

### Tambos familiares, movilidad y accesibilidad en General Paz (Buenos Aires, 1960-1990)

**Alejandra de Arce<sup>i</sup>**

Universidad Nacional de Quilmes / Consejo Nacional de Investigaciones Científicas  
y Técnicas

[aledearce@gmail.com](mailto:aledearce@gmail.com)

**Alejandra Salomón<sup>ii</sup>**

Universidad Nacional de Quilmes / Consejo Nacional de Investigaciones Científicas  
y Técnicas

[alejandra.laura.salomon@gmail.com](mailto:alejandra.laura.salomon@gmail.com)

RECIBIDO 22-01-2024

ACEPTADO 28-03-2024

Cita sugerida: De Arce, A. y Salomón, A. (2024). Tambos familiares, movilidad y accesibilidad en General Paz\_(Buenos Aires, 1960-1990).\_Revista *Huellas*, Volumen 28, N° 1, Instituto de Geografía, EdUNLPam: Santa Rosa. Recuperado a partir de: <http://cerac.unlpam.edu.ar/index.php/huellas>

DOI: <http://dx.doi.org/10.19137/huellas-2024-2810>

## Resumen

Entre las décadas de 1960 y 1990, la actividad tambera familiar, eslabón clave del circuito lechero emplazado en la cuenca lechera de la provincia de Buenos Aires, experimentó significativas transformaciones, de la mano de la obligatoriedad de la pasteurización, la mecanización de las tareas, el declive ferroviario, la difusión del transporte automotor, el menor requerimiento de mano de obra, los cambios en la demanda láctea y la expansión de las grandes usinas diversificadas. En dicho proceso de cambio productivo, ¿qué papel cumplió la movilidad, en cuanto a infraestructuras y prácticas? ¿Cuáles fueron sus limitaciones para la producción tambera familiar? ¿Cómo influyó la (in)accesibilidad? A fin de echar luz sobre interrogantes que no han merecido la suficiente atención historiográfica, este trabajo se propone caracterizar la vida cotidiana de familias tamberas del distrito de General Paz, con el foco colocado en las prácticas de movilidad y los problemas de accesibilidad que dificultaron su reproducción social en la etapa mencionada. Para ello se recurrirá a un enfoque socio-territorial y se recopilarán y analizarán múltiples fuentes, tales como prensa, legislación, estadísticas, mapas y entrevistas.

**Palabras clave:** Actividad tambera; Movilidad; Accesibilidad; Territorio; Buenos Aires

### Family dairy farming, mobility and accessibility in General Paz (Buenos Aires, 1960-1990)

## Abstract

Between the decades of 1960 and 1990, the family dairy farming activity, a fundamental link in the dairy circuit located in the dairy basin in Buenos Aires province, experienced significant transformations. These were driven by the demands of pasteurization, the mechanization of tasks, the railways decline, the automobile transportation growth, the lower labour demand, changes in dairy demand and the expansion of large diversified plants. Within a context of process of productive change, which role did mobility, in terms of infrastructure and practices, play? How did mobility restrict family dairy production? How did (in)accessibility influence? In order to answer these questions that have not deserved enough historiographical attention, this research describes the daily life of dairy farming families in the General Paz district, with the focus placed on mobility practices and the accessibility problems that made their social reproduction difficult in the mentioned period. To do this, a socio-territorial approach will be used and multiple sources will be compiled and analyzed, such as the press, legislation, statistics, maps and interviews.

**Keywords:** Dairy activity; Mobility; Accessibility; Territory; Buenos Aires

### Fazendas leiteiras familiares, mobilidade e acessibilidade em General Paz (Buenos Aires, 1960-1990)

## Resumo

Entre as décadas de 1960 e 1990, a atividade leiteira familiar, elo fundamental do circuito leiteiro localizado na bacia leiteira da província de Buenos Aires, conheceu transformações significativas, paralelamente à obrigatoriedade da pasteurização, da mecanização das tarefas, o declínio das ferrovias, a difusão do transporte automóvel, a menor necessidade

de mão-de-obra, as mudanças na procura de laticínios e a expansão de grandes fábricas diversificadas. Neste processo de mudança produtiva, que papel desempenhou a mobilidade, em termos de infraestruturas e práticas? Quais foram suas limitações para a produção familiar de laticínios? Como a (in) acessibilidade influenciou? Com o objetivo de esclarecer questões que não têm merecido atenção historiográfica suficiente, este trabalho visa caracterizar o cotidiano das famílias leiteiras do bairro General Paz, com foco nas práticas de mobilidade e nos problemas de acessibilidade que dificultaram sua reprodução social na etapa mencionada. Para tal, será utilizada uma abordagem sócio territorial e serão recolhidas e analisadas múltiplas fontes, tais como imprensa, legislação, estatísticas, mapas e entrevistas.

**Palavras-chave:** Atividade leiteira; Mobilidade; Acessibilidade; Território; Buenos Aires

## Introducción

Desde sus inicios, el devenir del sector lácteo en la Argentina ha asumido gran relevancia y experimentado significativas transformaciones. Tanto políticas públicas como innovaciones técnico-tecnológicas enmarcadas en cambios socio-económicos más vastos han gravitado fuertemente en la actividad económica y en las diversas orientaciones y relaciones sucedidas en el sector, por lo que el perfil de la cadena láctea no se ha mantenido uniforme. Uno de sus vaivenes, en el que no se ha indagado con exhaustividad, se refiere a la incidencia de las prácticas e infraestructuras de la movilidad de la leche cruda y sus productos derivados (leche fluida para consumo, quesos, manteca, etc.), teniendo en cuenta que el objeto del lazo comercial es perecedero y estacional y su producción, diaria. Así pues, tanto su fase primaria –representada por el tambo– como la industrial –encarnada por la usina– y la comercial, dependen de la logística y el transporte.

Dividido en cuencas lecheras, el complejo tiene sus principales abastecedores en las provincias de Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Buenos Aires. En esta última, la importancia estratégica de la Cuenca de Abasto Sur –integrada por los partidos de Berisso, Brandsen, Cañuelas, Castelli, Chascomús, Ensenada, General Belgrano, General Las Heras, General Paz, General Rodríguez, Lezama, Lobos, Magdalena, Marcos Paz, Monte, Navarro, Punta Indio, San Vicente y Veinticinco de Mayo– se desprende de su cercanía con los centros de consumo, localizados en la Región Metropolitana de Buenos Aires y en el Gran La Plata.

Entre las décadas de 1960 y 1990, la actividad tampera familiar, eslabón clave del circuito lechero, experimentó considerables transformaciones, de la mano de la obligatoriedad de la pasteurización, la mecanización de las tareas, el declive ferroviario, la difusión del transporte automotor, el menor requerimiento de mano de obra (y la intensificación de las tareas productivas), los cambios en la demanda láctea y la expansión de las grandes usinas diversificadas, en un clima de apertura conceptual de expertos y funcionarios públicos a las ideas desarrollistas. En vistas

de la trascendencia de este proceso de reconversión, el objetivo principal del estudio es examinar las transformaciones de la producción tampera familiar del partido de General Paz (Buenos Aires) desde mediados del siglo XX con el foco puesto en las dinámicas territoriales asociadas a la movilidad.

La literatura ha mostrado cómo la normativa respecto a la obligatoriedad de la pasteurización de la leche y su expendio en envases con cierre hermético e inviolable derivó en una mejora en la calidad higiénica del producto y su estandarización, la concentración de la industrialización, la desaparición de tambos familiares y la mecanización de las tareas (Barsky, 1995; Posada y Pucciarelli, 1997; Buschini, 2021). Si bien ha señalado las repercusiones de las imposiciones y los incentivos emanados del Estado y de las usinas en la posterior metamorfosis del sector primario, no se ha detenido en la movilidad de la producción. En dicho proceso de cambio productivo, ¿qué papel cumplió la movilidad, en cuanto a infraestructuras y prácticas? ¿Cuáles fueron sus limitaciones para la producción tampera familiar? ¿Cómo influyó la (in)accesibilidad y qué respuestas sociales suscitó? A fin de echar luz sobre interrogantes que no han merecido la suficiente atención historiográfica, este trabajo aspira a caracterizar la vida cotidiana de familias tamperas del distrito de General Paz, con la mira colocada en las prácticas de movilidad y los problemas de accesibilidad que dificultaron su reproducción social en la etapa mencionada.

Para historizar la actividad lechera se propone un análisis encauzado en la movilidad, la cual refiere a infraestructuras y prácticas sociales de circulación de bienes y personas (Sheller & Urry, 2006; Cresswell, 2010). Tanto el movimiento en sí, como las experiencias y los significados asociados, conjugan deseos, necesidades y capacidades de los sujetos y condicionan las relaciones de producción y reproducción social. Así, la movilidad incluye una diversidad de aspectos socio-culturales que atraviesan e incluso exceden al transporte (Gutiérrez, 2012).

El ámbito donde se dirime la movilidad es el territorio, puesto que expresa el uso y la apropiación de éste a través de itinerarios y lugares jerarquizados. Así como la movilidad impacta en las dinámicas de los territorios rurales, éstos condicionan a aquella, derivando en una relación recíproca y singular, diferente a la registrada en las grandes urbes (Milbourne & Kitchen, 2014). Esta premisa se inscribe dentro de un esquema que concibe al territorio no como un simple escenario, sino como una construcción basada en la interacción social. En este caso, el análisis del anclaje de la actividad tampera familiar en el territorio supone reconocer representaciones y relaciones sociales que involucran desplazamientos, devenidos en una condición clave para su integración al mercado. En este sentido, un enfoque territorial advierte la desigualdad en el acceso a los recursos por parte de los distintos sujetos sociales como también las relaciones de poder vinculadas a

cada estructura social; asimetrías y posiciones que varían a través del tiempo y que imprimen su marca en la organización del espacio habitado.

Según Lefebvre (2013 [1974]), el espacio social envuelve las cosas producidas y comprende sus relaciones en su existencia y simultaneidad, en su orden y/o desorden. De esta manera, el espacio permite –como efecto de acciones pasadas– que tengan lugar algunas prácticas, mientras sugiere y/o prohíbe otras (p.129). Así, el autor afirma que “todo espacio social resulta de un proceso de múltiples aspectos y movimientos: lo significativo y lo no-significativo, lo percibido y lo vivido, la práctica y la teoría” (p.164).

La matriz de análisis que deriva de estas categorías atiende aspectos que involucran los sujetos que participaban del circuito lechero, las infraestructuras y prácticas de la movilidad y la lógica funcional que explica las razones de su localización. Se trata así de recuperar lo subestimado o no considerado por la historiografía sobre la actividad láctea, revelando las características de la movilidad y los desajustes entre las oportunidades (disponibilidad y modernización del transporte automotor, pavimentación de grandes vías de comunicación, requerimientos de las usinas) y los recursos efectivos (capacidad de trabajo, ubicación del tambo, intransitabilidad de caminos rurales, débil capacidad de negociación con las usinas) con los que contaban los productores familiares, lo cual determinaba el grado de vulnerabilidad (Hernández, 2012).

Se argumenta aquí que la modernización de los procesos productivos no fue necesariamente acompañada de una mejora de la accesibilidad, entendida como la capacidad de llegar adecuadamente a los lugares de industrialización y/o distribución de la leche. Entonces, un constreñimiento sustancial, que responde más a factores estructurales antes que a decisiones individuales, refiere a la movilidad territorial, la cual condicionó una eficaz inserción de los tamberos familiares en el renovado complejo lácteo, en términos de tiempos, costos, comodidad y seguridad de los desplazamientos tendientes a la comercialización de un producto perecedero.

La adopción del citado marco analítico evita una visión lineal acerca de la modernización del complejo lácteo, que no se tradujo análogamente en una mejor accesibilidad de los productores familiares al mercado. Tal complejo requería un eslabonamiento permanente y sujeto a parámetros de higiene y calidad a través del transporte, tanto como transformaciones infraestructurales, cuya concreción no resultó ni inmediata ni uniforme. En función de esta perspectiva, este estudio se sustenta en la recopilación de un heterogéneo acervo documental, tales como prensa, legislación, estadísticas, mapas y entrevistas (a informantes clave, productores/as) que contribuyen a repensar los enlaces y las tensiones en la producción del espacio social local en términos de prácticas, representaciones y vivencias. En este sentido, la complejidad de un análisis de estas características

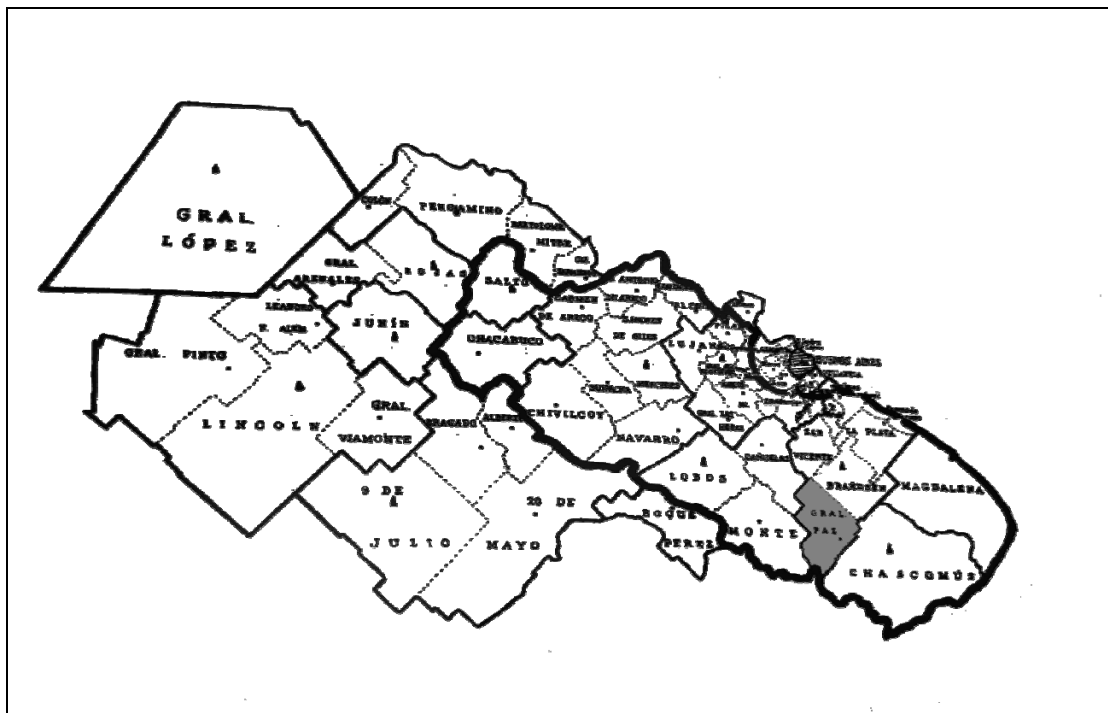
remite a la invisibilidad de la problemática en las fuentes convencionales y, como consecuencia, al imperativo de efectuar inferencias y triangular información dispersa. Por lo tanto, aquí se plantea una investigación de carácter exploratorio anclada en un ejercicio de análisis del contenido de variadas fuentes primarias (Andréu Abela, 2000).

El propósito es articular una mirada teórica y una interpretación posible de estos datos preliminares y aportar tanto a la historia local como a los estudios rurales y socioterritoriales. Con esa finalidad, la investigación se inicia con un esbozo de la situación de la actividad tampera familiar en la cuenca de la provincia de Buenos Aires a mediados del siglo XX y se puntualiza el caso de General Paz. En segundo lugar, se describen las prácticas y las infraestructuras de la movilidad de la leche. En tercer lugar, se abordan las transformaciones productivas de la actividad entre 1960 y 1990 tras la normativa tendiente a la mejora de calidad e higiene de la leche y luego, las repercusiones de ésta en la movilidad del producto. Por último, son bosquejadas algunas reflexiones y futuras vías de indagación.

## **La actividad tampera familiar en la cuenca lechera de la provincia de Buenos Aires a mediados del siglo XX**

A mediados del siglo XX, la cuenca lechera que abastecía a la Capital Federal y al Gran Buenos Aires comprendía a los partidos que rodeaban esta región (Figura N° 1). En estos partidos, el tambo constituía un núcleo central en las relaciones socioeconómicas gestadas en torno a la producción de la materia prima láctea, asociada subsidiariamente a la cría bovina (Olivera, 2011). Tranqueras afuera, la actividad tampera se integraba a una cadena productiva más extensa, ligada a la edificación, la construcción y el mantenimiento de caminos, el transporte y la elaboración de maquinarias e insumos.<sup>iii</sup>

**Figura N° 1.** Partidos de la Cuenca de Abasto bonaerense, 1964



Fuente: INTA (1964). *Programa de extensión para los tambos afectados al abasto de leche del Gran Buenos Aires*, p. 2.

Demandantes intensivos de mano de obra y regidos por el *Estatuto del tambero-mediero*, los tambos bonaerenses asumían un perfil centralmente familiar, es decir, sustentado en el trabajo del tambero, su esposa y sus hijos, y en el auxilio ocasional de peones rurales (Dapelo, 2018; Cominiello, 2011; Pardías, 2013; Iglesias, 2000). Tranqueras adentro, las labores diarias eran múltiples: el ordeño (mayormente manual), el cuidado de las vacas, la cría de terneros, la siembra de pasturas, la limpieza del tambo, la conservación del resto del establecimiento y el control de calidad de la leche (Beltrame, 2010; Gutman et al, 2003). A estas operaciones debe agregarse la entrega de la producción en recipientes, lugares y horarios establecidos por acuerdos previos con propietarios de las usinas locales, metropolitanas y/u otro tipo de distribuidores. Debido a que la actividad se basaba en la gestión familiar, las tareas calificadas como productivas se enlazaban con las de cuidado, que recaían sobre las tamberas. Así, la participación femenina devenía en un eslabón fundamental e invisible del éxito de la explotación (de Arce, 2021, 2022).

Tanto el precio de la leche para consumo directo como el de aquella para industrialización se mantuvieron relativamente bajos y fluctuantes, aunque el primero tendió a duplicar al segundo.<sup>iv</sup> De allí que ya desde la década de 1940, corporaciones, técnicos y funcionarios reclamaban un aumento en la retribución de los sujetos más desfavorecidos de la cadena láctea: tamberos y repartidores. Al

mismo tiempo, la calidad del producto era puesta en tela de juicio, asociada a la deficiente higiene (consecuencia, entre otros factores, de la falta de control del transporte) y al aguado como práctica corriente entre los llamados *lecheros*.<sup>v</sup>

## El caso de General Paz

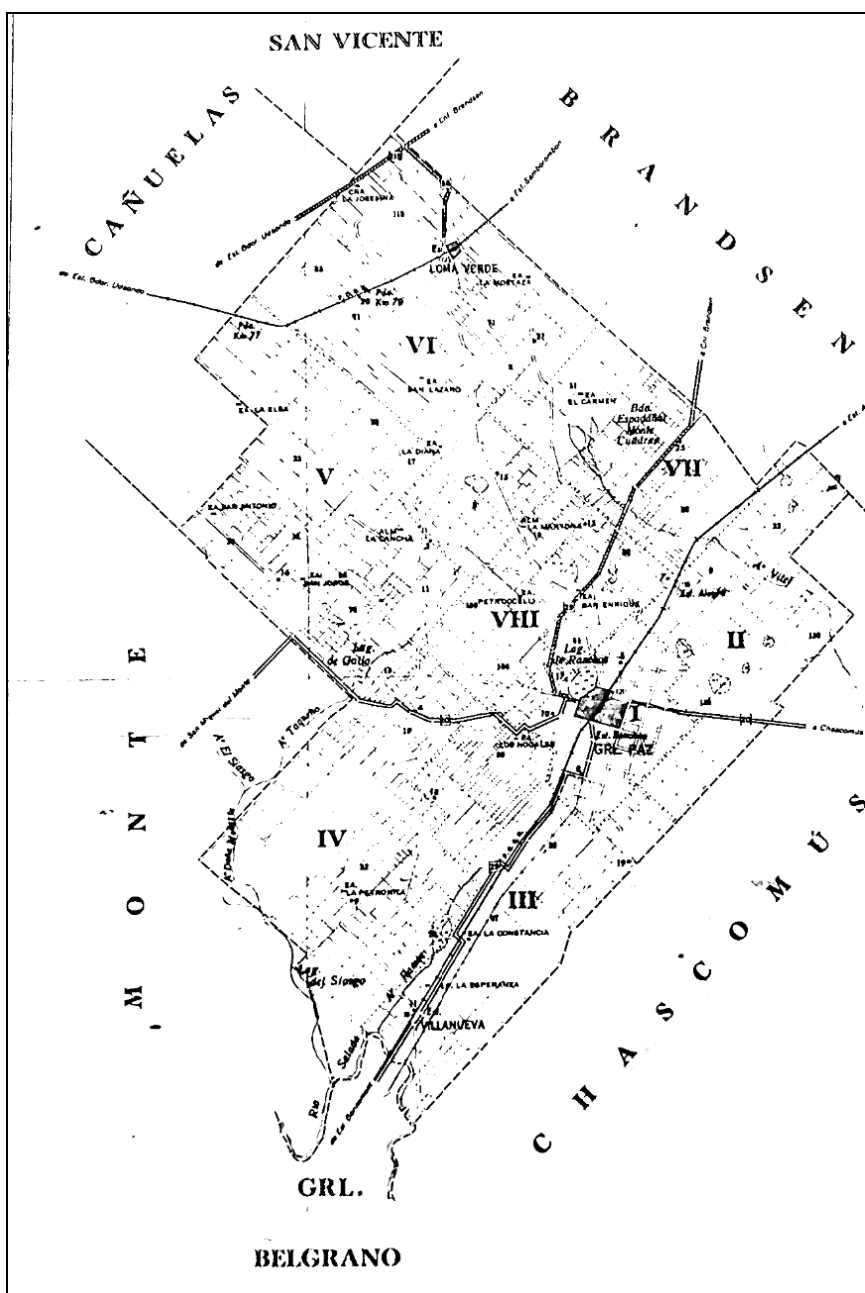
El partido bonaerense de Gral. Paz (cuya cabecera es Ranchos) se emplaza en la Cuenca del Salado, en una zona de antiguo poblamiento a 115 km de la Ciudad de Buenos Aires y a 84 km de La Plata. Estaba conectado con ambas capitales a través del Ferrocarril General Roca (estaciones Alegre, Ranchos y Villanueva) y del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires (estación Loma Verde). A estas vías, se sumaban rutas y caminos cuya pavimentación fue exigida –y realizada– durante el período en análisis (como las rutas provinciales 20 y 29) y que enlazaban al distrito con su zona de influencia: los partidos vecinos de Chascomús, Monte, Gral. Belgrano y Brandsen y, a través de este último, con el área metropolitana (Figura N° 2).

La producción lechera revestía gran importancia en la economía distrital. Su influencia queda consignada en el periódico local, *La Palabra*, el cual asiduamente anunciaba las condiciones climáticas y su relación con los rendimientos y la accesibilidad, la demanda de personal, así como las normativas relativas a la actividad.

Otros documentos también lo confirman, tal como la reseña estadística elaborada por el Banco Provincia de Buenos Aires (BPBA) en 1960.<sup>vi</sup> Un estudio del Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA) relevó en 1964 un total de 380 tambos, 724 productores y una superficie promedio de las explotaciones de 120 ha.<sup>vii</sup> En 1981, se identificaron 260 tambos en una superficie promedio de 100 ha y una usina local.<sup>viii</sup> En 1988 se inventariaron 187 tambos y en 1996, sólo 60.<sup>ix</sup>

Figura N° 2. Partido de General Paz, 1964





Fuente: Dirección de Geodesia (1964). *Partido de General Paz*. Escala indeterminable.

La envergadura de la actividad se observa también en la capacidad de industrialización tempranamente instalada en el distrito. Las usinas lácteas que operaban a mediados del siglo XX eran la popularmente denominada “fábrica de Lázaro” (propiedad de Hilario Lázaro que adquirió sucesivos nombres, tales como “La Nueva de Ranchos” y “Lactodea”), “La Pampa” (cremería), “La Taqueña” (quesería, propiedad de la familia Renner) y “Volmer” (quesería), en tanto que varios repartos de leche fresca y crema completaban el circuito de distribución.

Entre aquellas, la primera adquirió primacía y mayor permanencia en la zona, destacándose entre las veinte empresas que elaboraban leche para consumo en el Gran Buenos Aires.<sup>x</sup>

Junto a un débil control municipal de calidad, el respaldo técnico a la actividad se demostraba en las visitas de especialistas en lechería del Ministerio de Agricultura de la Nación para el asesoramiento y la organización de concursos.<sup>xi</sup> De todas maneras, la frágil organización corporativa habría atentado, junto a otros factores, contra la permanencia del sector tambero. De hecho, unos pocos formaban parte de la Sociedad Rural de Gral. Paz, entidad que nucleaba primordialmente a criadores aunque reiteradamente reclamaba la protección del sector tambero y prestaba su edificio para reuniones.<sup>xii</sup>

## Prácticas e infraestructuras de la movilidad de la leche

¿En qué medida las prácticas e infraestructuras de la movilidad incidían en la recolección de la leche (es decir, en la etapa comprendida entre la producción primaria y la industrial), por un lado, y/o la distribución orientada al consumo, por otro? ¿Cómo operaba la relación comercial en la configuración territorial? Para comenzar, resulta necesario señalar que en la década del cincuenta más del 80% de la leche consumida en la ciudad de Buenos Aires y alrededores era elaborada a una distancia no mayor de 80 km, procediendo el resto de la zona contigua dentro de un radio máximo de 150 km, en especial en los meses del otoño e invierno cuando la producción mermaba.<sup>xiii</sup>

Con anterioridad a que allí se aplicara la ordenanza sobre la obligatoriedad de pasteurización de la leche previamente a su expendio al público, el circuito de abasto al cual pertenecía Gral. Paz combinaba dos modos de comercialización. Uno de ellos discurría alrededor del denominado “tren lechero” y apuntaba centralmente al consumo directo. A través del mismo, los tamberos enviaban cada mañana la producción en grandes y pesados tarros de hierro propios hacia el área metropolitana y luego el lechero ambulante o las pequeñas empresas de reparto se encargaban de su distribución minorista o domiciliaria.<sup>xiv</sup> Como se ha apuntado, el distrito de Gral. Paz, surcado por los FFCC Provincial de Buenos Aires y Gral. Roca, contaba con cuatro estaciones. Hasta allí arribaban los productores, atracaban sus carros a caballo, descargaban los tarros y los estibaban (aproximadamente a las 7 hs, según la época) en los tres o cuatro furgones destinados a ello, causando “prolongadas y fastidiosas esperas” para los pasajeros.<sup>xv</sup> El traslado hasta Plaza Constitución duraba alrededor de tres horas y media y la frecuencia del servicio solía ser regular, con excepción de algunas eventualidades, como la huelga ferroviaria de 1959.<sup>xvi</sup> Si bien al momento desconocemos los volúmenes

acarreados en cada una de las estaciones, las fuentes sugieren la mayor gravitación de aquellas pertenecientes al FFCC Gral. Roca, en especial Alegre.<sup>xvii</sup> De todas maneras, en torno a las cuatro mencionadas el transporte de leche contribuyó a la generación de un gran dinamismo cotidiano. El tráfico ferroviario de cargas, sumado al de pasajeros, encomiendas, correspondencia, periódicos y haciendas, hacía de la estación un lugar activo y concurrido (Giles, 2015). Como espacio vivido, evoca una intensa carga afectiva en los entrevistados.

El segundo circuito de comercialización, más difundido, era vial y orientado a la industrialización. Procedía a través de proveedores estables y operaba a través de unos pocos camiones contratados o poseídos por las usinas locales. Tras un pacto oral con los tamberos, los transportistas retiraban el producto de las tranqueras y, las más de las veces, a la vera de los principales caminos –Ranchos-Monte (ruta 20), Ranchos-Brandsen (ruta 29), Brandsen-Loma Verde– en paradas previamente pautadas, como un almacén de ramos generales (por ejemplo, de Magnífico, López, Polio o Maffei) o un simple punto de la ruta. En estos nodos los tamberos estacionaban los carros y, al no contar con una dársena especial, solían despertar la queja vecinal ante la obstrucción causada por el trasbordo.<sup>xviii</sup>

En este circuito, el destino final del recorrido eran las fábricas de la zona, particularmente “La Nueva de Ranchos”, que proveían a los grandes mercados urbanos a través de la ruta 29. Estos establecimientos lácteos también recibían a tamberos que se presentaban con sus carros a concretar la venta, por lo general, de exigua magnitud. En estas situaciones, el escaso volumen entregado solía complementarse con una práctica usual entre ellos, el trueque de productos.<sup>xix</sup> Dicha práctica se replicaba en los almacenes rurales, donde la recolección de la leche también daba lugar a la venta de huevos, al abastecimiento de mercancías, al consumo de comidas y bebidas y al entretenimiento, convirtiéndolos en lugares de intercambio comercial y social cargado de simbolismo.

Si bien ambos circuitos diferían en cuanto a sus alcances, destino y proximidad, compartían similares acuerdos entre las partes (orales e informales), modalidades de liquidación (mensuales o incluso más espaciadas) y prácticas consuetudinarias respecto a los parámetros mínimos para evitar la descomposición de la leche.<sup>xx</sup> Además, el costo del flete debía ser asumido por los tamberos, que para 1956, ascendía a 6 centavos por litro cuando el transporte se realizaba en camiones y a 0.345 el tarro de 20 litros cuando se utilizaba el servicio del ferrocarril. Si bien este último resultaba más económico, los tamberos preferían el transporte automotor por la seguridad en el horario y la cercanía para la entrega, a pesar de que la leche remitida para consumo directo era pagada el doble. De todos modos, la totalidad de los tamberos, independientemente del rumbo de su producción, debían recorrer sinuosos trayectos por caminos de tierra. Afectados por

el incremento progresivo de vehículos y cargas a mediados del siglo XX, los caminos bonaerenses se anegaban con facilidad, por lo que la inaccesibilidad y la intransitabilidad constituían postales recurrentes. Pese a que hasta tres días después de las lluvias el Código de Tránsito de la Provincia de Buenos Aires sólo permitía el tránsito pesado para el traslado de artículos de primera necesidad, el uso de los caminos en el medio rural estaba plagado de infracciones que atentaban contra su estado (Salomón, 2022).

Ahora bien, esta dimensión material se enriquece con una visión que incorpore impresiones provocadas por la vivencia cotidiana. Frente a las adversidades que entrañaba la movilidad, los relatos muestran que el territorio no funcionaba como un simple escenario hostil de la actividad tambera, sino un lugar plagado de imágenes valiosas y simbolismos –sin duda cruzados por la memoria (Nora, 1984)– vinculados a la reciprocidad, la solidaridad y el esfuerzo. Dan cuenta de ello el trabajo familiar para acercar los tarros de leche desde el tambo hacia la tranquera, la circulación de vehículos por una sola mano del camino embarrado (a fin de no dañar más la otra) o el despliegue de la ayuda vecinal en días de lluvia para “sacar” la producción (a caballo, en sulky o tractor) y remitirla a lugares más distantes (porque el camión reducía sus puntos de detención). Incluso, emergió la inventiva, tal como rememoró Enrique Renner: en la inundación de 1958, los tamberos mancomunadamente condujeron la leche a su fábrica en botes tirados por caballos.<sup>xxi</sup> Con frecuencia, la solidaridad también se traducía en el traslado de tarros ajenos, alternando la responsabilidad de las entregas. Así, muchas de las prácticas asociadas a la movilidad eran emprendidas en conjunto, consolidando los vínculos sociales.

Frente a los obstáculos que exhibía la calzada natural para la circulación y la mejor rentabilidad que ofrecía la leche remitida para consumo directo, y en un contexto de transformaciones socioeconómicas asociadas a la modernidad, no es de extrañar que la pavimentación del camino Brandsen-Ranchos (acceso nodal a La Plata y la ciudad de Buenos Aires) se convirtiera por más de una década en uno de los principales reclamos de los habitantes de General Paz, del cual la prensa local ofició como caja de resonancia. Otro aspecto inherente a la comercialización se refiere a los recipientes en los que se desplazaba la leche. A pesar de que los expertos recomendaban el sistema de camión-termo o vagón-termo, ni los vagones de los trenes ni las cajas de los camiones solían poseer, salvo excepciones, revestimiento aislante. Incluso, el producto circulaba junto a otras mercaderías en envases carentes de cierre hermético e inviolable. Según relata una entrevistada, el camión lechero proveniente de la usina “La Nueva de Ranchos” efectuaba alrededor de las 7 hs la primera parada de su recorrido en el almacén de ramos generales de su padre –ubicado a la vera del camino rural Ranchos-Loma Verde– y

lo surtía de pan y galletas para vender a aquellos tamberos (alrededor de 25) que se arrimaban con sus carros; inclusive oficiaba de taxi.<sup>xxii</sup>

Así como la leche circulaba junto a otros productos y personas, tampoco estaba regida por una efectiva regulación estatal, puesto que en ambas modalidades ésta era ineficaz o inexistente, reduciéndose casi exclusivamente a la fijación de precios.<sup>xxiii</sup> En este marco relativamente laxo, el tambero detentaba cierta capacidad de negociación con los participantes del circuito, como empresas ferroviarias, camioneros, usinas y comerciantes minoristas. De todos modos, las relaciones resultaban informales y asimétricas, sin que mediara en ellas un instrumento jurídico que garantizara la operación comercial ni cooperativas capaces de aglutinar intereses afines en la zona.

## **Las transformaciones productivas del sector tambero bonaerense entre 1960 y 1990**

Los problemas involucrados en la producción (regulaciones de calidad/higiene, trabajo, precios), la circulación (movilidad) y distribución (llegada a centros de consumo) de la leche alcanzaron mayor visibilidad pública hacia 1960. Mientras los productores y sus asociaciones demandaban políticas de sostenimiento, diversas agencias estatales confeccionaban diagnósticos y proponían planes para paliar la crítica situación de los tambos bonaerenses. Los técnicos del INTA sostenían que la lechería argentina debía modernizarse para obtener mayores beneficios y un producto final de mejor calidad. Esta conversión abarcaba tanto las lógicas y prácticas desarrolladas en las explotaciones como las inadecuadas relaciones laborales.

Fue la sanción e implementación de la ordenanza 17342 en 1960, que imponía la comercialización exclusiva de leche pasteurizada en la Capital Federal, el hito fundamental que desencadenó una oleada normativa. Dentro de la misma, cabe destacar el decreto 6640/63, el cual instauró la obligatoriedad de la pasteurización y tipificación de la leche, al tiempo que reglamentó incentivos para los tambos. Estos requisitos alteraron aspectos medulares del circuito de abasto del producto (Buschini, 2018, 2021). Importa señalar aquí la modificación de las relaciones entre productores, medios de transporte rural-urbanos (ferrocarriles, camiones), distribuidores urbanos independientes y usinas pasteurizadoras que operaban en la ciudad. Así la legislación que regulaba la calidad de la leche influyó en aspectos primordiales de la producción y también del transporte y la distribución. En el mediano plazo, redefinió las relaciones de poder entre el conjunto de actores involucrados en el abasto lácteo, desplazando a los lecheros y otorgando ventajas a las usinas. De hecho, la fiscalización y calificación de leche

pronto pasó a las manos de éstas, mientras algo similar ocurría con la fijación de los precios.

El impulso de la modernización y mecanización de la producción rural desde los años sesenta, tanto como el desarrollo de la red de rutas y la proliferación de vehículos particulares, modificaron la fisonomía del paisaje rural bonaerense y las prácticas de sus habitantes. Los procesos de concentración de la producción y expulsión de productores coincidieron con el establecimiento de usinas lácteas que exigían altos estándares de calidad y nuevas formas de organización. En Gral. Paz, la firma Mastellone Hnos. (“La Serenísima”) concentró la demanda en la zona, desplazando a fábricas locales (AACREA, 2005), incluso a la precursora en implantar el sistema de pasteurización, “La Nueva de Ranchos”. En este contexto, y al igual que en el resto de la cuenca, en la primera fase del complejo lácteo los productores primarios pasaron a ser sujetos más sometidos al sector industrial (Vértiz, 2014) tanto como las usinas locales. A su vez, la creciente diferenciación en los polos de la cadena (inicio y final) selló una primigenia desigualdad entre los agentes proveedores de leche fresca y sus derivados. Pero no sólo los nuevos requisitos (de procesos, de producto) alteraron la gestión y organización de los tambos (Nogueira, 2009), también la relación con los consumidores.

La preferencia de la leche industrializada reemplazó, según Pardías (2017), los circuitos cortos de venta directa de leche cruda. Ilustrativamente, el citado estudio del BPBA muestra que a nivel distrital entre 1969 y 1978 la actividad lechera modificó sus intereses: la leche pasteurizada (pasó de 19784 miles de litros a 8015) cedió su lugar a la leche en polvo, que alcanzó los 611 mil kg en 1978, triplicando su producción respecto a 1971 (211 mil kg). Mientras tanto, los quesos duplicaron su participación (de 207 mil kg a 400 mil kg.); la crema no se industrializó desde 1972 debido al cierre del establecimiento “La Pampa”.<sup>xxiv</sup> A fines del siglo XX las transformaciones socio-territoriales se hacían evidentes: la tecnificación de los tambos consolidó desigualdades entre quienes pudieron asumirla y quienes fueron expulsados de la cadena láctea, al tiempo que modificó prácticas arraigadas y circuitos de comercialización.

## Cambios y permanencias de la movilidad de la leche

Se asume que la década del sesenta constituye un hito en el derrotero del complejo lácteo, entonces ¿cómo se vio redefinido el traslado de la producción tras las exigencias de higiene y calidad y la consecuente reconfiguración de la relación entre los tambos y las usinas? ¿Qué cambios y permanencias se registran en las infraestructuras y prácticas de la movilidad? Tal como ha sido señalado, las nuevas

disposiciones sanitarias provinciales y nacionales de esta década marcaron un quiebre en la modalidad de comercialización de la leche, al introducir un marco regulatorio más estricto respecto al producto en sí, los envases, los vehículos utilizados para el transporte y los lugares de recepción. Si bien la pervivencia de prácticas consuetudinarias evidencia la falta de efectivización inmediata, dicho marco tendió a quebrantar el viejo sistema dual. Según quedó fijado, la leche pasteurizada debía ser comercializada en envases autorizados provistos de cierre hermético e inviolable y los vehículos transportadores tenían que contar con una habilitación especial, conservarse en perfecto estado de higiene, estar refrigerados y dedicarse exclusivamente al traslado de productos lácteos. Además, la recepción o descarga de leche sólo podría efectuarse en establecimientos acreditados y éstos tenían la obligación de tipificarla o clasificarla. Esta normativa fue complementada con otras, referidas al transporte de sustancias alimenticias.<sup>xxv</sup>

La pasteurización obligatoria hizo desaparecer con el tiempo la entrega domiciliaria desde el tambo, generalizándose la integración del productor al eslabón industrial. Las interpretaciones disponibles difieren sobre la naturaleza de tal articulación. Mientras una perspectiva señala el proceso de articulación asimétrica (Posada, 1995; Quaranta, 2003), otra remarca la absoluta subordinación de tambos a usinas (Gutman y Rebella, 1990; Teubal y Pastore, 1995). En la zona, según relatan las entrevistas, gran parte de los tamberos se hallaban en una posición más desventajosa para negociar los precios con las firmas del eslabón industrial. No podían cumplir con los parámetros de calidad exigidos, ni disponían de un volumen de producción considerable ni buenos accesos para llegar a tiempo; todo ello atentaba contra una adecuada incorporación a un complejo lácteo progresivamente más riguroso. Así, vieron restringido su margen de maniobra para tratar con las usinas, de gran crecimiento a nivel local. Se supeditaron a éstas mediante un contrato no formalizado que, a cambio de laxos plazos de pago, aseguraba el retiro cotidiano de su producción en cada tranquera o al borde de la ruta, perdiendo la posibilidad de llevarla por su cuenta a la planta industrial o a los centros de consumo. En su relato, una productora recuerda que su marido, por una retribución ni justa ni inmediata, se dirigía a diario hasta la ruta 20 (de tierra) para vender la leche, donde pasaban los camiones de las usinas o, cuando llovía mucho, tractores con termos.<sup>xxvi</sup>

Frente a los nuevos requisitos, el camión refrigerado, termo o cisterna, ofrecía mayor versatilidad que los trenes –sumidos en un proceso de desmantelamiento de sus ramales “marginales”– para adaptarse a la reglamentación. “La Nueva de Ranchos”, según puntualizó Reinaldo Lázaro, poseía en la década de 1960 entre ocho y diez camiones de recolección, superando a los dos de la década anterior (Figura 3).<sup>xxvii</sup> En ellos se vertían los tarros –ya no de

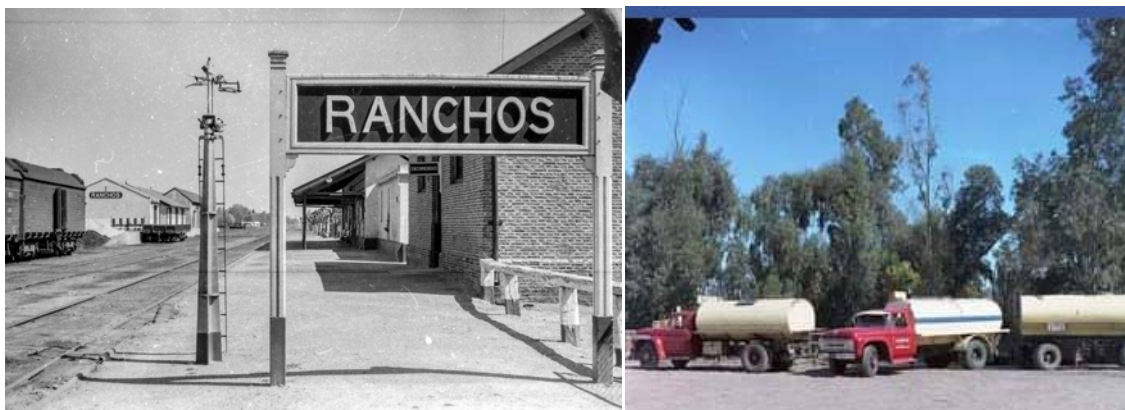
hierro, sino de aluminio-, que comenzaron a ser provistos por la usina. Los equipamientos de frío protegían las propiedades de la leche evitando su deterioro, lo cual amplió el radio de abastecimiento y de distribución de las usinas y, por ende, la competencia entre ellas. Por un lado, éstas apelaron a una fidelización de los tamberos a través de variados mecanismos, que incluían mejoras en el precio o cambios en las rutas de acopio, tanto como menores exigencias sobre la calidad de la leche. Por otro, la extendida adopción del camión en desmedro del tren desdibujó los antiguos circuitos de la cuenca de abasto, al excluir determinadas áreas e incorporar otras más distantes a los principales centros de consumo, en función de la conectividad.

En este proceso que supuso la interposición de nuevas actividades asociadas al control del producto en los traslados (ej. toma de muestras para su calificación y determinación de precio), los transportistas desempeñaban un rol significativo. Aun así, continuaron trasladando otras mercancías y habitantes rurales al pueblo, a modo de transporte público. Por lo visto, la multifuncionalidad del camión no se suprimió con la nueva normativa. Por otra parte, el conocimiento y el trato directo con los productores y los dueños de las usinas jugó un papel sustancial en el proceso de recolección y distribución. Al respecto, una entrevistada, cuyo padre y hermanos conducían camiones de “La Serenísima” recuerda la confianza que éstos inspiraban en los tamberos, quienes les encargaban la compra de mercadería y les solicitaban el cobro de cheques.<sup>xxviii</sup>

Al calor de la instalación y la consolidación de las industrias lácteas alentadas por los nuevos requerimientos, se disolvió el circuito ferroviario afectado por la supresión de servicios, especialmente la frecuencia diaria del “lechero” (supo disponer en los años setenta de furgones refrigerados), y la clausura de estaciones, como ocurrió en 1961 con Loma Verde y, en la década de 1990, con el resto (Figura 3). Al tiempo que mermó, para posteriormente desaparecer, el reparto domiciliario de leche y que se desvanecían las estaciones como nodos de organización del territorio, cobró aún más relevancia el sistema vial –aún dominado por las calzadas naturales– y, junto a él, los lugares para el trasbordo de leche. En cuanto a los almacenes rurales, un conjunto de cambios provocó una virtual desaparición a medida que avanzaba la segunda mitad del siglo XX. Entre ellos, el gradual cierre de pequeños tambos, el despoblamiento rural, la mayor disponibilidad de vehículos entre los productores –que les permitían un aumento en la frecuencia de los viajes a las principales ciudades– y la concentración de los puntos de recolección de la leche.



**Figura N° 3.** Furgón refrigerado en la estación de FFCC de Ranchos y camiones termo de Lactodea (Flia. Lázaro, 1967)



Fuentes: Museo Ferroviario de Ranchos “Adolfo Giles”. Archivo de la Memoria Fotográfica de Ranchos.

El vuelco hacia el circuito vial se produjo en el marco del privilegio otorgado por los gobiernos desarrollistas al transporte carretero como soporte del progreso. En la provincia, dicha preferencia se manifestó en el trazado de rutas transversales a las existentes, la unión con pavimento de las cabeceras de partido y la construcción de accesos desde los centros de producción a las estaciones y los caminos troncales, tal como muestran el Plan Vial 1959-1963 y el Plan de Caminos de Fomento Agrícola de 1956 (Salomón, 2019). Así, la intensificación de la inversión en infraestructura vial, junto al fomento a la actividad privada en la industria automotriz, dio un fuerte estímulo al transporte de carga láctea por carretera, en general de la mano de transportistas empleados por las usinas. Aunque no hemos hallado registros desagregados sobre volúmenes, origen y destino de los viajes, los testimonios y las notas periodísticas locales dan cuenta del crecimiento del transporte por camión, tal como afirma la historiografía a escala macro (Gómez Milo y Tchordonkian, 2022).

En general, la cobertura de la red vial de la provincia era suficiente para vincular la mayor parte de los centros de producción y consumo lácteo, mientras que las dificultades se presentaban en el estado deficitario de la red terciaria y la falta de capacidad y mantenimiento de buena parte de las redes nacional y secundaria. A nivel local, y tal como refleja la prensa, fue notorio el aumento del tránsito vehicular por la ruta 29, en particular, de camiones que en su mayoría tomaban rumbo al área metropolitana con abultada carga y se detenían en improvisadas playas de estacionamiento para efectuar el embarque. Esta situación provocó perjuicios y demandas de los representantes viales zonales, mientras una propuesta de construcción de sitios especiales sobre la banquina entró en la agenda gubernamental, aunque no logró materializarse en el territorio.<sup>xxix</sup>

Con excepción de la citada ruta y de algunas calles urbanas, el resto de la red mantenía la calzada natural. Las narrativas de los/as entrevistados/as reconocen el esfuerzo que siguió significando para los tamberos el transporte de la leche hacia la ruta asfaltada, particularmente en invierno, días de lluvia e inundaciones. En tales situaciones, solían utilizarse tractores que arrastraban acoplados con los tarros de leche. Según el productor Fernando Elichabe, “la leche había que sacarla igual, aunque en caso extremo se tenía que tirar (...) Se trataba de salir por cualquier medio, cortando campo por lo de un vecino (...) Los caminos siempre constituyeron una limitante”.<sup>xxx</sup> “Cuando llovía y había barro era un drama” ratificó Reinaldo Lázaro.<sup>xxxi</sup> En el mismo sentido apuntaba una nota de reclamo de pobladores de Alegre presentada al intendente de General Paz:

El ferrocarril Roca ha reducido su servicio de pasajeros al mínimo y los caminos se ponen intransitables para los automóviles en cuanto llueven unos pocos milímetros (...) También se ansía el pavimento cuando por lluvia o por barro el camión que viene a retirar la leche producida en la zona no llega al lugar de concentración habitual de los tamberos, que es frente al almacén de don Pedro García, por lo que deben llevarla en sus carros hasta la ruta 29 (...) hace falta el camino pavimentado imprescindiblemente.<sup>xxxii</sup>

Así como la distancia de los tambos respecto al punto de entrega de la leche no constituyó una referencia habitual de los entrevistados, sí lo fue el estado de los caminos. Si bien éste traía aparejado un sobreprecio en los traslados y demoras o imposibilidad de entrega de los productos, tal cuestión parece haber concitado más la cooperación informal que el reclamo formal de los tamberos, al menos según expresan las asambleas regionales. Para muchos de ellos, el desarme ferroviario, la imposibilidad de acceder a créditos para adquirir automotores, su elevado costo y la carencia de caminos aptos vulneraron su reproducción social, aunque tal fenómeno no derivó en la acción colectiva sistemática. De hecho, la Asociación Tamberos Unidos de Ranchos, conformada en 1971, no logró representatividad en el sector ni visibilidad en la escena pública.

En contraste, y junto a la elaboración de petitorios, solicitadas en la prensa y reuniones sobresalieron las redes de reciprocidad y solidaridad, que tendieron a paliar los desajustes entre las oportunidades y los recursos concretos para el traslado de la producción. Ilustrativamente, un productor publicó una solicitada en la que ofrecía asesoramiento legal para subsanar la desinformación: “Señores productores tamberos, no es toda culpa de las autoridades y de las usinas, sino también de su ignorancia de la reglamentación”.<sup>xxxiii</sup> En medio de la tendencia a la forzada y en muchos casos infructuosa adaptación a las nuevas condiciones de comercialización, las acciones de resistencia habrían sido más bien esporádicas.

## Reflexiones finales

Ha sido de interés del trabajo iluminar aristas de la movilidad de la producción láctea en la Cuenca de abasto bonaerense con el foco puesto en las infraestructuras y las prácticas cotidianas de los actores sociales, así como las racionalidades que guiaron su acción antes y después de las normativas de pasteurización de la década de 1960. A través de un enfoque socio-territorial enmarcado en el distrito de Gral. Paz se han revelado novedosas dimensiones de ese mundo de la recolección de leche y la distribución hasta el momento observado desde una perspectiva macro, sobre cuya dinámica y reglas de funcionamiento se ha conjeturado a la distancia. Las diversas fuentes consultadas indican que, si bien se redefinieron los espacios y las lógicas de comercialización de la leche, se mantuvo la constricción de la accesibilidad. El desafío fue entonces captar esta última y visualizar cómo se manifestó en las prácticas.

La investigación expuso la pertinencia de una mirada situada en las dinámicas territoriales, que conjugara tanto los aspectos materiales como simbólicos. En este sentido, se focalizó tanto en las prácticas como en las representaciones para dar cuenta de las repercusiones de la legislación. En tiempos en que se prohibía la venta directa de leche fresca y que el transporte carretero contribuía a la apreciación simbólica de la modernidad como sinónimo de productividad y desarrollo, el camión-termo ofrecía mayor agilidad y versatilidad que el tren para adecuarse a las exigencias de higiene y calidad de la leche. Estas ventajas, junto al desmantelamiento ferroviario, a las políticas viales y a la inversión de las usinas, contribuyeron a que aquel ganara una mayor porción en los tráficos de carga de leche y derivados. Paralelamente al desvanecimiento de estaciones como nodos de organización del territorio, los almacenes rurales comenzaron a experimentar similar, aunque más lenta, decadencia. Horarios productivos más estrictos asociados a la progresiva mecanización de la actividad, menor cantidad de paradas de recolección, cierre de tambos (y posterior éxodo rural), mayor disponibilidad de vehículos y pavimentación de grandes rutas de acceso al área metropolitana, entre otros fenómenos, tendieron a erosionar su rol como espacio de vida de los tamberos.

Las nuevas legislaciones impactaron, entre otros aspectos, en las lógicas y los circuitos productivos y de comercialización. Entre todas estas dimensiones, la accesibilidad conservó su rol fundamental y enfrentó las restricciones infraestructurales de este distrito rural. Así como el carácter perecedero de la leche podía atenuarse con las tecnologías de refrigerado y transporte, la articulación temporo-espacial del circuito demandaba obras viales que conectaran

adecuadamente tambos e industrias y/o tambos y espacios de consumo. Los desajustes entre las oportunidades y los recursos efectivos con los que contaban los productores familiares incidió en su vulnerabilidad, impidiendo en muchos casos, su permanencia en la actividad. Para la década de 1990, la concentración empresarial alteró las relaciones de poder en el territorio, inaugurando nuevas prácticas productivas y de movilidad.

## Referencias bibliográficas

- AACREA (2005). Industria Láctea. En *Agroalimentos argentinos II*, Sitio Argentino de Producción animal. [https://www.produccion-animal.com.ar/produccion\\_bovina\\_de\\_leche/leche\\_subproductos/19-produccion\\_aacrea.pdf](https://www.produccion-animal.com.ar/produccion_bovina_de_leche/leche_subproductos/19-produccion_aacrea.pdf)
- Andréu Abela, J. (2000). Las técnicas de Análisis de Contenido: Una revisión actualizada. *Fundación Centro Estudios Andaluces*, 10(2), 1-34.
- Barsky, O. (1995). Los complejos agroindustriales lecheros en América Latina y Argentina. En Ibarreta, M. et al. (Ed.), *Estudios Agroindustriales* (pp.129-155.). Buenos Aires: CEAL.
- Beltrame, F. (2010). Transformaciones en el Complejo Lácteo Argentino: La mediería como forma social de trabajo. *Mundo agrario*, 10(20).
- Buschini, J. (2018). La comercialización de la leche de consumo en la Ciudad de Buenos Aires y su carácter controversial, 1924-1945. *Estudios Sociales del Estado*, 4(8), 38-66.
- Buschini, J. (2021). La comercialización de la leche de consumo y las disputas por su regulación, Buenos Aires hacia 1960. *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 28, 1243-1261.
- Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial/Universidad Tecnológica Nacional (2007). *El Transporte Automotor de Cargas en la Argentina*. edUTecNe.
- Cominiello, S. N. (2011). Un siglo de trabajo ímprobo: procesos de trabajo en los tambos argentinos, 1900-2010. *Documentos de Jóvenes Investigadores*, Instituto de Investigaciones Gino Germani/Universidad de Buenos Aires, 29.
- Craviotti, C. y Vértiz, P. (2019). Heterogeneidad y anclaje territorial de la industria láctea: el caso de Entre Ríos. *Pampa*, 19, 103-122.
- Cresswell, T. (2010). Towards a Politics of Mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 17-31.
- Dapelo, N. L. (2018). *Régimen contractual especial de la explotación tambera*. Villa María: Universidad Nacional de Villa María.
- de Arce, A. (2021). Unequal contracts. Dairy producers and gender structures in Buenos Aires since the sixties. *RWSA Triennial Conference: Kitchen Table Talk to Global Forum*. University of Guelph, Canadá.
- de Arce, A. (2022). El tambo como espacio de vida y de trabajo. Producción y cuidados en la lechería familiar bonaerense desde los años sesenta. *3° Workshop: Las Formas de la desigualdad social en la Argentina. Abordajes desde las Ciencias Sociales y Humanas*. Universidad Nacional de Quilmes, Bernal.
- Encuesta sectorial lechera del INTA 2022 <https://www.ocla.org.ar/contents/news/detai>

Is/25641619-encuesta-lechera-inta-2020-2021-documento-completo

Gómez Milo, T. G. y Tchordonkian, S. (2022). El complejo vial ferroviario argentino en el siglo XX. La evolución del transporte de cargas. *Ejes de Economía y Sociedad*, 6(10), 393-421.

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano-Territorial*, 21(2), 61-74.

Gutman, G. y Rebella, C. (1990). Subsistema lácteo. En Gutman, G. y Gatto, F. (Comps.), *Agroindustrias en la Argentina. Cambios organizativos y productivos (1979-1990)* (pp. 79-112). Buenos Aires: CEAL.

Gutman, G.; Guiguet, E. y Rebolini, J. M. (2003). *Ciclos en el complejo lácteo argentino. Análisis de políticas lecheras en países seleccionados*. Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca y Alimentos: Buenos Aires.

Hernández, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad: Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *Eure (Santiago)*, 38(115), 117-135.

Hildreth, H. C. (1976). *Abastecimiento de leche para el Gran Buenos Aires: informe para el Gobierno de la República Argentina*. INTA: Buenos Aires.

Iglesias, J. (2000). Tambero-mediero ¿un asunto de familia? *Realidad Económica*, 169.

Lefebvre, H. (2013 [1974]). *La producción del espacio*. Madrid: Cappitán Swing.

Milbourne, P. & Kitchen, L. (2014). Rural mobilities: Connecting movement and fixity in rural places. *Journal of Rural Studies*, 34, 326-336.

Nogueira, M. E. (2009). *Agendas de gobierno y concertación en el sector lácteo argentino. Dilemas para la construcción de política pública (1983-2008)* [Tesis de Doctorado. Universidad Nacional de Rosario].

Nora, P. (Dir.) (1984). *Les Lieux de Mémoire*; 1. París: Gallimard. <https://bit.ly/472MAtk>

Olivera, G. (2011). Agroindustria láctea, regulación estatal y cooperativismo, 1930-1955. *Mundo Agrario*, 11(22).

Pardías, S. (2013). Mujeres tamberas: entre la producción y la reproducción familiar en el oeste entrerriano. *VIII Jornadas Interdisciplinarias de Estudios Agrarios y Agroindustriales*. Centro Interdisciplinario de Estudios Agrarios, Facultad de Ciencias Económicas, UBA.

Posada, M. y Pucciarelli, A. (1997). La producción láctea argentina a través del CNA '88: un estudio de la cuenca de abasto a Buenos Aires. En Barsky, O. y Pucciarelli, A. (Eds.), *El agro pampeano: el fin de un período* (pp. 586-641). Buenos Aires: Flacso.

Posada, M. (1995). La agroindustria láctea pampeana y los cambios tecnológicos. *Debate Agrario*, 21, 85-113.

Quaranta, G. (2003). *Reestructuración, organización de trabajo y mediería en la producción lechera de la pampa húmeda bonaerense*. Buenos Aires: Ceil-Piette.

Salomón, A. (2019). Caminos transversales por el interior de la provincia de Buenos Aires: el Plan Vial 1959-1963. *Revista Transporte y Territorio*, (21), 189-211.

Salomón, A. (2022). Los caminos rurales de la provincia de Buenos Aires en perspectiva histórica: usos, costumbres y conflictos. *Historia Agraria de América Latina*, 3(1), 82-104.

Sheller, M & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and*

*Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207-226.

Solé, M. (1987). Condiciones de vida y trabajo de los trabajadores rurales argentinos. Los ordeñadores. En *Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo en la Argentina. La situación de sectores específicos*. Vol. 2. Buenos Aires: Humanitas.

Teubal, M. y Pastore, R. (1995). El agro y los complejos agroindustriales: el caso argentino. En Teubal, M., *Globalización y expansión agroindustrial. ¿Superación de la pobreza en*

*América Latina?* (pp. 107-135). Buenos Aires: Corregidor.

Vértiz, P. (2021). Políticas públicas en el complejo lácteo argentino: la intervención estatal, el mercado y los agentes sociales de la producción. *Estudios Rurales*, 11, 1-15

Zubizarreta, I. y Gómez, F. (2014). *Una historia de la lechería argentina: desde la colonia hasta nuestros días*. Buenos Aires: Infocampo.

## Notas

<sup>i</sup> Dra. en Ciencias Sociales y Humanas por la Universidad Nacional de Quilmes (UNQ). Investigadora Adjunta del CONICET en el Centro de Estudios de la Argentina Rural (CEAR-UNQ) y docente de grado y posgrado de la UNQ. Línea de investigación: historia/Estudios rurales con perspectiva de género.

<sup>ii</sup> Doctora en Ciencias Sociales y Humanas por la Universidad Nacional de Quilmes (UNQ). Investigadora Adjunta del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) con lugar de trabajo en el Centro de Estudios de la Argentina Rural (CEAR), UNQ.

<sup>iii</sup> Billard, E. (1960). Nociones sobre la producción lechera. *Boletín Informativo INTA*, 2.

<sup>iv</sup> Por ejemplo, en 1955 los tamberos recibían 54 centavos por litro destinado a la industrialización. Billard, E. (1960). *Op. cit.*

<sup>v</sup> *Qué pasó en 7 días* (4 de febrero de 1947), pp. 22-23.

<sup>vi</sup> Banco de la Provincia de Buenos Aires (1960). *Reseña histórico-económica de los partidos de la provincia de Buenos Aires*. Departamento de investigaciones económicas y estadística. Buenos Aires.

<sup>vii</sup> INTA (1964). *Programa de extensión para los tambos afectados al abasto de leche del Gran Buenos Aires*. Buenos Aires.

<sup>viii</sup> Banco de la Provincia de Buenos Aires (1981). *Reseña histórico-económica de los partidos de la provincia de Buenos Aires*, pp.147.

<sup>ix</sup> Centro de Investigaciones Territoriales y Ambientales Bonaerenses (1999). *Atlas de la provincia de Buenos Aires*. Tomo II. Banco de la Provincia de Buenos Aires, p. 188.

<sup>x</sup> Hildreth, H. C. (1976). Abastecimiento de leche para el Gran Buenos Aires: informe para el Gobierno de la República Argentina. p. 21.

<sup>xi</sup> El jueves vendrá a Ranchos un técnico de lechería del Ministerio de Agricultura de la Nación (17 de noviembre de 1947). *La Palabra* (en adelante, LP), p.1. La Sociedad Rural de Gral. Paz realizará un concurso de vacas lecheras y ordeñadoras (22 de noviembre de 1947). LP, p. 1.

<sup>xii</sup> Solicítase el pago de 3 pesos el kilo de grasa butirométrica (27 de septiembre de 1946). LP, p.1.

<sup>xiii</sup> Proyecto de ley del diputado Ángel Caggiano: planificación y coordinación de la producción, transporte y consumo de leche y sus subproductos. Cámara de Diputados de la Nación (3 de septiembre de 1958). *Diario de Sesiones*, p. 3345.

<sup>xiv</sup> Entrevista a Miguel Giles, 1 de noviembre de 2023 por las autoras.

<sup>xv</sup> Gestionan un tren lechero (4 de junio de 1957). LP, p. 2.

- xvi Los trastornos ocasionados a los tamberos de nuestro distrito con la huelga de ferrocarriles (5 de enero de 1959). *LP*, p. 1.
- xvii Según un informe elaborado por el Directorio de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires, en la estación Loma Verde se cargaron, en promedio entre 1955 y 1956, 575.000 litros anuales y en Alegre, 2.555.000 litros. Informe producido por la Comisión 1a. (Técnica). En Directorio de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires (10 de enero de 1957). *Actas del Directorio*, p. 3.
- xviii Importantes problemas consideró el Consejo Zonal de Vialidad (28 de agosto de 1962). *LP*, p. 1.
- xix Entrevista a Reinaldo Lázaro, 7 de noviembre de 2022 por las autoras.
- xx Los entrevistados refieren a varias técnicas artesanales para mantener la leche en buenas condiciones, por ejemplo, la colocación en recipientes que contenían hielo o el uso de aspirinas.
- xxi Entrevista a Enrique Renner, 9 de noviembre de 2022 por las autoras.
- xxii Entrevista a Susana Magnífico, 8 de noviembre de 2022 por las autoras.
- xxiii Por ejemplo, en virtud del decreto 10.678/45 la Dirección Nacional de Lechería (en 1958 transformada en Dirección General de Lechería) tenía a su cargo la inspección y el contralor de los envases para el transporte de leche, pero los controles eran prácticamente inexistentes.
- xxiv Banco de la Provincia de Buenos Aires (1981). *Op. cit*, p.150.
- xxv Por ejemplo, de acuerdo al decreto 4.238/68 y sus normas modificatorias, el mismo debía contar con equipamiento especialmente acondicionado y, por ende, los vehículos, habilitados, registrados e inspeccionados por el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (SENASA). Es importante remarcar que hasta comienzos de los años noventa el transporte de cargas, regulado por la ley 12.346/37, fue considerado un servicio público, si bien el alcance de esa definición fue ignorado por la práctica (Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial/Universidad Tecnológica Nacional, 2007, p. 51).
- xxvi Entrevista a Mabel Robertson, 29 de marzo de 2023 por las autoras.
- xxvii Entrevista a Reinaldo Lázaro, 7 de noviembre de 2022 por las autoras.
- xxviii Entrevista a Nélica Hernández, 16 de agosto de 2022 por Alejandra de Arce.
- xxix Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires (1963). *Vialidad Municipal*, 39-40, p. 5. Dirección de Vialidad de la provincia de Buenos Aires (1964). *Vialidad Municipal*, 50-51, pp. 17, 19.
- xxx Entrevista a Fernando Elichabe, 8 de noviembre de 2022 por las autoras.
- xxxi Entrevista a Reinaldo Lázaro, 7 de noviembre de 2022 por las autoras.
- xxxii Inquietud de los vecinos de Alegre (3 de junio de 1972). *LP*, p. 1.
- xxxiii Solicitada (24 de julio de 1969). *LP*, p. 1.