

“Atiendo, Señor”. Las agencias de mujeres trabajadoras ferroviarias en Talleres San Cristóbal, Santa Fe, Argentina

Luisina Agostini *

Resumen

En este artículo nos ocuparemos de aproximar reflexiones sobre el mundo del trabajo ferroviario femenino existente en la comunidad ferroviaria de San Cristóbal de la provincia de Santa Fe, Argentina, en la segunda mitad del siglo XX. La existencia de talleres de reparación de locomotoras y coches motores en esa localidad la convirtió en núcleo socioeconómico fuerte dentro del desarrollo regional ferroviario hasta el cierre de los mismos en la década de 1990.

Para ello tensionaremos las asociaciones entre trabajo ferroviario y masculinidad con el análisis de la presencia de mujeres trabajadoras en la administración de los talleres. A partir del estudio de sus legajos laborales y del análisis de testimonios orales, pondremos en discusión, desde la perspectiva de género, las

configuraciones del empleo ferroviario, las maneras en que se construyó el trabajo ferroviario de los varones y de las mujeres y las prácticas femeninas asignadas a las trabajadoras tanto en el mundo laboral como en los espacios domésticos.

Nuestro hallazgo de las empleadas ferroviarias de San Cristóbal nos permitió, desde un abordaje histórico social, problematizar las condiciones laborales de los espacios ferroviarios masculinizados y tensionar los modelos sociales de varones y mujeres consensuados al interior del colectivo ferroviario y legitimados por la comunidad.

Palabras claves: Mujeres trabajadoras- Ferrocarril- Género- Comunidad obrera

* Dra. en Historia (UBA), Becaria Pos doctoral (CONICET-ISHIR) Docente UNR. Contacto: luisinaagostini@gmail.com

Luisina Agostini. “Atiendo, Señor”. Las agencias de mujeres trabajadoras ferroviarias en Talleres San Cristóbal, Santa Fe, Argentina” en Zona Franca. Revista del Centro de estudios Interdisciplinario sobre las Mujeres, y de la Maestría poder y sociedad desde la problemática de Género, N°32, 2024 pp. 325-357. ISSN, 2545-6504 Recibido: 17 de enero 2024; Aceptado: 15 de julio 2024

“I’ll get that Sir”. Women railway workers’ agencies in rail workshops San Cristóbal, Santa Fe, Argentina

Abstract

In this article we will make reflections upon the existence of female railway workers’ world in San Cristóbal Santa Fe, Argentina, in the second half of the 20th century. The presence of railway reparation workshops in San Cristobal city transformed this place into a strong socioeconomic structure within the regional railway development until its closure in the 90s.

In this sense, we will question the relationship among the railway labour and masculinity with the presence of female workers in the administration of workshops. Basing ourselves in the study of their employee files and in the analysis of oral testimonies, we will discuss, from a gender perspective, the configurations of railway employment, the ways in which railway activities were selected depending on the sexes, and the roles assigned to women workers both in the workplace and in domestic spaces.

Our awareness of women railway workers in San Cristóbal allowed us, from a social-historical point of view, to problematize the working conditions in male-dominated spaces in this field and to consider the accepted models for men and women within the railway community and how they are legitimized in this city.

Keys Words: Working women- Railway- Gender- Working community

Introducción

La existencia de unidades de reparación de locomotoras y coches motores en los talleres ferroviarios de San Cristóbal, provincia de Santa Fe, Argentina, la convirtió en un núcleo socioeconómico fuerte dentro del desarrollo regional ferroviario santafesino. Estaba integrada dentro del recorrido del Ferrocarril Central Norte y, luego de la nacionalización del sistema ferroviario de la década de 1940, formó parte del Ferrocarril Belgrano, hasta su privatización en la década de 1990. Las condiciones materiales en las que se desarrolló el trabajo en esos talleres ferroviarios desde las primeras décadas del siglo XX generaron la conformación de identidades obreras particulares, asociadas a oficios variados relacionados con el mantenimiento de la estructura de los trenes (carpinteros, señaleros, ajustadores, herreros, caldereros, pintores, guardas, etc.) y a profesiones singulares que eran

las necesarias para el funcionamiento del sistema ferroviario (maquinistas, foguistas). Existe un imaginario social y sindical que representa a este mundo laboral exclusivamente ocupado por varones.

Estudiaremos las agencias históricas de las mujeres trabajadoras ferroviarias sancristobalenses en un periodo de larga duración organizado según sus trayectorias en el trabajo a partir de las fuentes con las que contamos: legajos laborales y testimonios orales. De tal manera es que hemos hallado mujeres ocupando puestos administrativos con diferentes ingresos entre las décadas de 1940 y 1970. No tenemos registro documental de la existencia de mujeres trabajando en las dependencias ferroviarias de San Cristóbal en carácter de guardabarreras, cocineras, lavanderas y otros oficios culturalmente feminizados que sabemos las mujeres solían realizar en otras localidades incluso acompañadas de sus hijos (Godoy, 2022).

Existen trabajos muy ricos en una mirada desde la perspectiva de género pensadas para Argentina pero también para otras latitudes (Godoy, 2020; Palermo, S. 2007; D'Uva, 2019; Ballesteros Doncel, 2003, 2013) que se dedican a problematizar el mundo ferroviario "típicamente masculino" procurando visibilizar la presencia de las mujeres trabajadoras, y no solo como parte de la trama social comunitaria de la que el obrero ferroviario varón forma parte. Pero, el trabajo femenino ferroviario aún es un campo de investigación histórica poco explorado en Argentina.

Recuperamos los aportes teóricos feministas sobre la relación entre género y trabajo. Los abordajes locales que retoman estudios para pensar la articulación género y trabajo (Lobato, 2001, 2007; Barrancos, 2008, 2010) denotan los esfuerzos pioneros que han sentado un precedente significativo en las ciencias sociales para repensar y proponer nuevas aristas en el estudio de las mujeres, la familia y el trabajo femenino en la clase obrera (Queirolo, 2008; Palermo, 2007, 2020, 2021; D'Antonio, 2000, 2020; Agostini, 2019). Se hace necesario, y apostamos aquí a

reflexionar sobre un tratamiento de fuentes que reponga las relaciones de género, y en ellas visibilice la agencia femenina e integre la masculinidad al hurgar en las fuentes para romper el silencio sobre las mujeres (Perrot, 2009).

El artículo se organiza en tres apartados: en el primero se ocupa de las trayectorias de dos mujeres, las primeras trabajadoras ferroviarias de San Cristóbal en la década de 1940. Esto no supone sobre representar el empleo femenino en los talleres sino visibilizar su existencia a partir de las fuentes con las que contamos y explicar que la reproducción del empleo ferroviario en el caso sancristobalense abarcó a mujeres y varones. Los perfiles laborales femeninos iluminan la problemática de la doble jornada laboral existente para las mujeres que se han insertado en los mercados formales de trabajo y sostuvieron/ sostienen el trabajo de cuidado no remunerado en sus hogares. En un segundo apartado, explicamos los recorridos laborales de mujeres que ingresaron en la década de 1970 con relación a las pioneras. Encontramos acciones de continuidad entre las primeras empleadas y la segunda generación hallándose mecanismos de reproducción del trabajo femenino ferroviario. Destacamos, que esta segunda generación de trabajadoras desarrolló saberes referidos al conocimiento del complejo industrial ferroviario al transitar no solamente por las oficinas administrativas sino por las secciones específicas del trabajo en los talleres registrando la producción, datos del personal, tiempos de fabricación de insumos, entre otras tareas necesarias para el funcionamiento de los talleres. En tercer lugar, desarrollamos conclusiones y planteamos aristas de indagación pendientes sobre este tema en un contexto actual de ingreso y renovación del personal femenino en las dependencias de talleres de la localidad.

Las primeras mujeres trabajadoras ferroviarias de San Cristóbal

Las mujeres ¿ausentes o eliminadas? en los papeles y en las palabras aparecen a través de la pregunta de investigación: ¿trabajaban mujeres en el ferrocarril? A lo largo de nuestro trabajo de campo, hemos dialogado con varones

trabajadores del riel quienes no se refirieron a mujeres compañeras de trabajo en sus relatos¹. Si les preguntaba por el trabajo de ellas, generalmente luego de una larga pausa los varones respondían escuetamente que sí, que algunas habían trabajado, que no muchas, que muy pocas y que no cerca de ellos, sino en la administración. Posiblemente en el mundo ferroviario suceda lo que postula Trueb (1991): “Los entrevistados masculinos tienden a organizar sus historias de vida alrededor de otros hombres, evitando cuidadosamente a las mujeres. Los mundos dominados por hombres creados en las entrevistas de historia oral son tanto ficciones como una estrategia de supremacía masculina. La eliminación de las mujeres de la comunicación masculina refleja la negación de un poder femenino existente. Al mismo tiempo sirve como instrumento para mantener la existente impotencia de las mujeres” (p.179).

Una foto se convirtió en el disparador para indagar sobre sus existencias concretas. La imagen fue encontrada en diferentes sitios, era la misma pero se replicaba.



¹En este artículo se profundizan problemas que forman parte de la tesis doctoral Agostini (2023).

Su epígrafe también se replicaba: “Personal de talleres San Cristóbal en la inauguración de los edificios administrativos en 1942”.^{II} Un registro del periodista local Osvaldo Giussani completaba la información, “integran el grupo -entre otros- Forcheiro, Baiardino, Piaggio, Sanchez, Vacaflores, Gomez, Scaglia, Ruiz, Raul, Pelagatti, Llovio, Luna, Torressi, Maurer, Bianchi, Masjoan, y dos mujeres, las primeras administrativas de Talleres: Irma Mendoza e Ibis Gonzalez”^{III}

Con esos nombres consulté sus legajos profesionales en la empresa ferroviaria con el objetivo de hallar información significativa sobre sus trayectorias. ^{IV} Los datos de sus recorridos laborales desde el ingreso y hasta su jubilación o cese se abren como pistas para pensar en la complejidad del trabajo femenino. Las páginas que los componen están marcadas de sucesos personales que impactaron en sus carreras. Por ejemplo, el casamiento, el nacimiento de sus hijos, sus licencias por maternidad, por cuidado de hijos en la enfermedad o el cuidado de padres en la ancianidad constituyen condicionantes de sus ausencias al empleo. Las solicitudes especiales engrosan las páginas de sus fojas de servicio no solo para dar cuenta de los trámites administrativos necesarios para obtener respuestas a sus pedidos sino porque impactan en las dinámicas de sus pretendidos ascensos en la jerarquía de los puestos. Además, el formato de las planillas administrativas que componen los legajos estaban pensadas para las trayectorias masculinas. Así por ejemplo, en la “Ficha de antecedentes y declaración del aspirante a empleo” en los datos de “su familia” dice “11. De la esposa: Apellido. Nombre.”, entonces en los legajos de mujeres casadas vemos las correcciones en tinta sobre la hoja impresa

^{II} El museo ferroviario de San Cristóbal la exhibía en sus vitrinas. El docente Enrique Giussani la conserva entre el material de su padre periodista Osvaldo Giussani. Vicente Assenza (2018), ex ferroviario la publicó en su libro.

^{III} Audiovisual El Ferrocarril en San Cristóbal de Osvaldo Giussani, el material se compone de un relato ilustrado de fotografías. Archivo personal Osvaldo Giussani, San Cristóbal.

^{IV} Los legajos profesionales de estas mujeres se componen de toda la documentación referida a su trayectoria laboral, incluye fichas personales, ascensos, notas relacionadas con pedidos y comunicaciones sobre diversos temas, antigüedad y cargos ocupados. Se encuentran en el Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

para decir: “esposo”. También el casamiento modificaba el nombre y apellido de la trabajadora y se debía presentar la nota para la nueva ficha personal.

Irma tenía estudios primarios completos, era dactilógrafa y tenedora de libros, había estudiado en la Academia Pitman de Córdoba^V. Ingresó a los Ferrocarriles del Estado en 1944 en el departamento Mecánico de Talleres San Cristóbal como dactilógrafa cuando tenía 23 años. Su sueldo era de 165 pesos y su condición era provisoria. Su examen de ingreso consistió en pruebas de: Caligrafía, ortografía y redacción, Aritmética, Geometría, Geografía, Mecanografía. La comisión examinadora estuvo a cargo de varones que ocupaban cargos jerárquicos en la planta de talleres San Cristóbal: el Jefe de Talleres, el 2do Jefe y el Jefe administrativo. Como pudimos conocer mediante su legajo laboral, Irma ingresó junto a Ibis.^{VI}

Por su parte, la ficha de antecedentes y declaración del aspirante al empleo de Ibis indica que ingresó a los 26 años en las oficinas del departamento Mecánico de talleres San Cristóbal desde 1944 con estudios primarios completos. Se consigna su cargo de dactilógrafa hasta 1949 cuando se empleó en las oficinas centrales del Belgrano. No obstante, entre 1944 y 1946 figura como dactilógrafa y, en 1954 fue transferida a las oficinas del Ferrocarril Mitre hasta su renuncia para gestionar la jubilación por retiro voluntario como Ayudante Oficinista, auxiliar de 1era. Por lo tanto, la fotografía conservada en San Cristóbal no puede corresponder a años posteriores a 1949 porque Ibis ya no trabajaba allí. Tal vez por ese motivo cuando estos nombres femeninos comenzaron a formar parte de las preguntas realizadas a los varones ferroviarios de San Cristóbal ellos recordaban a la Sra. Irma, a quienes referían como la Sra. de Vilar o “la Mendoza”, sin mencionar a Ibis pero si a Arzelinta Simonella. Entonces, efectivamente habían compartido tareas con mujeres

^V Queirolo (2008) plantea que desde 1919 la Academia Pitman constituyó una de las instituciones más representativas del proceso de capacitación en saberes administrativos. Tenía sedes en ciudades centrales del país y enseñanza por correspondencia.

^{VI} Información suministrada en el Legajo de la trabajadora Vilar Irma M. de N°27001703531. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

ferroviarias, no solo se trataba de una foto armoniosa que presentaba al plantel del personal administrativo de la década de 1940 sino que las trayectorias laborales de varones y mujeres habían coexistido en el espacio ferroviario. Los varones, que compartieron tareas con ellas en las oficinas, no las nombraban o eran reticentes a hacerlo.

Arzelinta Simonella ingresó a las oficinas administrativas del departamento mecánica de San Cristóbal como archivista a los 30 años de edad en 1957 en carácter provisorio por seis meses.^{VII} En 1966 pasó a la oficina de personal y ocupó los cargos de auxiliar de 3era, 2da, 1era, jubilándose como encargada administrativa en 1988. Formó parte, junto a Irma Mendoza de la primera generación de mujeres ferroviarias en la administración de talleres San Cristóbal y recibió a su cargo a las trabajadoras que ingresaron en la década de 1970. La reconstrucción de su recorrido laboral mediante su legajo, ya que su fallecimiento impidió llegar a su testimonio, nos permite explicar las características del trabajo femenino ferroviario en el sector administrativo.

Arzelinta tenía estudios secundarios completos, fue dactilógrafa y en 1974 se recibió de profesora para la enseñanza primaria. Antes de su ingreso al ferrocarril fue empleada de comercios de ramos generales de la localidad, las casas Welcome y Rosa^{VIII}. Era soltera y tuvo a su cargo a su madre desde 1961, cuando falleció su padre^{IX}. En 1967 se ocupó de la atención de una niña pero más allá de los certificados y testigos que aseguraban que ella vestía, alimentaba, educaba y cuidaba a esa menor de edad compartiendo techo debido a que era huérfana de

^{VII} Información suministrada en el Legajo de la trabajadora Simonella, Arzelinta 27063206992. Nota del Jefe de Talleres Romildo Frete a Arzelinta para comunicar el ingreso (23 de octubre de 1957). Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

^{VIII} Los trámites de jubilación de Arzelinta incluyen los aportes jubilatorios como empleada administrativa y como empleada de comercio.

^{IX} Según pudimos saber a partir de la necrológica del fallecimiento de su padre, Arzelinta tenía una hermana casada con hijos y marido. Ella entonces al ser soltera y trabajadora asumía la carga de familia de su madre viuda que según dice en su declaración jurada no percibía pensión ni jubilación.

madre y con padre indigente, la empresa no reconoció el subsidio para hijos adoptivos^X.

En la década de 1980, cuando estaba cerca de la jubilación, se ocupó de enviar notas a las oficinas de Recursos Humanos de la delegación Santa Fe y a Buenos Aires solicitando que le interesaba dejar en manos de sus compañeras más jóvenes (se refería a la empleada Nidia) sus tareas administrativas considerando que: “Se trata de una empleada eficiente en todo concepto. La exigua dotación de la que cuenta la n/ delegación hace necesario este movimiento para cumplimentar con las tareas que ordena n/ superioridad (...)”^{XI} Su posición mediando entre el encargado de Recursos Humanos de San Cristóbal y las autoridades de Buenos Aires denotan, su experiencia laboral en las tareas administrativas para poder manifestar a los superiores varones la situación de la planta de personal que ella consideraba “exigua” y las gestiones que realizaba para que su cargo quedara en manos femeninas.^{XII} Sabemos que existía una relación laboral significativa entre la generación de Arzelinta e Irma y las mujeres más jóvenes que ingresaron a las oficinas en 1976. Esto da cuenta de la preocupación por estrechar lazos entre distintas generaciones de mujeres y de formar a las trabajadoras más noveles.

En su carrera laboral Arzelinta realizó relevos en los cargos superiores administrativos a varones que estaban de licencia anual o se ausentaban por enfermedad. Ella realizó pedidos frente a tareas que cubrió y correspondían a funciones de superiores por las que no obtuvo paga de salario acorde. Podemos conocer por ejemplo que se trataba de escritos de su puño y letra en los que

^X Según la documentación que se presenta en el legajo no se cuenta con una adopción legal de la menor, es decir, se presentaron declaraciones judiciales que testifican la situación real pero no se adjunta la adopción legal. Información suministrada en el Legajo de la trabajadora Simonella, Arzelinta 27063206992. Nota del Jefe de Talleres Romildo Frete a Arzelinta para comunicar el ingreso (23 de octubre de 1957). Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

^{XI} Nota enviada por Simonella al 2do Jefe de Recursos Humanos de Buenos Aires, 15 de abril de 1988. Información suministrada en el Legajo de la trabajadora Simonella, Arzelinta 27063206992. Nota del Jefe de Talleres Romildo Frete a Arzelinta para comunicar el ingreso (23 de octubre de 1957). Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

^{XII} Sobre esto profundizaremos en el apartado siguiente.

reclamaba que si bien las condiciones de la empresa planteaban “normas de austeridad y restricciones para cubrir interinatos”, ella había asumido funciones de jefatura que quedaban acéfalas por las ausencias de los jefes y entonces “no obstante la negativa de la autorización para ejercer la jefatura cubrí el cargo a efectos de no entorpecer el diligenciamiento de la correspondencia y el normal funcionamiento de la misma”. Por ello solicitaba que se revea su situación^{XIII}.

Además, tomó licencias por examen para cumplimentar los estudios del profesorado de nivel superior acreditando su regularidad y el cursado de su carrera entre las 17.30hs y las 21hs. Arzelinta además daba clases particulares como docente en su casa.

También conocemos que en 1985 reclamó a la oficina de Recursos Humanos el pago por su título docente pese a que había presentado los certificados correspondientes en 1975 incluyendo la constancia analítica con sus materias aprobadas. Hasta el momento la empresa solamente le abonaba por su título secundario. Arzelinta compuso la trayectoria de una mujer trabajadora con formación educativa significativa, que ocupó puestos de dirección, sostén de familia, que desafió estereotipos de maternidad y defendió sus derechos laborales.

Irma Mendoza de Vilar fue trabajadora ferroviaria entre 1944 y 1977. Entre 1949 y 1957, fue la única mujer en las instalaciones del ferrocarril en San Cristóbal. Como vimos, antes de 1949 trabajó con Ibis, desde 1957 con Arzelinta y con más de 10 mujeres que ingresaron en 1976. Su recorrido laboral puede considerarse singular porque ocupó cargos en la dirección de los talleres, cargos que históricamente ocupaban varones. Pero llegar a ellos no fue fácil, Irma denunció situaciones de discriminación por “ser mujer” en diferentes momentos de su carrera laboral.

^{XIII} Nota de Arzelinta S. al Encargado de Recursos Humanos, Delegación San Cristóbal, 23 de septiembre de 1985. Información suministrada en el Legajo de la trabajadora Simonella, Arzelinta 27063206992. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

Así, por ejemplo, en 1950 Irma solicitó al jefe de talleres San Cristóbal que se le asigne como Encargada de mesa y sostuvo que

por justicia soy la indicada para desempeñar dicha función, ya que hacen 5 años que vengo realizando todos los trabajos inherentes a la misma, los que a continuación detallo: Llevar libros de Registros de entrada y salida de correspondencia, despacho diario de correspondencia en general, clasificación de correspondencias varias y archivo y, trabajos diversos escritos a máquina [...] quedo en la convicción de que mi pedido se ha de contemplar con el criterio equitativo y justiciero que caracteriza a la superioridad que rige los destinos de esta empresa y espera la suscripta Sr. Jefe, que a la presente se dará su correspondiente curso, caso contrario, vería con sumo agrado se le conceda la correspondiente venia para dirigirse directamente, pues la suscripta no concibe bajo ningún punto de vista, que pueda ocupar otro empleado el puesto que solicita y que por justicia le corresponden ^{XIV}.

El Jefe de Talleres respondió manifestando que “por el momento no es posible considerar su solicitud para que se la designe encargada de mesa”^{XV} y agregó que “[...] n/ Superioridad con nota del 25 del actual, manifiesta que no le concede la venia para dirigirse a la Gerencia General para presentarle su reclamo por no haber sido designada Encargada de Mesa, en virtud de que de acuerdo a las funciones que Ud. tiene asignadas, no corresponde esta designación, haciendo notar a la vez que, dan por terminado este asunto [...]”. Lejos de terminar el pedido es que Irma recurrió a su padre Juan Mendoza, ferroviario jubilado, peronista, quien escribió una carta extensa al Gerente General del Ferrocarril Belgrano argumentando la situación de su hija y denunciando una irregularidad entre los postulantes a la convocatoria al cargo de Encargado de Mesa. Entonces aparecía el nombre de un

^{XIV} Carta firmada por Irma M. dirigida al Jefe de Talleres San Cristóbal, 11 de enero de 1950. Información suministrada en el Legajo de la trabajadora Vilar Irma M. de N°27001703531. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos. Encargado de Mesa era una categoría más alta de la de auxiliar administrativo, Pety A. nos explicaba que “cada oficina estaba dividida en sectores y cada encargado de mesa tenía un auxiliar que fuimos nosotras (...) Irma fue jefa administrativa fue la única, debajo de ella estaban los encargados de mesa”. Pety, A. ex trabajadora ferroviaria de Talleres San Cristóbal, comunicación telefónica, mayo de 2022.

^{XV} Carta firmada por Romildo Frete, jefe de talleres, a Irma M. 18 de enero de 1950.

empleado que según Irma nunca había realizado las tareas que significarían una postulación al cargo, quitándole el lugar a ella quien demostraba antigüedad y conocimiento de las tareas que significaban un ascenso en la categoría administrativa. La segregación genérica del empleo fue jerárquica, y al igual que la división genérica del trabajo, subordinó a las mujeres frente a los varones (Queirolo, 2020). Su padre argumentó que la jefatura local de talleres San Cristóbal no elevó el pedido de Irma para que las autoridades de la dependencia zonal del departamento mecánico (Córdoba) traten la solicitud ni tampoco habilitó que la empleada pudiera dirigirse libremente a otras instancias jerárquicas para que se ocuparan de su situación. Entonces decide escribir en carácter de “[...] padre, a quien le costó ingentes sacrificios dada su desventajosa situación económica la educación de su hija para obtener el título de Tenedor de libros y varias deligencias (sic) para poderla ubicar en el puesto que ocupa en esta empresa, y no pudiendo silenciar ante los hechos enunciados que están en riña con la era justicialista en que vivimos y encarnecen el derecho de una empleada apartándose de los sagrados principios que nos ha trazado la doctrina de nuestro líder General Dn. Juan D. Perón [...]”^{XVI}. Juan M. intercedió representando diferentes roles, padre, peronista, ferroviario, varón. Por un lado, asumía su participación económica costeando la educación de su hija, además interpelaba a la empresa apelando al ideario justicialista y, por otro, asumía su participación en el ingreso de Irma en la empresa ferroviaria, aspecto importante en la conformación del colectivo obrero en el que la reproducción de la familia del riel predominaba entre los motivos de ingreso al empleo (Godoy, 2023). También expuso lo que consideraba un mal tratamiento que el jefe de talleres tuvo con el caso de su hija, al rechazar otra solicitud que Irma presentó en 1949, “[...] pongo en conocimiento del Sr. Gerente que en estos talleres es violado también el decreto N°13259 [...] que determinan que el personal

^{XVI} Actuación N° de Orden 60671. Carta firmada por Juan Mendoza dirigida al Sr. Gerente General del F.C.N.G Belgrano, 23 de mayo de 1950. Legajo de la trabajadora Vilar Irma M. de N°27001703531. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

femenino de las Oficinas y demás dependencias de Dirección, debe abandonar el servicio 15 min. Antes del horario establecido.^{XVII}

Mi hija con fecha 30 de junio de 1949 solicitó su aplicación. La jefatura de Córdoba a proposición de la de estos Talleres no dio lugar,

[...] aduciendo que no se produce aglomeración al salir ni hay necesidad de utilizar medios de transporte para dirigirse a los domicilios; cuando el Decreto y las Resoluciones mencionados no contemplan ninguna de estas razones, sino sencilla y claramente disponen que el personal femenino debe retirarse del servicio 15 min antes del horario establecido. Y si se contemplaría esta última circunstancia tenemos que al toque de la sirena salen 400 o 500 obreros y empleados por el portón Este y muchos con bicicletas, por donde también se retira la única mujer mi hija y como es de imaginar profiriendo palabras en voz alta que no todas se ajustan a las reglas de decencia en esta clase de aglomeraciones por más cultura que exista [...]

El fragmento que compartimos es significativo porque es un relato de un varón cuyo rol de padre lo habilitaba a exponer esta situación en la que se encuentra su hija. Irma era una mujer que defendía sus derechos laborales y en su legajo, por ejemplo, contamos con muchas cartas y notas de su firma para solicitar o denunciar cuestiones laborales. No se trataba de una mujer que no se hubiera expresado frente a las autoridades, todo lo contrario, no obstante, su padre intervino en este asunto, quizás al haber agotado otras instancias. Irma en 1948 se casó con Antonio Vilar, maquinista ferroviario, ya que, mediante una resolución de la Gerencia General, la empleada Irma cambió su apellido en los legajos, debiendo “revistar Vilar (Enriques) Irma Mendoza de”.^{XVIII} Podemos suponer que en la constitución de la familia ferroviaria la protección del padre sobre los hijos ferroviarios continuaba

^{XVII} No hallamos la documentación referida a este decreto, si los testimonios orales que recogimos de trabajadores y trabajadoras refieren a que las mujeres se retiraban unos minutos antes para evitar aglomeraciones, para algunos la medida respondía a la voluntad del jefe de taller.

^{XVIII} F.C.N. Belgrano, Departamento Mecánico. Nota del Jefe División Talleres al Jefe de Talleres San Cristóbal, 21 de abril de 1949. El apellido Enriques es el apellido materno de Irma M.

durante toda la carrera laboral, y con respecto a las hijas mujeres trabajadoras en el ferrocarril, la figura paterna imponía respeto a otros varones que hubieran trabajado con el padre. Además nos parece que por el pedido y el problema que expuso Juan M., el ambiente masculino no era respetuoso de la única mujer en los talleres San Cristóbal y él al no estar en actividad no podía intervenir personalmente por lo que la solicitud de cumplimiento inmediato del decreto vigente expuso a las autoridades a la irresponsabilidad frente al cuidado del personal femenino. El marido de Irma no trabajaba en las dependencias de talleres sino que viajaba conduciendo las locomotoras por lo que la descripción de la salida de los obreros de los talleres que realiza Juan M. responde además a un conocimiento de la rutina laboral en la planta. Dejaba en claro que no se trataba de otorgar beneficios para su hija sino de denunciar aquello que la exponía a comentarios groseros como también, “violatorio de las normas justicialistas de rigor” exponiendo en muchas oportunidades su postura político partidaria y su carrera en el sindicato de la Unión Ferroviaria, estos elementos le conferían justificación a su intervención. Esta situación que exponemos forma parte de las características del mundo moral existente en fábricas y talleres (Lobato, 2007) el ingreso femenino al mercado laboral estaba plagado de acechanzas que amenazaban su honor y su reputación, aunque se pregonara la importancia de la moral, la familia, del honor y el respeto (p. 95).

Sabemos que Irma tuvo que esperar casi una década para llegar a ser Encargada de Mesa en 1957. La intervención de su padre no cambió el curso de las designaciones vigentes en 1949. Las autoridades le respondieron a Juan M. que su hija no cumplía con los requisitos del cargo a cubrir porque no tenía personal bajo su supervisión, pues era Auxiliar de 2da.^{XIX} También, el jefe de Talleres, Frete, explicó que la modificación en el horario de salida del personal no se realizó porque no existían aglomeraciones y que la persona propuesta como encargado de mesa cumplía los requisitos del cargo contaba con 18 años de antigüedad y se

^{XIX} En la confección del certificado de servicios de Irma M. se listan sus cargos y entre 1951 y 1957 asciende a Auxiliar de 1era. Escalón previo a Encargada de Mesa.

desempeñaba como reemplazante del jefe administrativo por lo que era quien reunía las condiciones del cargo.^{XX}

Este recorrido por la historia laboral de Irma a través de su legajo nos permite preguntarnos por las relaciones laborales entre ella y sus superiores como también con otros compañeros que formaron parte de la planta administrativa y de talleres. Decimos esto porque en 1973 concursó por vacante en el cargo de Encargado de Personal Categoría Jefe de oficina 2da. No obtuvo el puesto y envió un telegrama al Gerente General del Ferrocarril Belgrano rogando su intervención e impugnando el concurso de preselección. Sostuvo que se desconoció su antigüedad en la categoría jefe como también su antigüedad ferroviaria y solicitó peritaje advirtiendo sobre “[...] discriminación en su empleo fundada en el sexo Artículo 300 dice propósito obstruccionistas dilatorios y teniendo conciencia de la propia razón se hicieron valer actos cometidos en fraude del trabajador en mi caso mala fe en puntaje preselección [...] gané examen de idoneidad solicito careo [...] hago notar que soy la única mujer jefe de la línea y cuento con 30 años de servicio 10 años como jefe en concepto muy bueno de FA [...]”^{XXI} El artículo al que refiere Irma en su telegrama se relacionaba con prohibición de trato discriminatorio para el trabajo de las mujeres establecidos en el artículo 187 de la ley 20.744^{XXII}. La empresa respondió negativamente a su pedido y la reubicó como Encargada de Asuntos Generales Categoría Jefe oficina 3era. Irma M. firmó en disconformidad esa designación. Además, se le inició un sumario y se la suspendió por tres días “por haberse dirigido al Sr. Gerente sin observar la vía jerárquica correspondiente”.^{XXIII}

^{XX} Departamento Mecánico. Nota de Romildo Frete dirigida al Jefe Departamento mecánico, Córdoba, 12 de septiembre de 1950. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

^{XXI} Telegrama enviado por Irma M. al Gerente General Ferrocarril Belgrano 10 de abril de 1975. Legajo de la trabajadora Vilar Irma M. de N°27001703531. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

^{XXII} Contratos de trabajo, Ley N°20744 sancionada el 11 de septiembre de 1974, disponible en: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/25552/norma.htm>

^{XXIII} Notificación firmada por el Gerente de coordinación de Ferrocarriles Argentinos al Gerente Línea Belgrano, 6 de junio de 1975. Legajo de la trabajadora Vilar Irma M. de N°27001703531. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

Las presentaciones que Irma sostuvo a lo largo de los años para defender aquello que creía justo en el trabajo dan cuenta de las condiciones laborales de una mujer en el empleo ferroviario. El argumento de la discriminación por sexo mostraba las desigualdades entre varones y mujeres en el empleo ferroviario y las dificultades que tuvo para ascender en la jerarquía laboral y salarial. Además, los años en los que Irma fue la única mujer trabajadora en Talleres San Cristóbal coinciden con su casamiento y maternidad, dos elementos que impactaron en el ritmo de su labor. La modificación de su ficha personal llevando el apellido de su marido, así como los pedidos de licencia por parto y amamantamiento, modificaron la dinámica de su jornada laboral. Por ejemplo, cuando en 1949 Irma solicitó permiso para retirarse a amamantar a su hija en un horario especial, la respuesta de la empresa fue afirmativa, pero los argumentos invocados para concederle el pedido daban cuenta de la posición de la trabajadora como alguien que debía negociar con las autoridades para no generar alteraciones laborales sin privilegiar sus reclamos en clave de derechos laborales. Por ejemplo, el jefe del Departamento Mecánico comunicaba al Gerente General que se concedía el pedido de amamantamiento porque “se trata de un pedido en el que concurren razones humanitarias y que por otra parte no afecta al servicio, este Departamento se permite auspiciarlo”.^{XXIV} Ser mujer trabajadora en el espacio masculinizado ferroviario significaba lidiar por un lado con consideraciones físicas y biológicas asociadas a la condición de madre reciente y eso otorgaba una imagen benevolente de la empresa y, por otro lado, con las irregularidades en las instancias de ascensos que para Irma constituyeron momentos de confrontación e injusticia laboral.

Walter ingresó en la década de 1950 en talleres San Cristóbal, fue dibujante en la oficina técnica y se jubiló como jefe de la división técnica explica cómo era trabajar con mujeres.

^{XXIV}Nota elevada por el Jefe del Departamento Mecánico al Gerente General del Ferrocarril General Belgrano. Asunto: Matr. 682.183 Irma Mendoza (Enriques) de Vilar- Solicita horario especial. Archivo General Ferroviario, Trenes Argentinos.

La relación era buena, eran mujeres que entraron por exámenes como entramos nosotros inicialmente también, les interesaba prestar colaboración administrativa a la parte técnica, como había que hacer informes continuamente ellas hacían ese trabajo. Walter G. Entrevista telefónica, 20 de septiembre de 2020.

Para Walter, el ingreso femenino por exámenes al igual que los varones le permite marcar la legitimidad del trabajo administrativo femenino. Reflexionamos entonces, que las mujeres no prestaban colaboración, sino que trabajaban y sus ingresos tenían que ver con una calificación que les permitía cumplimentar los requisitos de los exámenes igual que los varones quienes históricamente engrosaron la planta del personal de las oficinas del ferrocarril en las diferentes dependencias.

Armando recuerda que “Yo conocí a la Mendoza y a la otra mujer era Simonella [...] cuando yo llegué yo creo que ya estaban, la Mendoza ya estaba, la Simonella creo que también, yo entré en el 57 eran dos mujeres estaban una en personal y la Mendoza llegó a ser jefa de algo administrativa [...]”. Armando G. ferroviario de San Cristóbal, Entrevista telefónica, agosto de 2020.

Mientras que Arnaldo dice que

Irma era la secretaria del secretario. No trabajé con ella pero si en el tiempo de ella. Ella estaba arriba, estaba el jefe de talleres, al lado la oficina del jefe administrativo y ella era secretaria de este hombre [...] Era terrible, era como si fuera la dueña de la parte de arriba donde estaba el jefe, había que pedirle el permiso a ella antes de pedirle el permiso al secretario. Arnaldo V. ferroviario de San Cristóbal. Entrevista telefónica, agosto 2020.

En las entrevistas que hemos tenido con varones nunca se han manifestado de manera despectiva sobre jefes, por más que reconocen la existencia de diferencias y/o conflictos cotidianos. El cargo de Irma era importante, tenía poder y eso en manos femeninas podía generar comentarios despectivos. Como plantea Queirolo (2020) la subordinación de la secretaria al jefe pero su situación de

mediación entre él y el resto de personal sobre el que ejercía cuotas de poder (nadie ingresaba al despacho del superior sin previa autorización de la empleada) componía una profesión que combinaba destrezas técnicas con actitudes de reserva y prudencia. En el espacio laboral masculino, las burlas, o comentarios desafortunados sobre otros trabajadores aparecen como aceptados, risueños. Pero aquí estos fragmentos están permeados de manifestaciones que denotan el género en tanto concepto y constitutivo de relaciones sociales moldeando comentarios sobre las mujeres,^{xxv} principalmente sobre Irma porque ocupó cargos en la jefatura y no fue solamente secretaria.

Las mujeres en la administración de la “empresa moderna”

No se decía hola, "atiendo señor" teníamos que decir, porque supuestamente ella siempre fue mujer sola, entonces a ella la llamaban y quien era: ¡un varón! un jefe que hablaba, entonces nosotros era nuestra forma levantar el tubo y decir "atiendo señor", esa era la forma, me acuerdo, tengo presente eso de como sentarnos, cómo comportarnos. Zulma D. ferroviaria de San Cristóbal, Entrevista telefónica, septiembre 2020.

Zulma ingresó, junto a otras mujeres, a las oficinas de Talleres San Cristóbal en marzo de 1976, antes del golpe cívico militar. El relato de Zulma describe una situación cotidiana de un empleo femenino en talleres San Cristóbal, también indica la reproducción de la tarea entre mujeres y la transmisión de los saberes del trabajo que implicaba delinear las formas del comportamiento corporal. Irma y Arzelinta llevaron adelante prácticas femeninas sobre cómo hablarle al jefe, cómo sentarse y cómo realizar el trabajo administrativo. Fueron las referentes ineludibles en los desarrollos laborales de las mujeres trabajadoras ferroviarias que cuando ingresaron en la década de 1970 tenían entre 20 y 30 años de edad. Existía una

^{xxv} Tomamos al género como una categoría útil para el trabajo historiográfico y nos ocupamos de explicar los lenguajes del género presentes en nuestras fuentes, los significados construidos situados, contextualizados sobre las mujeres, lo masculino y lo femenino (Scott, 1986, 2009).

diferencia generacional entre las dos únicas mujeres administrativas en San Cristóbal y las nuevas ingresantes, no obstante, sus carreras laborales no fueron muy diferentes a las de las pioneras con relación a las dificultades y tensiones que trabajar en un espacio masculino generaba para las mujeres. Las características del trabajo femenino de la segunda generación de ferroviarias las estudiamos a partir de sus testimonios que nos permiten indagar en las condiciones laborales entre 1970 y 1990, década del cierre de los talleres. Consideramos un arco de condiciones injustas que contienen sus relatos. Fundamentalmente, estos empleos tienen un origen común: eran trabajos en espacios altamente masculinizados, sus ingresos y sus tareas cotidianas se desarrollaron a partir de los varones, es decir, ellos se erigieron como referentes y legitimantes del espacio ferroviario. Jefes, padres, maridos, tíos, hermanos, conformaron una red de reproducción de valores y prácticas patriarcales en la que las mujeres llevaron adelante sus tareas. Pero, existían algunos cambios vinculados con las transformaciones sociales y familiares de la década de 1960 que hicieron que el trabajo asalariado femenino comience a ser notorio en las comunidades ferroviarias. No obstante, esto, trabajar en el ferrocarril para las mujeres era una situación no convencional. Si bien no se emplearon en las tareas que implicaron contacto directo con maquinarias sus saberes administrativos no se redujeron al manejo de papeles sino que ellas transitaban los espacios de las naves de los talleres tomando conocimiento de las tareas de los obreros, tiempos de producción de piezas, e insumos que se necesitaban para el funcionamiento de todo el complejo de talleres San Cristóbal. Sin embargo, aquí debemos hacer una aclaración, pues desde la década de 1950 en Buenos Aires comenzaron a ingresar mujeres en las oficinas administrativas. En una ciudad grande y dinámica como la capital del país los cambios del mercado laboral impactaban de una manera diferente a las localidades más pequeñas. (Agostini, 2021; Agostini y Godoy, 2021).

Desde fines de los años 60 y los primeros años de 1970 Ferrocarriles Argentinos emprendió una política de modernización. Tal gestión correspondió a la

presidencia del General De Marchi^{XXVI} y esto significó un reordenamiento y sistematización, condiciones que impactaron en el tipo de empleo requerido en la administración de la región Noroeste, agrupamiento al que pertenecían el taller sancristobalense.

El Boletín que Talleres San Cristóbal publicó en 1971 se orientó a cumplimentar objetivos de rendimiento de la producción acordes al plan ferroviario del quinquenio 1971-1975 impulsados por la empresa. Mediante ese plan, la jefatura se propuso reacondicionar los climas de trabajo, introducir música funcional en el taller con el objetivo de despertar interés y romper con la monotonía de la jornada laboral, atender a los tiempos muertos o improductivos, incorporar métodos de trabajo para fomentar la armonía del personal, mantenimiento de orden y limpieza en las secciones, entre otras cuestiones.^{XXVII} Estos elementos se enmarcaron en una política nacional ferroviaria tendiente a revertir una imagen del ferrocarril como un servicio atrasado, ineficiente y deficiente. Se introdujeron medidas que se encolumnaron en el Plan de Mediano Plazo (1970) y que impactaron en la política de los talleres por más que no lograron cumplimentarse completamente (Miravalles, 2013). Fue necesario por ejemplo realizar planillas de control de la producción, censo de herramientas, maquinarias, personal, por tal motivo era necesario ampliar el personal administrativo en los talleres.

Los relatos recogidos para San Cristóbal coinciden en que las mujeres ingresaron a las tareas administrativas de los talleres días antes del golpe cívico militar de 1976, no pudimos encontrar esa información en los registros oficiales.^{XXVIII}

^{XXVI} En la década de 1970 existían urgencias relacionadas con la modernización de equipos, la empresa de Ferrocarriles Argentinos emprendió una política de “modernización” que tuvo dentro de sus ejes la salubridad de las instalaciones. Entre 1967 y 1971, durante la dictadura de Onganía, el general Juan Carlos de Marchi estuvo al frente de la presidencia de Ferrocarriles Argentinos

^{XXVII} Ferrocarriles Argentinos. Ferrocarril Belgrano. Boletín Informativo Talleres San Cristóbal, junio de 1971.

^{XXVIII} No pudimos acceder a sus legajos, si a documentación personal ofrecida por algunas de ellas para poder registrar las fechas de sus despidos como resultado del cierre de los 90. Los diarios locales no emitieron noticias sobre sus ingresos en esos años, si para el caso de San Cristóbal

Las mujeres que ingresaron tenían familia ferroviaria, padres, hermanos, tíos en actividad o jubilados, en algunos casos en dependencias administrativas, pero mayoritariamente en las secciones técnicas de los talleres. Referirse a la existencia de un lazo familiar ferroviario era una condición importante en la presentación de sus solicitudes de ingreso.

En San Cristóbal la convocatoria al empleo en el ferrocarril fue realizada para la administración tanto para mujeres como para varones. Luego de los exámenes pertinentes el grupo que accedió al empleo fue mayoritariamente femenino. Los relatos coinciden en que ingresaron 15 mujeres junto con varones que también eran jóvenes y que el ingreso de la mayoría femenina se debió a la presencia de Irma en el cargo de jefa administrativa y como parte del tribunal examinador de los y las aspirantes.

Diana recuerda que

me parece que se tomaban 20 administrativos lo que pasa que por primera vez rendíamos mujeres que nunca se había dado la opción y tampoco fue muy masivo así el ingreso, los ingresos eran 1 o 2 personas en el año y ese año fuimos entraron 200 y pico de personas juntas nosotros los administrativos por la parte esa pero casi 200 chicos como obreros. Diana Y. ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica, septiembre de 2020.

El ingreso a las tareas de producción en los talleres no era una opción para las mujeres porque el sistema de ingreso reproducía el estereotipo de varón ferroviario, cuello azul y de oficio y, alentaba la fuerza física, la resistencia de los trabajos manuales, cuestiones consideradas carentes en las mujeres.

Arzelinta e Irma recibieron y tomaron entrevistas de las mujeres aspirantes, además transmitieron prácticas de trabajo y maneras de comportamientos en las

podimos encontrar un programa de televisión local que las presentaba y entrevistaba de manera que muchos de esos recuerdos también son los que compartieron con nosotros. Nos referimos a <https://www.youtube.com/watch?v=0KKSW7D486Y&t=196s> Informe 4. "La Vida en el ferrocarril". Canal 4 San Cristóbal.

oficinas y secciones por donde la tarea cotidiana se llevaba a cabo. A diferencia de sus ingresos en los que los tribunales estaban compuestos integralmente por varones aquí radica un cambio significativo en quienes estuvieron a cargo de la selección. Diana dice que

Irma con su secretaria y gente que estaba en la oficina de personal del edificio administrativo que es la primera ala que tiene el taller en San Cristóbal. Cuando uno ingresa está el edificio administrativo con muchísimas oficinas, ella está ahí y nosotros cuando rendimos con ella ahí después nos repartieron a distintos lugares. Pero ella manejaba nuestros horarios, la manera de vestirnos. Teníamos que ir con delantal, ese tipo de detalle. Teníamos que retirarnos 5 minutos antes del resto de los hombres, de los empleados y obreros para que no estemos todos amontonados contra las puertas de hierro al salir. Había un solo baño en el edificio para ella, pero nosotras teníamos que caminar hasta 3 cuadras al baño del edificio así que hicieron construir baños femeninos. Que se yo, fue una incorporación que modificó la estructura que se tenía en el pueblo y en el mismo taller adentro, no estaba visto que las mujeres podíamos formar parte. Diana Y. ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica, septiembre de 2020.

La modificación de la estructura edilicia, la creación de baños, el cumplimiento de la normativa de salida anticipada de las mujeres, la preocupación por la higiene de las instalaciones que tenía el personal jerárquico según los relatos femeninos muestran que se trató de una nueva configuración social del trabajo administrativo. Para algunas mujeres que Irma haya ocupado la jefatura administrativa pudo haber influido en que se hallan efectivizado los ingresos, Zulma lo plantea así

yo pienso que fue más que nada, fue una movida de la jefa de administrativa, para mí. Ella siempre cuando hacía reuniones, porque ella siempre nos fue guiando, cómo era la vida del ferroviario, nos dio una mano en todo y siempre nos hablaba de que ella se quería ir, cuando se jubilara y se quería ir de ahí pero que quedaran mujeres trabajando, por eso yo lo tomo de que es una movida del gremio pero por iniciativa de ella. Zulma D. ferroviaria de San Cristóbal, Entrevista telefónica, septiembre 2020.

Esta explicación se repite en otros recuerdos que destacan la figura y personalidad de Irma como la impulsora de los ingresos.^{XXIX} Pero el amplio ingreso femenino no era una novedad para la empresa aunque sí para el taller santafesino y la comunidad sancristobalense. No habrá sido un escollo buscar la aprobación de la entrada de personal femenino en una empresa que en 1970 publicaba “Vía libre a la mujer. Sin barreras en el cielo”^{XXX} recuperando las biografías con los testimonios de algunas de las trabajadoras que formaban parte por ejemplo, del centro de cómputos, del subcentro de estudios técnicos, de la Gestión en la gerencia de abastecimiento, del personal de azafatas, espacios a cargo de mujeres con títulos universitarios que la revista se ocupaba de destacar (Godoy, 2021). Posiblemente la iniciativa de Irma encontró respaldo en sus superiores como parte de una política empresarial nacional en curso.

Para Nidia el cambio ocurrido con sus ingresos en las oficinas le parecía

todo un boom, le dimos otra cara a todo lo que es la parte administrativa, la mujer es más prolija, detallista, ellos siempre decían que las cosas habían cambiado mucho porque habíamos ingresado nosotras. Teníamos, estábamos preparadas, todas teníamos estudios secundarios, presentar notas: se veían las sangrías, se veían la presentación de una nota que era muy distinto. Eso siempre nos recalcaban, nos decían que fue un cambio grande para toda la parte, el ordenamiento para todo fue muy distinto, los jefes decían, los mismos jefes algunos de nuestros compañeros y jefes eran padres de chicas que trabajaban allí, ¿me entendés?, o gente conocida y siempre yo me acuerdo que nuestro jefe siempre me decía que los archivos estaban todos al día siempre desde que ingresamos nosotras, cosa que los hombres dejaban, dejaban. Hubo más agilidad en un montón de cosas. Nidia A. ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica. Septiembre de 2020.

^{XXIX} Irma era peronista, afiliada a la Unión Ferroviaria. El sindicato apoyaba ingresos del personal y garantizaba las referencias de quienes tenían familiares en el ferrocarril.

^{XXX}Revista La Fraternidad junto a Ferrocarriles Argentinos. Número homenaje Día del Ferroviario. Edición especial. Marzo 1970. Recuperado de: <https://archivoferroviario.com.ar/diaferroviario1970/>

Estas consideraciones dan cuenta del perfil de quienes ingresaron. Las mujeres rindieron exámenes, muchas de ellas eran maestras de grado y de inglés y al no conseguir empleo en la docencia en la localidad se anotaron a la convocatoria del ferrocarril. Pero en el relato de Nidia A. predominan aspectos relacionados a las condiciones asociadas al género femenino tales como el orden, la prolijidad, la responsabilidad en la realización de las tareas, cuestiones que contrastan con el estado de cosas anteriores y en clave comparativa a lo que los varones no hacían, por ejemplo ordenar los archivos.

Con relación a estas transformaciones en la cotidianeidad del espacio laboral, Armando, trabajador que se encontraba en una generación intermedia entre Irma y las ingresantes, explicaba que el ingreso del personal femenino en la década de 1970 contribuyó a cambiar el clima laboral

[...] yo era personal de dirección, jefe de aprovisionamiento. Después fui contra maestre y tuve la suerte de tenerlas como subalterno a algunas de ellas y no tuve ningún problema en el sentido del compañerismo, todo. Había mayor acercamiento como los cumpleaños, a la hora del mate. Como se sabía las mujeres siempre te hacían una torta al muchacho, teníamos ahí, éramos como 8 en la oficina de aprovisionamiento de almacén local y compartían todo y ellas estaban al tanto de todo, y se predisponían para colaborar, para hacer como te podía decir el ambiente más ameno, más familiar [...] Antes de ellas era más frío ¿viste?, yo lo veo más, ¿cómo te puedo decir? Era más distinto, era muchas cosas, que se hablaba era solamente de fútbol y me pasaba que son cosas que hacían las cuestiones del desarrollo del trabajo. Armando G. ferroviario de San Cristóbal, Entrevista telefónica, agosto de 2020.

Este relato es muy significativo porque sitúa a las mujeres en el espacio laboral con relación a las tareas extendidas del hogar. La presencia femenina era registrada como una contribución a modificar el espacio de trabajo por las acciones relacionadas con crear un “clima familiar”, no aparecen las transformaciones relacionadas con aspectos profesionales. Este relato de alguna manera evidencia una división de tareas sociales/informales que reproducía la dinámica hogareña. El

festejo de los cumpleaños y que las mujeres se ofrezcan o desearan colaborar con tareas de cocina daba cuenta de las condiciones de desigualdad que se reproducían en los espacios laborales con sujetos sociales acostumbrados a ciertas prácticas de sociabilidad y de jerarquía. Si tensionamos este testimonio con las tareas que las mujeres realizaron en las oficinas de los talleres podemos conocer que se trató de prácticas laborales complejas relacionadas con censar, cuantificar, informar y explicar las características del proceso de producción llevado adelante en los talleres a autoridades de la empresa que venían a supervisar y conocer el trabajo ferroviario allí realizado. Por ejemplo, Zulma explica que

el ferrocarril es algo muy diferente a otra empresa, desde el trabajo hasta la parte administrativa, me parece, ¿no? A lo mejor puedo estar equivocada, pero yo siempre digo que después al término de 7 u 8 años que yo tenía ahí trabajando mandaron a hacer censos, estuve 3 meses haciendo un censo general de todo el taller para Buenos Aires con ingenieros. Ingresaron dos ingenieros y con uno me tocó a mí trabajar de administrativa, pero yo prácticamente, ¡no por hablar!, sino que yo le enseñaba, le explicaba, le decía a él y él era ingeniero, entendía mejor que yo pero muchas cosas no las llegaban a entender, porque es algo totalmente diferente a otro lugar. Porque vos decís: un auto se arregla de una manera, lo que sea, un camión, pero un tren ¡no! No cualquiera puede saber cómo. Nosotros no lo arreglábamos pero sabíamos las partes, sabíamos cómo, vas aprendiendo. Zulma D. ferroviaria de San Cristóbal, Entrevista telefónica, septiembre 2020.

La importancia de conocer todo el sistema ferroviario que correspondía al trabajo sancristobalense constituyó una actividad compleja y con saberes precisos. No se trataba de un empleo administrativo alejado de la realidad de las tareas de tipo industrial que se desarrollaban, al contrario, nuestras entrevistadas coinciden en que recorrían las secciones de los talleres, que sus trayectorias laborales comenzaron en las oficinas centrales administrativas de los talleres y con el correr de los meses fueron rotando a las diferentes secciones. Esa organización fue gestionada por la jefa administrativa Irma. La rotación por las secciones significaba

la relación cara a cara con los obreros, es decir, el personal femenino se instaló en oficinas adentro de los espacios del trabajo de cuello azul. Entonces existieron tensiones entre las maneras de comportamiento, trato y lenguaje a las que estaban habituados los varones como parte de su contexto de masculinidad ferroviaria y las maneras de llevar adelante la jornada laboral frente a la presencia femenina. Las mujeres sancristobalenses coinciden en que los inicios fueron complejos pero nunca existieron malos tratos ni situaciones molestas para ellas, se refieren a sus compañeros como excelentes, buenos y solidarios. No hemos registrado situaciones parecidas a las de Irma en su carrera laboral, de ninguna manera eso significa que no existan desigualdades y obstáculos en las trayectorias de las mujeres de esta generación. Percibimos en sus testimonios situaciones que dan cuenta de las dificultades que las mujeres tenían en su jornada cotidiana. Zulma recuerda que

La sección de fresas eran 17 hombres que trabajaban y eran muy especiales, eran como que ellos mandaban todo en su sector, ¿no?, ni el jefe de talleres a veces, había días que no entraba porque si a ellos se les ocurría no entraba. Según me decían eran maleducados, mal hablados, eran esto, lo otro, no se ponían la camisa, estaban en camiseta, ¡qué sé yo todas las historias! Y yo fui a trabajar y el primer día dije: bueno acá veremos qué pasa. Yo no conocía a ninguno de ellos, yo confundía los apellidos ¿viste? les decía el nombre intercambiado y se mataban de risa. El primer día hablé con el capataz y estaban en ¡camiseta! (risas). Hacía calor y me dice: discúlpame Zulmita yo me voy a poner la camisa, que te recibí así, queda mal que esté así. Como usted quiera, le digo. Yo los dejé, decían malas palabras, yo me hacia la sorda, escribía, una broma y yo nada. Zulma D. ferroviaria de San Cristóbal, Entrevista telefónica, septiembre 2020.

Este relato tiene que ver con aquello que se omite, que no se comparte en la entrevista. Por diferentes razones las voces femeninas coinciden en afirmar que fueron experiencias laborales gratificantes, no obstante registramos en estas situaciones puntuales dificultades en sus lugares de trabajo constituyendo

pequeñas fisuras que rompen el relato armonioso. Además de las tensiones en la convivencia entre varones y mujeres, las trayectorias laborales femeninas estaban marcadas por una desigual situación laboral^{xxxI}. Con respecto a la maternidad, algunas de ellas decidieron dejar el trabajo ferroviario o tomar una licencia más prolongada para atender a sus hijos, otras recurrieron al cuidado que otras mujeres de la familia (madres, suegras) podían realizar de sus hijos. No obstante, la solicitud de las licencias por maternidad y la hora para amamantamiento parecía ser una cuestión que estaba sujeta al funcionamiento de las oficinas y no a las necesidades de la madre e hijo, hemos visto que en el caso de Irma se asistió a una situación semejante. Gladis dice que,

te daban a su vez una hora por día para amamantar, vos elegías el horario para poder salir esa hora, obvio que todos la elegíamos medianamente a media mañana para poder salir. Yo siempre la tomaba entre las 9 y las 10 porque era entre 9.15 a 9.45 era la hora del mate que se llamaba, del refrigerio. Yo, para no molestar tanto al jefe de oficina en que estar una hora sin trabajar, yo me iba esa horita porque esa otra media hora era la hora del mate. Yo tuve 3 hijos, mientras trabajaba en el ferrocarril. Gladis C. ferroviaria de San Cristóbal. Entrevista telefónica, septiembre de 2020.

Los recuerdos de nuestras entrevistadas de San Cristóbal referidas a la maternidad dan cuenta de las dificultades para poder disponer del tiempo de cuidado de la primera infancia y de los permisos necesarios para asistir a sus hijos. Más allá de la legislación existente el trabajo de cuidado de las mujeres trabajadoras ferroviarias atravesaba la otra jornada laboral, la que realizaban en sus hogares.

Palabras finales y agendas abiertas

En 2019 Triana ingresó a los talleres ferroviarios de San Cristóbal como tornera.^{xxxII} A lo largo de la historia de los talleres sancristobalenses no trabajaron

^{xxxI} Con respecto a la cuestión salarial, no hemos comprobado desigualdades al respecto entre salarios de varones y mujeres por el mismo empleo.

^{xxxII} Entrevista personal a Triana Gianelli, 19 de septiembre de 2020. Ella es técnica electromecánica en instalaciones y equipos electromecánicos su trabajo lo desempeña en la sección de boges de

mujeres en las áreas técnicas, por eso su ingreso representa un quiebre en la trayectoria laboral femenina asociada a las prácticas administrativas. Su madre Zulma, empleada ferroviaria a partir de la década de 1970. Su padre y sus hermanos son ferroviarios.

El diseño de políticas de género en la empresa de Trenes Argentinos y las intenciones del sindicato de la Unión Ferroviaria para alentar el ingreso de mujeres a las áreas técnicas se presentaron como dos elementos nuevos en el contexto nacional de 2019 que marcaron el acceso del personal femenino al empleo ferroviario, históricamente consolidado en clave masculina. Pero, como este artículo demuestra, existieron ingresos femeninos previos a este escenario del siglo XXI.

Triana estudió en la misma escuela técnica de la localidad “Tambor de Tacuarí”, otrora generadora de mano de obra técnica y de inserción directa en los talleres. Su paso por esa escuela legitima sus saberes del oficio para el empleo en los talleres ferroviarios porque allí estudió la mayoría de la mano de obra masculina ferroviaria de la localidad. Pero, como manifiesta la trabajadora “(...) las máquinas hay que conocerlas, cuando yo entré todo mi conocimiento se lo debo a mis compañeros y uno consulta a los que tienen más experiencia, es un trabajo muy lindo (...)”^{xxxiii}. La socialización en el lugar de trabajo y la transmisión profesional de varones a esta mujer pueden considerarse elementos disruptivos de la cotidianeidad existente por muchas décadas a las que nos hemos referido en este artículo.

La historia familiar de Triana se relaciona con su intención de ingresar a los talleres, puntualmente sus recuerdos de reuniones de las mujeres ferroviarias, amigas de su madre se convirtieron en instancias importantes que le permiten

Talleres San Cristóbal perteneciente a la empresa Belgrano Cargas, allí realiza la medición de ruedas y pares montados, selecciona aquellos que están en condiciones de funcionar, aquellos que necesitan ser re perfilados. Más información en <https://eldepartamental.com/contenido/1356/san-cristobal-primer-mujer-que-ingresa-al-taller-mecanico-ferroviario>; <https://www.elciudadanoweb.com/tras-la-reactivacion-sumaron-mujeres-ferroviarias-al-belgrano-cargas/>.

^{xxxiii} Triana G. ferroviaria de San Cristóbal, Entrevista telefónica, septiembre 2020.

explicar la existencia de una “familia ferroviaria”. Para ella existía un deseo de ingresar al trabajo ferroviario, algunos de los testimonios de las trabajadoras han planteado que podrían tener un deseo de trabajar allí relacionado con su pertenencia a la familia ferroviaria pero sabían que era muy difícil concretarlo. Como hemos explicado, las empleadas de la generación de los 70 no habían elegido en un primer lugar el trabajo ferroviario, sino que muchas estudiaban una carrera docente, y la convocatoria a personal femenino en una comunidad pequeña rápidamente alentó a muchas de ellas a presentar sus papeles. Los destinos laborales de estas mujeres en algún punto desafiaron aquello que se esperaba que realicen, y su paso por el ferrocarril significó un acontecimiento singular y significativo en sus vidas porque la consolidación del empleo en el sistema del riel había sido predominantemente masculino (Godoy, Agostini, 2021). Los talleres sancristobalenses del Estado se cerraron en la década de 1990^{xxxiv}. Triana explica que,

[...] siempre soñé entrar, a raíz de las historias de mis padres. Se cerró el ferro, San Cristóbal quedó con los ánimos muy abajo, hubo mucha gente que se fue, se tuvo que ir. Muchas familias vivían del ferrocarril, San Cristóbal quedó devastado. Crecí con eso en la mente, mi mamá, recordando, angustiada y las reuniones que ellas hacían, y siguen haciendo, sus compañeras de tantos años juntas. Son familias extensas, nos conocemos todos y yo andaba entre esas mujeres, y sus historias. A mí me llamó la atención y siempre quise formar parte de eso [...] Triana G. ferroviaria de San Cristóbal, Entrevista telefónica, septiembre 2020.

La reproducción del empleo ferroviario en el caso sancristobalense abarcó a varones y mujeres. La historia de las mujeres ferroviarias que en los últimos años han ingresado en el sistema nacional está en la agenda de investigaciones desde algunas disciplinas (Godoy, 2023). Las investigaciones que, desde la historia social,

^{xxxiv} En 1994 se cerraron las puertas del Taller del Ferrocarril General Belgrano y Zulma, la madre de Triana trabajaba en la oficina de generación de telegramas de despidos. En años posteriores el derrotero de proyectos privados y estatales generó la reapertura de algunas naves del predio ferroviario bajo formato de cooperativa, y por último bajo la dirección de la empresa Belgrano Cargas.

se ocupen de estudiar las trayectorias femeninas en el empleo ferroviario en la segunda mitad del siglo XX en comunidades obreras del interior del país comenzó a plantearse en la agenda historiográfica (Agostini, 2023). El testimonio de Triana puede convertirse en fuente histórica que integre las experiencias de empleo ferroviario femenino sancristobalense como parte de una larga duración que condensa prácticas laborales femeninas situadas en escenarios masculinizados. Hemos escrito este artículo para reponer la singularidad de las agencias históricas de las mujeres trabajadoras ferroviarias en comunidades obreras del interior del país. La especificidad de sus tareas no solamente tenía que ver con sus actividades administrativas sino con saberes concretos del funcionamiento del complejo industrial ferroviario. Ellas formaron parte de la clase obrera del riel junto a los varones, compusieron escenarios laborales que transitaron con dificultades según las disputas de poder y de jerarquía laboral sexogenérica. Nuestra indagación sobre los recorridos femeninos nos permitió recuperar experiencias diferentes a las masculinas. Estas mujeres llevaron adelante trabajos precisos con información del personal, de la producción, de los materiales y su conocimiento del funcionamiento de los talleres fue muy relevante y global. Estas experiencias nos permitieron mostrar las construcciones sociales sobre el género presentes en la comunidad obrera. Los recuerdos de los varones del taller y de las oficinas sobre situaciones laborales en las que las mujeres ocupaban determinados roles y/o ejercían funciones asociadas a los deberes femeninos, retrataban los lugares ocupados por ellas de manera diferente a los ocupados por ellos, dando cuenta de la presencia de modelos estereotipados de ser mujer y varón. Relatos organizados de manera tal que si se tratara de explicar el funcionamiento del espacio laboral las mujeres quedaban invisibilizadas, no mencionadas, pero si se tratara de explicar situaciones referidas al espacio privado del hogar, al espacio doméstico, las mujeres eran las protagonistas centrales

Nuestra indagación de las experiencias laborales de mujeres ferroviarias que en diferentes momentos históricos ingresaron al trabajo ferroviario nos permitió

trazar continuidades. Pese a los cambios que podemos encontrar referidos a los contextos históricos de inserción de las mujeres en el empleo remunerado (algunas en las décadas de 1940 y 1950 y otras en la década de 1970), como de las transformaciones y requerimientos de la empresa más “modernizada” es que la gran continuidad que observamos constituye en la consolidación de un mundo masculinizado de trabajo ferroviario. El mismo reproduce y sostiene la división sexual del trabajo que es un aspecto constitutivo de las relaciones de clase y género en la comunidad ferroviaria sancristobalense.

Bibliografía

AGOSTINI, Luisina (2023) Tesis doctoral en Historia: Prácticas sociales, conflictos y transformaciones identitarias en el espacio ferroviario a partir del desarrollismo. Un abordaje desde las comunidades ferroviarias santafesinas. Universidad Nacional de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y letras.

AGOSTINI, Luisina (2021) El Tren de las Artes o Cuando el Arte viajaba en tren conducido por una mujer. En el XIV Encuentro Nacional y VIII Congreso Internacional de Historia Oral de la República Argentina. “La historia oral en movimiento: del carrete a la era digital”. UNR, Modalidad Virtual.

AGOSTINI, Luisina y Solange GODOY (2021) Mujeres trabajando en el ferrocarril. Experiencias, identidades y emociones (segunda mitad del siglo XX). En el Congreso Internacional Identidades, trabajo y política: Sindicalismos y feminismos en contextos de crisis de la Plataforma para el diálogo. Política, afectos e identidades en América Latina. Sede Regional Merian CALAS Cono Sur Buenos Aires, Argentina.

ASSENSA, Vicente (2018) El ferrocarril es futuro. Ed. La Nave de los Locos. Buenos Aires.

BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda (2003) La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857- 1962. En ¿Privilegios o eficiencia?: Mujeres y Hombres en los mercados de trabajo, eds. Carmen Sarasúa y Lina Gálvez. Alicante: Publicaciones de la Universidad, 335-354.

BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda (2013) “Las mujeres en el ferrocarril: acceso restringido”, XI Congreso Español de Sociología. Facultad de Ciencias Políticas y Sociología. Universidad Complutense de Madrid, 10-12 de julio de 2013.

BARRANCOS, Dora (2007). Mujeres en la sociedad argentina. Una historia de cinco siglos. Sudamericana.

D’ANTONIO, Débora y Andrea ANDÚJAR (2020) Chicas como tú. Género, clase y trabajo en la Argentina reciente: un balance desde la historia social. Revista Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda; Lugar: Ciudad Autónoma de Buenos Aires; vol. VIII p. 93 - 110

D’ANTONIO, Débora y Ludmila SCHEINKMANN (2015) Una aproximación desde los estudios de género al análisis de los trabajadores, el movimiento obrero y las izquierdas. Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda; Lugar: CABA; vol. 4 p. 9 – 14.

D’UVA, Florencia (2019) Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX. Revista Estudios del ISHIR, recuperado de <http://revista.ishir-conicet.gov.ar/ojs/index.php/revistaISHIR/article/view/1009/1119>

D’UVA Florencia y Silvana PALERMO (2015) “Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX” en Archivos del movimiento obrero y la izquierda. Año IV, N°7, septiembre. Buenos Aires: Gráfica San Martín.

GODOY, Solange (2020) El conflicto de las camareras del ferrocarril Mitre: tensiones en el mundo del trabajo ferroviario en contextos de reestructuración y modernización (Argentina, 1962-1964). Revista Notas Históricas y Geográficas, 24, pp. 168 – 202.

GODOY, Solange (2022) La otra cara del ferrocarril. Género, trabajo, familia y amor desde la perspectiva de las trabajadoras ferroviarias. Tesis de Doctorado. Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales/Universidad Nacional de San Martín.

GODOY, Solange (2023) “Sangre ferroviaria”: las trabajadoras de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires y las relaciones familiares. Cuadernos

Inter.c.a.mbio sobre Centroamérica y el Caribe, vol. 20, núm. 1, e53656, Universidad de Costa Rica.

LOBATO, Mirta (2001). La vida en las fábricas. Trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso (1904-1970), Prometeo Libros Entrepasados, Buenos Aires.

LOBATO, Mirta (2007). *Historia de las trabajadoras en la Argentina (1869-1960)*, Buenos Aires, Edhasa.

MIRAVALLÉS, Ana (2013) Los talleres invisibles: una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste. Bahía Blanca. Ferrowhite.

PALERMO, Silvana (2021) Expectativas y desengaños: La carrera laboral en los Ferrocarriles Argentinos de comienzos del siglo XX. En, Queirolo, Graciela y Zárata, Soledad (2021) Camino al ejercicio profesional: Trabajo y género en Argentina y Chile (siglos XIX y XX). Santiago: Ediciones Universidad Alberto Hurtado.

PALERMO, Silvana (2007) ¿Trabajo masculino y protesta femenina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917; en Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina.

PERROT, Michelle (2009) Mi historia de las mujeres. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

QUEIROLO, Graciela (2008) El mundo de las empleadas administrativas: Perfiles laborales y carreras individuales (Buenos Aires, 1920-1940). En Trabajos y Comunicaciones, N° 34.

QUEIROLO, Graciela (2020) Mujeres que trabajan: labores femeninas, Estado y sindicatos (Buenos Aires, 1910-1960). Grupo editor universitario.

SCOTT, Joan (1986) El género: Una categoría útil para el análisis histórico. En: Lamas Marta Compiladora. El género: la construcción cultural de la diferencia sexual. PUEG, México. 265-302p.

SCOTT, Joan (2009) Preguntas no respondidas, en Debate Feminista, Vol. 40.

TRUEB, Kuno (1991) Un mundo de hombres. Realidad y ficción. Historia y Fuente Oral, No. 6, Otras Miradas, pp. 165-179.