



**Universidad Tecnológica Nacional
Facultad Regional Avellaneda
Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial**

Director
Ing. Enrique María Filgueira

Av. Mitre 750 – Avellaneda
CP. 1870
4201-4133 Int. 124
utn.c3t@gmail.com
www.c3t.fra.utn.com.ar

**“El tren de hacienda. Un relato de ficción, o no tanto
(situado en la década de 1930)”**

Jorge Waddel
(fundamuseo@infovia.com.ar)

**Marzo de 2013*

El relato traslada al lector a los años en los que el ferrocarril era el único modo de transporte de este tipo de cargas ¿Cómo se coordinaba el armado de las formaciones? ¿Cuánto tiempo se tardaba desde que se requería el servicio hasta que la carga llegaba a destino? La respuesta a éstas y otras preguntas se encuentran en esta historia escrita por Jorge Waddell, del Museo Ferroviario, investigador de la historia ferroviaria y profesor adjunto de Teoría del Estado en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires. Ha escrito varios artículos y libros sobre la materia y es coautor de la "Nueva historia del ferrocarril en la Argentina", del año 2007.

El tren de hacienda. Un relato de ficción, o no tanto (situado en la década de 1930)¹

Jorge Waddell²

fundamuseo@infovia.com.ar

Agüero, el mayordomo de la estancia. Un hombre alto y derecho que llevaba las riendas del establecimiento desde hacía dos décadas. En la zona era un personaje muy conocido y casi un referente de consulta por temas de manejo de campos. Vivía en la estancia con su familia. La estancia Los Cardos estaba en el sudeste de la provincia de Buenos Aires y su propietario era Don Guillermo, un escocés aporteñado que prefería la vida social de la ciudad portuaria a la tranquila vida en el campo. Vivía añorando su Escocia natal pero no volvió nunca.

Los Cardos era una fracción de 3 leguas, extensión grande si la miramos hoy pero normal en la década del '30 que es cuando transcurre esta historia. Don Guillermo lo había heredado de su padre, un ingeniero que había trabajado como contratista en las obras del ramal ferroviario y que con las ganancias obtenidas compró esta fracción por muy poca plata. Era visionario y supo que esos campos iban a valer mucho; pero no se quedó esperando que esto ocurriera sino que comenzó una lenta pero eficaz tarea de mejora del campo y del ganado, especialmente trayendo de Escocia algunos toros puros. Don Guillermo había recibido todo ya hecho pero cuidaba celosamente de seguir los pasos de su padre. Los Cardos era un modelo de explotación, principalmente gracias a Agüero, fiel servidor de Don Guillermo.

En la estancia, la casa del mayordomo era la mejor construcción. Luego, un austero chalet era usado por Don Guillermo cuando iba a Los Cardos, nombre que recordaba la flor nacional de Escocia. Una vez al año, y no más de dos semanas, iba el escocés a su estancia. En realidad, no le gustaba la vida campera; es más, la detestaba, pero como él decía, era un magnífico negocio y esa era la visión que él tenía del campo. A veces se emborrachaba y se lo oía decir "soy una máquina de hacer plata". Don Guillermo criticaba y se reía de aquellos que construían grandes palacetes en sus estancias, trayendo arquitectos europeos; siempre decía, "...están tirando la plata, si siguen así se van a fundir todos...".

¹ Artículo publicado en la revista Todo Trenes No 90, de abril de 2012.

² Fundación Museo Ferroviario. Profesor adjunto de Teoría del Estado en la Facultad de Derecho de la Universidad de Buenos Aires y especializado en historia ferroviaria. Coautor de la "Nueva historia del ferrocarril en la Argentina". Lumiere, Buenos Aires, 2007.

La principal actividad de Los Cardos era la hacienda vacuna, –los negros- como decía Agüero en referencia a los Aberdeen Angus. Hasta hacía poco también tenían ovejas pero Don Guillermo había decidido concentrarse sólo en las vacas. Tradicionalmente, una vez al año se reunían todos los terneros y se hacía un solo envío al mercado en un par de trenes especiales. Pero Don Guillermo, que tenía criterios comerciales modernos había cambiado la práctica. Estaba muy pendiente de los precios de la hacienda y prefería vender de a pequeños lotes y, dependiendo del precio, mandaba al mercado de Liniers o a los frigoríficos aquellos animales que podían ser terminados o sino vendía los terneros a invernadores del norte de la provincia. Una vez al mes se hacía un despacho de animales. En este caso eran dos lotes, uno de novillitos bien terminados para el mercado de Liniers y otro lote, de novillos más grandes para la exportación, iban a ir directo al frigorífico.

El lunes a primera hora, Agüero con el auto de la estancia, un Nappier traído de Escocia, partió hacia la estación, distante una legua del casco de Los Cardos. Además de ir a ver la correspondencia debía pedir los vagones para el despacho de la semana siguiente. La estación era de muy poco movimiento. Era la típica estación de campo que no tenía pueblo. Sólo un boliche de ramos generales y un puesto policial donde, cada tanto, había un agente que dependía de la cabecera del partido a unas 5 leguas. Suárez, el jefe de estación, hacía cinco años que estaba y ya estaba haciendo gestiones para ir a otra estación más importante; su antigüedad en el ferrocarril se lo permitía. Agüero lo saludó le preguntó por la correspondencia, sólo había un telegrama de Don Guillermo confirmando su decisión de realizar la venta. Envió otro telegrama acusando recibo y confirmando que estaba todo en orden. Hablaron del tiempo, tema obligado, de lo benigno que había sido el invierno y que las lluvias habían sido buenas. Pero lo importante era el pedido de vagones para el viaje de la hacienda. Agüero necesitaba 6 jaulas, cuatro irían a Liniers y 2 al frigorífico. Como 6 jaulas era muy poco para un tren especial, se despacharían con el tren de hacienda regular el miércoles de la semana siguiente. El pedido de las 6 jaulas fue debidamente anotado en el libro de pedido de vagones consignando el nombre del interesado, la cantidad exacta de vehículos, el día que se iba a ser el operativo. Todo quedó plasmado en el libro por Suárez, con una letra impecable que denotaba una niñez con muchas horas de caligrafía. Si uno miraba ese libro se daba cuenta de que casi todo el movimiento de esa estación era referido a la estancia Los Cardos, los envíos, las encomiendas, hasta los pasajeros y telegramas.

Hecho el pedido de vagones, Suárez debía poner en marcha el sistema burocrático pero muy eficiente del ferrocarril para lograr los 6 vagones de hacienda en una semana.

Debía comunicar por Control (sistema telefónico interno del ferrocarril) el pedido a la jefatura de zona, pero además debía formular un telegrama de servicio con el pedido que sería recibido por el Fichero de Vagones, oficina que se encargaba del seguimiento y asignación de vagones vacíos. Esta oficina, ante un pedido, debía ver cuáles eran los vagones disponibles más cercanos, asignarlos, ordenar su traslado en el tren más conveniente. El Fichero de Vagones era el cerebro del ferrocarril. Su rentabilidad dependía del correcto uso de los vagones y esto dependía de esa oficina.

Según la oficina, el día domingo 6 vagones jaula estarían disponibles en Tandil Playa, que llegarían con el tren "gallinero" (en la jerga del Ferrocarril del Sud -FCS- así se denominaba al tren de jaulas vacías que una vez por semana corría hasta Tandil para su posterior reparto). Se individualizan los 6 vagones jaulas y Fichero le ordena a la oficina de Movimiento que el día martes esas jaulas deben ser acopladas en el carga - maniobras que sale de Tandil Playa hacia la estación cargadora. La oficina de movimiento debe tomar conocimiento y organizar la corrida de ese tren. El envío de jaulas tenía cierta prioridad sobre otros tráficos, con lo cual si había mas carga de la que podía remolcar el tren, se dejaban vagones para el día siguiente o bien, si el tipo de carga y la cantidad lo ameritaba, se corría un especial. No era el caso de este día en que el carga - maniobra iba a tener unos pocos vagones.

El día lunes, estando ya las jaulas en Tandil Playa, una pilota las acopló y las llevó hasta el lavadero de vagones. Una resolución del Ministerio de Agricultura establecía que todos los vagones de hacienda debían lavarse y desinfectarse. Esto complicó un poco la vida a las empresas ferroviarias ya que el lavado, mas complicado con la desinfección, hizo que, por un lado, se alargara la rotación de los vagones y, además, que las empresas tuvieron que construir lavaderos especiales. En el caso del Ferrocarril del Sud éstos se construyeron en Kilo 5 y en Tandil. El proceso de lavado no era muy complicado, pero sí llevaba algún tiempo. Se manguereaban bien la jaula y se le tiraba una solución de acaroina u otro desinfectante (había uno muy conocido marca Cooper). Posteriormente, se le tiraba cal. Todo esto aconteció el lunes y luego de terminado el proceso con las últimas horas del día la pilota que maniobraba en la playa procedió a armar el tren que saldría en las primeras horas del martes. Un par de tanques, dos chatas pedreras, tres cubiertos cargados y las seis jaulas mas el furgón de cola era el tren. Todo quedó armado en una vía listo para partir. Y en la oficina ya estaba todo el papelerío correspondiente que llevaría el guarda.

El martes a la madrugada, en el galpón de Tandil, se alista una locomotora para el tren de las jaulas. Estos trenes corrían con locomotoras de carga o mixtas, en este caso será una clase 12 (una 36) del depósito de Tandil. Ya con su personal arriba, parte liviana hacia la playa. También va el guarda. En el empalme Sud entra con señales de mano del cambista y por vías de playa recorre lentamente todo el largo de las vías hasta la cabecera norte donde estaba armado el tren, acopla la formación, el guarda que a la pasada alzó la documentación de la oficina tomó posición en el furgón y todo quedó listo para la partida. Ya con los primeros rayos de sol en el horizonte la señal se puso a vía libre y el tren `partió. Era un carga - maniobras, es decir que tomaba o dejaba vagones en todas las intermedias. Su arribo a nuestra estación estaba previsto a las 5 de la tarde pero esto nunca se sabía. Los cargas - maniobras se atrasaban o adelantaban de acuerdo a las maniobras que tuvieran que hacer.

Al mismo tiempo que se está alistando la locomotora en el depósito de Tandil, en Los Cardos Severino Alzamendi, capataz de la estancia junto a tres peones más están ensillando los caballos para la tarea del día. Alzamendi era un muy experimentado hombre de campo. Ninguna tarea rural le era ajena. Su conocimiento de la hacienda era indiscutible. Pero era un poco rápido. Sentía cierta atracción por los animales ajenos, especialmente si nadie lo veía. Pero si se lo vigilaba era un excelente capataz. Sus ayudantes eran uno de los puesteros de la estancia y un peón de la estancia contigua que se le pagaba el día para que ayudara en casos como este. Con las primeras luces, los tres jinetes marcharon hacia el medio del potrero donde estaba el grueso de los animales y comenzaron a arriarlos a otro extremo del mismo donde estaba la ensenada de la manga. Un par de horas llevó la operación hasta que todos los animales estuvieron encerrados y listos para elegirlos. Los tres hombres estaban en pleno mate, de esos que la pava tiene mitad agua y mitad ginebra, cuando llegó Agüero, también a caballo, para decidir los animales que se iban a despachar.

Pasados todos por la manga se seleccionaron los doscientos y tantos terneros que formarán la tropa. Después del mediodía y luego de haber ido al rancho a almorzar, Alzamendi con sus ayudantes organizaron la tropa y lentamente partieron rumbo a la estación con el arreo. Unas tres horas llevará el viaje, dependiendo del paso de los animales.

Mientras tanto, siendo las tres de la tarde en la estación, suena el clásico pedido de vía del aparato Staff. Suárez, que sabe que viene el carga, le da vía y se prepara para hacer las maniobras. El tren entrará por la principal, se desenganchará el furgón y todo el corte

avanzará hasta librar el cambio lado norte de la estación para luego retroceder por la vía auxiliar hasta el cambio donde se abre la vía del brete, tomará por ella y la locomotora, retrocediendo, empujará los vagones hasta apoyarlos contra la estructura de madera del mismo.

Tal como fue planeado la locomotora hizo la maniobra. Lo único que, como hacía bastante que esa vía no se usaba, el pasto hacía patinar a la 36, pero con un poco de arena se superó. Una vez acomodadas las seis jaulas, se desacoplaron y la locomotora con los vagones que quedaban hicieron el camino inverso hasta llegar a la vía principal y acoplar nuevamente el furgón de cola. Terminada la maniobra y listo para partir el tren, estaba dos horas adelantado respecto del horario. Suárez llamó a control para recibir órdenes y le dijeron que despache el tren nomás. Breve charla con el guarda, intercambio de guías y demás papeles, el tren nuevamente se puso en marcha dejando la estación en un ensordecedor silencio.

Al rato de esto, por el camino de tierra paralelo a la vía se empezó a ver una nube de polvo y se oyeron lejanos mugidos. Era la tropa que venía de Los Cardos al mando de Alzamendi y sus compañeros. Suárez se aprestó a ir hasta el corral para dar una mano, en caso de ser necesaria. Pero no fue así. Todo estaba en orden, todos los animales entraron en los dos corrales. El molino Guanaco funcionaba bien y los bebederos tenían agua suficiente para los sedientos animales. De la canilla del tanque también bebieron los tres hombres.

Caía el atardecer, los animales estaban en el corral con agua; Suárez se encerró en la vivienda del jefe, contigua a la estación y nada más se supo de él. Alzamendi y sus ayudantes, visto que el embarque sería a la madrugada, decidieron no volver a Los Cardos. Fueron a tomar una ginebra al boliche frente a la estación y quizá jugar a las cartas un rato. Sólo tres parroquianos había en el boliche, por lo que luego de las copas y de comer un poco, los tres hombres de a caballo rumbearon despacito hacia el corral para hacer noche. Los caballos desensillados y la idea de dormir a la intemperie, bajo el poncho y usando la montura a modo de almohada. Así era la costumbre del hombre de campo, dormir a la intemperie junto a la tropa. Sin embargo, al ver que Suárez había dejado abierta la puerta corrediza del galpón, para la ocasión los tres prefirieron dormir en el piso del galpón, porque aunque no parecía hacer frío, se evitaría la humedad de la mañana.

Por horario, el tren de hacienda que venía desde Deferrari, debía salir de la estación a las 9.40. Suárez le había pedido a Santillán que tuvieran la hacienda cargada a las 8.30, por cualquier cosa. A las cinco ya estaban ensillando los hombres. A las siete apareció el jefe de estación a corroborar que todo estaba en orden. Efectivamente, así era. Las jaulas estaban todas con las puertas intermedias abiertas, las tres de adelante irían al frigorífico y las dos de atrás a Liniers. La única queja del capataz de la estancia fue que una de las jaulas no estaba limpia y desinfectada como la ley decía. Es más, se apersonó a la oficina de la estación y en el primer papel que encontró comenzó a escribir “dejo constancia que una de las jaulas me la entregaron toda cagada...”. Suárez se enojó y lo convenció de que depusiera su actitud hostil ya que sólo había sido un error. De todas maneras, lo de Alzamendi sólo fue una actuación; su celo era falso y en realidad le importaba muy poco defender el interés de su patrón. Es más, hasta disfrutaba cuando las cosas salían mal, cosa de los gauchos pues...

Una a una se fueron llenando las jaulas. Una vez llenas se cerraba la puerta frontal y se precintaba. Se dejaba constancia junto al jefe de que todos los animales estaban vivos. Pero pasó lo que tenía que pasar. Extrañamente, cuando estaban cargando el último lote, una embestida del caballo asustó un ternero que metió la pata entre el brete y el vagón y se quebró. Evidentemente no podía ser cargado y debió ser sacrificado. La ley no escrita del hombre de campo dice que en estas circunstancias el animal se carnea y se reparte entre los que allí estuvieran. Así se hizo, incluso el jefe Suárez recibió un cuarto. Que mala suerte hay en los carguíos de animales, extrañamente siempre se quiebra un ternero, y lo mas extraño es que siempre es el mas gordito, cosa del hombre de campo y su suerte...

A las 9, casi al mismo tiempo se divisaba el tren viniendo y por el camino junto a la vía un vehículo se acercaba a toda velocidad. Era Agüero que venía a ver si todo estaba en orden y a pagar el flete. En el ferrocarril los fletes se pagaban por adelantado salvo que como cliente frecuente se tuviera una cuenta corriente. Pero a Don Guillermo no le gustaban estas costumbres modernas, es más, no simpatizaba con los bancos. Se jactaba de nunca deber nada y de siempre pagar con efectivo. Su mayordomo cumplía sus deseos y pagó rigurosamente el valor del flete cuyo importe fue puesto por Suárez en la caja fuerte luego de hacer el asiento correspondiente en el libro de contabilidad.

El tren entró por la vía principal y se detuvo junto al edificio de la estación. Era muy corto, tenía sólo 8 jaulas y el furgón. A su frente una hermosa 40, a mi juicio una de las locomotoras mas estéticas del FCS y bien surera. Suárez cortó la máquina y, colgado de

la escalerilla, fue hasta el cambio de la punta de la estación, lo invirtió y la locomotora, lentamente, fue internándose en el desvío hasta toparse con las jaulas. El golpe fue fuerte y algunos animales se cayeron, pero nada grave. Suárez reprendió al maquinista que luego llevó la formación con el mayor de los cuidados. Hecho el camino inverso con suma delicadeza acopló las jaulas con las que habían quedado en la vía principal y a las 9.40, la hora que marcaba el horario, estaba todo listo para salir.

Hechas las acciones correspondientes de entrega de palo y saludos, el tren fue despachado. Al instante de salir se acercó Agüero a la locomotora y haciéndose el distraído le dio al maquinista una botella de vino diciéndole “para que no tengan sed las vacas por el camino”. Suárez, haciéndose el que no veía, se convertía en cómplice de esta costumbre en los carguíos de hacienda. A las 9.45 el tren se perdía en el horizonte, Agüero volvía en el auto de la estancia levantando polvo por el camino mientras los tres jinetes comenzaban el lento regreso, lo suficientemente lento para que la llegada a Los Cardos fuera a una hora inconveniente para el trabajo. Suárez volvió a encerrarse en la estación a descansar, después del día ajetreado que le tocaba, más o menos, una vez al mes.

Los trenes de hacienda cargados tenían ciertas prioridades y circulaban a una velocidad superior a las cargas comunes. Si uno mira los itinerarios, la velocidad de los cargas no superaba los 30 km por hora y las de hacienda quizá llegaban a 40 ó 45. Esto en los papeles; seguramente había casos excepcionales. El principal cuidado de los maquinistas era no hacer arranques bruscos ni frenadas violentas. Por algo toda jaula decía “sea compasivo con los animales”. Los trenes de hacienda regulares de horario servían una determinada cantidad de estaciones y luego iban rápidos hasta destino. Control trataba de mantenerlos a horario y evitar atrasos pero si podía adelantarlos, se hacía. Cuanto menos tiempo los animales estuvieran arriba de las jaulas menos posibilidad de muerte de un animal había; y el ferrocarril debía indemnizar cada animal muerto.

Siendo las 4 de la tarde, nuestro tren se aprestaba a llegar a la estación Sevigné, que era una de las que los trenes de hacienda debían ser rearmados para entrar a la zona local con los vagones en orden de acuerdo a su destino. Además se cambiaba la locomotora. Para los trenes de hacienda, cuando pasaba por la cuarta estación antes de Sevigné, el jefe debía transmitir la pasada directamente por control al depósito de locomotora para que se termine de alistar la locomotora que seguiría con el tren. En este caso una 42, una de las más lindas locomotoras del FCS hasta que las afrancesaron en

épocas del Roca. Además, como el tren traía pocas jaulas, se acoplaría a otro tren de hacienda para hacer uno solo de unos 35 vagones. Pero la principal tarea de la playa de Seigné era rearmar los trenes. Las jaulas que iban a Liniers debían ir a la cabeza después de la locomotora; las que iban a los frigoríficos de La Plata, le seguían, luego las destinadas a Dock Sud y, por último, las jaulas al Mercado de Avellaneda. Nuestras cinco jaulas, que desde origen iban juntas, fueron separadas de acuerdo a este nuevo orden.

El tren emprendió nueva marcha, ya con mayor velocidad por la locomotora de más y casi no se detuvo, salvo en dos oportunidades para cargar agua en Lezama y Brandsen. A las 10 de la noche, ya circulaba por la doble vía local cuando fue desviado en el desvío de sobre paso de Glew para dar pasada a un tren especial de pasajeros que venía seguramente de Mar del Plata. La espera fue sólo de 15 minutos y luego el hacienda se aprontaba a hacer sus últimos kilómetros hasta destino. Como todo hacienda, en Km 18 fue desviado hacia las vías de la playa 13 de Temperley. Allí el primer lote de vagones destinados a Liniers sería dejado en la playa. La locomotora se acopla nuevamente y, por la ahora cuádruple vía, sigue rumbo a kilo 5 cruzando de vías oeste a este en Kilo 12. En Kilo 7, al ingreso a la playa de Kilo 5 ya dirigido por un cambista, el tren de hacienda ha llegado a su destino. Pero su carga aún tendrá otro tramo que recorrer.

En cuanto a la locomotora de Seigné, inmediatamente salió liviana para Escalada donde fue invertida en el triángulo. Un caso raro pasaba con las locomotoras de los trenes de carga y hacienda. Si se analizan los itinerarios, especialmente del Ferrocarril Oeste (FCO) o FCS, los trenes diagramados que llegan a Buenos Aires son más que los que regresan. Evidentemente, la lógica dice que para evitar la acumulación de locomotoras en Buenos Aires, las sobrantes debían volver de alguna manera. Esto nos desveló por un tiempo. Había tres posibilidades: que algunos trenes regresaran a doble tracción, que las máquinas volvieran muertas en trenes de carga o que volvieran livianas a sus galpones de origen. Hace poco, un viejo gerente del Ferrocarril General Roca, muy avezado en las cuestiones de tráfico, nos señaló la solución correcta: las locomotoras eran enviadas livianas ni bien llegaban, para que estuvieran disponibles en sus galpones de origen lo más rápido posible, y estos movimientos nunca figuraron en los itinerarios. Nuestra 42, luego del relevo del personal, salió raudamente liviana hacia Seigné.

Mientras tanto, desde Haedo venía liviana una máquina del FCO a Temperley; era una 800. Traía un furgón de cola que acopló a la cola de las jaulas en playa 13, se colocó a la cabeza de la formación y retrocedió casi sobre la plataforma 5 para tomar la punta de

la vía hacia Empalme Temperley en medio de la noche. Una hora después, y previa inversión de marcha en Tablada, la formación entraba a la playa de Mataderos. Las jaulas eran tomadas por la locomotora de atrás y enfiladas al respectivo desembarcadero. El procedimiento de desembarque era rápido y las jaulas en seguida se llevaban vacías a Tablada para dejar libres las vías de descarga. Por el otro lado, las jaulas que habían quedado en Kilo 5, en seguida fueron acopladas por una 31 y fueron despachadas hacia el frigorífico Anglo. Unos 15 minutos después y luego de atravesar la noche de Avellaneda, las jaulas eran estacionadas en los bretes de descarga del frigorífico y, ya entrada la madrugada, se abrían las puertas y los animales bajaban a los corrales.

En general, los mataderos y frigoríficos tenían pocas instalaciones de vías y bretes por lo que debían desalojarse rápido para no generar abarrotamiento de vagones. En ambos tráficos, los vagones vacíos eran devueltos a origen. Los que habían ido a Dock Sud volvían con la misma locomotora, ahora sin apuro, a Kilo 5. Los de Mataderos, de nuevo una locomotora del FCO los dejaba en Temperley y, luego, una pilota del FCS los llevaba a Kilo 5. Si había tiempo, las jaulas iban a las vías de desinfección y si no se despachaban nuevamente, hacia la carga. En el primer tren de carga que tuviera capacidad de arrastre ociosa se mandaban las jaulas vacías. A veces se armaba un tren "gallinero", sólo de jaulas. La diagramación de trenes nos lleva a pensar que la rotación de las jaulas era de una semana promedio. Es decir, desde que se cargaba, iba a los mercados o frigorífico, volvían los vagones vacíos, se desinfectaban y se podían nuevamente a la carga, le tomaba una semana.

Como final de esta historia podemos decir que todos terminan contentos. Don Guillermo, el dueño de la estancia, cobrando el precio de sus animales y acrecentando su fortuna y el ferrocarril cobrando el flete que, en el caso del FCS, el producido de los trenes de hacienda representaba entre un 25 y un 35 % de la facturación total. O sea que Don Guillermo, Agüero, Alzamendi, Suárez, en definitiva todos, vivían del producido de las vacas que, en definitiva, son los pasajeros de esta historia. Claro que para ellos el relato no termina nada bien. Los animales que fueron al frigorífico Anglo terminarán enlatados o congelados y cargados en alguno de los barcos de la Lamport & Holt la Royal Mail o la Nelson line directo al Reino Unido. Y los novillos que fueron a Liniers, esa misma mañana serán rematados y faenados y probablemente terminasen como un magnífico bife de chorizo (con perdón de los vegetarianos que no merecen leer este artículo).