para la campaña y además porque desde 1883, un Reglamento de Tambos de la Capital decía: "No podrán establecerse (...) casas de vacas, yeguas, burras (...) o tambos para el expendio de leche, sin haber tenido previamente permiso del señor intendente de la Municipalidad".

El ferrocarril que se iba extendiendo por todo el territorio comenzó a ser utilizado para el transporte de la leche y muchas estaciones empezaron siendo casillas de madera, donde se reunían los tamberos a la espera del tren para que le transportaran la leche, tal es el caso de las estaciones Haedo y Francisco Alvarez, por ejemplo. El trabajo de tambo era realizado sobre todo por inmigrantes vascos españoles y franceses que usaban sus clásicas boinas, alpargatas, chalecos y fajas. Se levantaban bien de madrugada, primero ataban las patas y la cola del animal y con un cepillo lavaban las ubres. Ayudado por un banquito de una pata atado a la cintura, se sentaba y comenzaba las tareas de ordeño, el balde se iba llenando de espuma y leche gorda.

De los baldes se trasvasaba el fluido a los tarros limpios y ya con el ca-

rrero cargado y atado a los caballos de tiro, a veces ayudado por un cadenero iba directamente a las paradas o a la estación a esperar la llegada del tren, si llegaba tarde, justo a la hora de la partida, cargaba rápido y le decía la cantidad de tarros al empleado ferroviario que lo anotaba en la planilla. Era frecuente que antes de regresar a su casa, el tambero pasara por el boliche, generalmente frente a la estación a tomar un vaso de caña o ginebra y jugarse un partidito de truco o un chinchón.

Los trenes lecheros iban arribando a las zonas de consumo, paraban en las estaciones donde esperaban los carritos lecheros. El horario de arribo era a partir de las 10 aunque a veces podían llegar a las 17, por suceder algún accidente, descarrilamiento o por motivos climáticos.

En la estación Liniers, lado Norte, existía una importante plataforma donde estacionaban un número considerable de carros que cargaban la leche para el reparto del día siguiente. Por la tarde, a las 4 pasaba un tren recolectando los tarros vacíos, que se acomodaban en la plataforma la-



Primera logística láctea

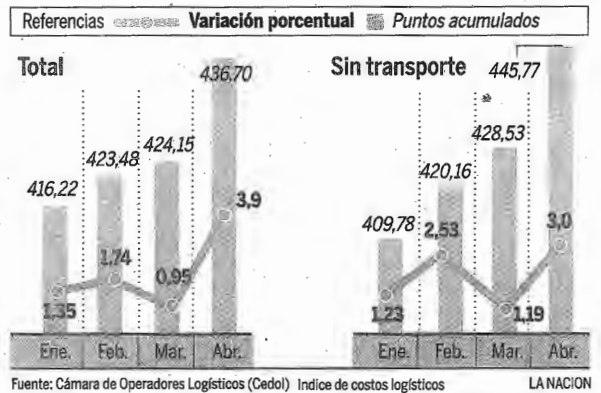
do Sur y como el muelle era de espacio reducido, más de una vez, por las trepidaciones de los trenes, se venía abajo cayendo a las vías, provocando chispas y accidentes. Luego debía armarse nuevamente la pila.

A partir de la década del 50 se comenzó a prohibir en la Capital el transporte de leche en tarros y estos trenes lecheros dejaron de prestar servicios. Entonces los tamberos esperaban en la orilla de la ruta los camiones cisterna con refrigeración, donde se volcaba la leche y luego los trasladaban a las usinas para su posterior pasteurización y embotellamiento. Los trenes lecheros quedaron como una expresión de un transporte lento que se detiene en todas las paradas. Pero en todos esos años, estos transportes ferroviarios fueron muy útiles y necesarios.

La autora es historiadora especializada en medios de transporte. E-mail: susanaboragno@fibertel.com.ar

## FUERTE SUBA DE LOS COSTOS LOGÍSTICOS

La Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (Cedol) informó que, en abril, su índice de costos logísticos tradicional —que incluye el transporte— marcó una suba del 3,9%. En tanto, el mismo índice pero excluyendo los costos del transporte trepó 3%. En los últimos doce meses, ambos indicadores aumentaron el 29,13% y el 24,85%, respectivamente. Más información sobre los índices de Cedol y de Fadeaac, entidad que agrupa a los transportistas, en: [www.cedol.org.ar](http://www.cedol.org.ar).



NO HAY RENDIMIENTO SIN LOGÍSTICA  
NO HAY BUENA LOGÍSTICA SIN GEFCO

Un suministro en su cadena logística puede ser el punto de partida para mejorar el rendimiento. GEFCO ofrece soluciones de logística que ayudan a los fabricantes a mejorar su eficiencia y reducir los costos. GEFCO ofrece servicios de logística que ayudan a los fabricantes a mejorar su eficiencia y reducir los costos. GEFCO ofrece servicios de logística que ayudan a los fabricantes a mejorar su eficiencia y reducir los costos.

**GEFCO**  
LOGISTICS FOR MANUFACTURERS

www.gefcoco.com.ar