

EL CONFLICTO DE LAS CAMARERAS DEL FERROCARRIL MITRE: TENSIONES EN EL MUNDO DEL TRABAJO FERROVIARIO EN CONTEXTOS DE REESTRUCTURACIÓN Y MODERNIZACIÓN (ARGENTINA, 1962-1964).

THE MITRE RAILWAY WAITRESSES CONFLICT: STRAINS ON THE WORLD OF THE RAILWAY LABOR ON THE CONTEXT OF RESTRUCTURING AND MODERNIZATION (ARGENTINA, 1962-1964).

Solange Godoy

Universidad Nacional de San Martín

solgodoyd@gmail.com

Recibido el 13 de febrero de 2020

Aceptado el 15 de mayo de 2020

RESUMEN

Este artículo explora las profundas tensiones acontecidas en el mundo del trabajo ferroviario en contextos de la reestructuración que atravesaba la actividad, a inicios de los años sesenta. Para ello, se describe el devenir de un conflicto suscitado a partir de la incorporación de un plantel femenino para realizar tareas de camareras en los servicios especiales de pasajeros de larga distancia. A pesar de su frustrado final, el problema que supuso la implantación del servicio de camareras permite indagar las nociones sobre el trabajo en el ferrocarril –entrelazadas en definiciones sobre el género– junto con las tensiones asociadas al problema de la modernización ferroviaria. Con una metodología cualitativa, centrada en el análisis documental de fuentes escritas, se abordarán actas sindicales, documentos empresariales y prensa gremial y comercial. El periodo abordado en este estudio (1962-1964) refiere a la etapa comprendida entre la creación del servicio de camareras y su posterior ocaso, como consecuencia del conflicto desatado entre los diferentes actores involucrados.

Palabras claves: ferrocarril, mujeres, camareras, años sesenta.

ABSTRACT

This article explores the deep strains on the world of the railway labor on the context of the restructuring that the field of railway activity went through, at the beginning of the sixties. To do so, it describes the development of a conflict generated since the incorporation of a female waitresses staff for the long-distance passenger trains. In spite of its unsuccess fulending, the problem generated because of the waitresses allows for analyzing notions about railway work –interlaced with gender definitions– and tensions associated with the problem of the railway modernization. Based on a qualitative methodology, focused on the documentary analysis of written sources, trade union proceedings, company documents and press will be addressed. The period addressed in this study (1962-1964) refers to the stage between the creation of the waitress service and its subsequent decline, as a result of the conflict between the different actors involved.

Keywords: railway, women, waitress, sixties.

Para citar este artículo:

Godoy, Solange, “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, enero - junio, 2020: pp. 168 – 202.

1. INTRODUCCIÓN

En el año 1962, la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA) formó un novedoso plantel de camareras que se desempeñarían en los “servicios especiales” de pasajeros. Considerada como una innovación, esta iniciativa era parte de una intención de mejorar los servicios ofrecidos. Desde la óptica de la empresa, se trataba renovar su imagen ante el público, especialmente con respecto a la modernización de los ferrocarriles. La reacción del sector de camareros varones no se haría esperar y el innovador servicio de camareras sería objeto de notables controversias. Este conflicto puso en escena un conjunto de problemas que atravesaba el sector –asociados, centralmente, a la reestructuración y modernización del sistema ferroviario–. A su vez, permite indagar las nociones sobre el trabajo en el ferrocarril y los sentidos construidos en torno al trabajo femenino. A partir de este acontecimiento, entonces, se propone reflexionar acerca de las profundas y continuas tensiones que tuvieron lugar en el mundo del trabajo ferroviario en contextos de la reestructuración que atravesaba la actividad, a inicios de los años sesenta.

A lo largo de este estudio, se analizarán los albores y el desarrollo de dicho conflicto generado a partir de la creación del servicio de camareras mujeres, como consecuencia de una iniciativa empresarial que, como se mencionó antes, era considerada modernizadora y a tono con los cambios que el sistema ferroviario requería. Para ello, cabe preguntarse ¿Qué elementos se destacaron del trabajo de las camareras para legitimarlo como un trabajo de mujeres? ¿Cuáles fueron las diferentes reacciones, posicionamientos, interpretaciones y respuestas por parte del gremio? ¿Qué nociones en torno al trabajo ferroviario pueden rastrearse a partir de este episodio? ¿Qué lógicas previas se ponían en cuestión con esta iniciativa de la empresa? Por último, ¿Qué aspectos relevantes del escenario histórico de inicios de los años sesenta nos permite reconstruir el conflicto de las camareras? En la búsqueda de respuestas a estos interrogantes, a partir de una metodología cualitativa, se despliega un análisis documental de diferentes fuentes escritas: las

memorias de EFEA, prensa gráfica gremial y comercial y las actas de las reuniones de la Comisión Directiva (CD) del Sindicato Unión Ferroviaria (UF). Asimismo, se analizan algunos artículos del Reglamento Interno Técnico Operativo (RITO)¹.

Las referidas actas del sindicato constituyen una fuente insoslayable para abordar el problema planteado porque ellas abren paso a dilucidar los heterogéneos posicionamientos y la multiplicidad de sentidos que giraron en torno al problema de las camareras del Ferrocarril Mitre. Allí se encuentran las transcripciones de las intervenciones orales de los integrantes de la CD a lo largo de la prologada discusión en torno al “*problema relacionado con la utilización de personal femenino para tareas de camareras*”². Lejos de considerar que las respuestas de los actores se presentan como unívocas y homogéneas, es posible ver –con estas fuentes– el nivel de las inquietudes, dudas y tensiones suscitadas hacia dentro de la CD. Ésta resulta una oportunidad para indagar la incidencia de múltiples factores, tales como la relación de UF con la empresa, la (maltrecha) imagen del ferrocarril en la sociedad, así como las disputas que existían dentro del sindicato. Junto con ello se pretende explorar, en estos momentos de transformación, las nociones vinculadas al trabajo ferroviario (centralmente, la importancia de la “carrera” y el escalafón) y su específica estructuración desde el género³.

¹El RITO describe los deberes y protocoliza el accionar de diferentes sectores y/o especialidades dentro de la actividad ferroviaria. Después de la creación de EFEA, se redacta y pone en vigencia este reglamento que viene a reemplazar a aquellos preexistentes a la nacionalización, que aún seguían vigentes: Jorge Waddell, “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976” en Nueva historia del ferrocarril en la Argentina, comps. Mario López y Jorge Waddell (Buenos Aires: Lumiere, 2007).

²“Utilización de personal femenino en tareas de camarera”, El Obrero Ferroviario, N°790, septiembre de 1964.

³La producción académica sobre el problema ferroviario, en el período al que refiere este escrito, ha reposado atención en las políticas modernizadoras de la etapa desarrollista: Jorge Waddell, “De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976” en Nueva historia del ferrocarril en la Argentina, comps. Mario López y Jorge Waddell (Buenos Aires: Lumiere, 2007); Fernando Ortega, “De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962)”, Revista H-industri@, Año 4, N°7 (2010) y “En “vías” opuestas. La disputa entre el gobierno de Frondizi y los gremios ferroviarios en torno a la crisis ferroviaria argentina” en Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (Siglos XIX y XX), comps. Javier Vidal Olivares y Teresita Gómez (Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Eudeba, 2019). Asimismo, las corrientes políticas en el sindicato Unión Ferroviaria, así como las huelgas ferroviarias y las memorias de los trabajadores en contextos

Respecto del período que el presente estudio abarca, es importante remarcar que, con sus convulsiones sociales y políticas, los años sesenta pueden ser considerados como una época de cambios culturales que, aunque disímiles y contradictorios, cuestionaron la hegemonía del modelo familiar basado en la división de la madre ama de casa y el varón proveedor⁴. La tendencia al aceleramiento del incremento de la fuerza laboral de las mujeres, iniciada en este período, ha sido interpretada en relación con el mayor acceso a la educación junto con diferentes transformaciones culturales; en tal sentido, este fenómeno fue leído como señal de modernización, desarrollo, crecimiento o ampliación de oportunidades⁵.

La prolífica producción académica sobre el mundo ferroviario en Argentina, al asumirlo como un “mundo de varones”, no ha puesto atención en el trabajo de las mujeres en la actividad. Si bien su peso cuantitativo ha sido menor, la participación laboral femenina resulta un vigoroso objeto de estudio para examinar sentidos y prácticas vinculadas al ferrocarril, tanto en lo referido a la cultura y sociabilidad obrera, así como, también, a las políticas empresarias y los diferentes procesos de transformación que atravesó la actividad. Según se sostiene en este escrito, estos elementos se enlazan con nociones sobre la diferencia sexual. Por ello es que resulta productiva la recuperación del género como categoría de análisis relacional⁶, a saber, una categoría que requiere observar tanto a varones como a mujeres, para interpretar la experiencia sexuada del trabajo ferroviario⁷.

locales han sido objeto de indagación: Matías Sánchez, *Los comunistas en la Unión Ferroviaria. 1955-1968* (Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Biblos, 2018); Hugo Mengascini, *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX* (Buenos Aires: Prohistoria, 2011); Ana Sagastume, *El mundo ferroviario* (Ituzaingó: Maipue, 2016); entre otros.

⁴Isabella Cosse, “Claudia: la revista de la mujer moderna en la Argentina de los años sesenta (1957-1973)”, *Revista Mora*, 17 (2011).

⁵ Catalina Wainerman. “División del trabajo en familias de dobles proveedores. Producción y reproducción” (en “Congreso de Sociología del Trabajo, 3”, Buenos Aires, 2000).

⁶ Joan Scott, *Género e historia* (México: FCE, 2008).

⁷ Recientes interpretaciones, desde la historiografía, han contribuido a recuperar la dimensión sexuada como constitutiva de la experiencia e identidad de los trabajadores ferroviarios: Florencia D’Uva y Silvana Palermo, “Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX”, *Archivos del movimiento obrero y la izquierda*, Año IV, N°7 (septiembre 2015); Florencia D’Uva, “Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos

Camareras, encargadas de limpieza, locutoras, guardabarreras, telegrafistas, dactilógrafas y empleadas administrativas han sido los sectores en los que, principalmente, se evidencia el trabajo de las mujeres en los ferrocarriles. Es importante remarcar que el desempeño laboral de las mujeres en la actividad ferroviaria no puede considerarse, en absoluto, una innovación del contexto de los años sesenta. En cuanto a los trabajos de oficina y de guardabarreras, su participación se ha documentado incluso ya hacia fines del siglo XIX, en consonancia con lo ocurrido en otros ferrocarriles del mundo⁸. Si bien ésta resulta un área de investigación aún poco explorada en Argentina –al igual que en otras latitudes de América Latina–, algunas fuentes escritas permiten corroborar su presencia en el sector⁹.

y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX”, Revista Estudios del ISHiR, Vol. 9, Núm. 25 (2019). Asimismo, en contextos de huelgas o festejos, se ha evidenciado el protagonismo femenino poniendo en cuestión lo público y lo político como espacios exclusivamente masculinos: Silvana Palermo, “¿Trabajo masculino, protesta femenina? La participación de la mujer en la gran huelga ferroviaria de 1917”, en Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina, Siglos XIX y XX, comps. María Celia Bravo, Fernanda Gil Lozano y Valeria Pita (Tucumán: Editorial de la Universidad Nacional de Tucumán, 2007) y “Fiestas y celebraciones públicas desde una perspectiva histórica: los festejos tras la gran huelga ferroviaria de 1917”, en Lo celebratorio y lo festivo; 1810/1910/2010. La construcción de la nación a través de lo ritual, AAVV (Buenos Aires: Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires, 2009; Luisina Agostini, “La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva durante la huelga nacional de 1961. Sociabilidades, identidades y prácticas (Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Quilmes, 2018).

⁸Representan un valioso aporte las investigaciones sobre el empleo femenino en el ferrocarril español de Esmeralda Ballesteros, “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 Sarasua y Lina Gálvez (Alicante: Publicaciones de la Universidad, 2003) y “Las mujeres en el ferrocarril: acceso restringido”(ponencia presentada en el “XI Congreso Español de Sociología”, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, del 10 al 12 de julio de 2013). Los casos de Gran Bretaña y Estados Unidos han sido objeto de indagación también: Helena Wojtczak, Railway women. Exploitation. Betrayal and Triumph in the Workplace (Hastings: The Hastings Press, 2005); Maurine Greenwald, “Women Workers and World War I: The American Railroad Industry, a Case Study”, Journal of Social History, vol. 9, no. 2 (1975) y Shirley Burman, “Women and Railroading”, Trains Railroad History, Núm. 16, 2009. Ver también Francisco de los Cobos, “Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850-1900)”, TST, N°33 (2017): 12-32.

⁹En 1894, la prensa de Buenos Aires se hacía eco de una resolución de la Dirección de Ferrocarriles en la que se señalaba que no debían hacerse observaciones a las empresas que ocuparan mujeres para las funciones de guardabarreras, entendiendo que éste se encontraba “dentro de las aptitudes de la mujer” (El Diario, 5 de junio de 1894). En escritos que abordan el período de inicios del siglo XX es

En el apartado que sigue se aborda el momento en el que se crea el plantel de camareras como parte de un contexto de creciente preocupación por la situación de los ferrocarriles. A su vez, se describen las tareas de la “especialidad” de “camareros” con el objetivo de comprender su relevancia por tratarse de un puesto que requería del trato directo con el público; esto asumía singular importancia debido a la necesidad de la empresa de generar un cambio de imagen. En el tercer apartado se retoman las intervenciones de los miembros de la CD de UF a fin de recrear la discusión generada en torno al problema de la modernización de los ferrocarriles y su relación con la creación del plantel de camareras: ¿qué tipo de innovación representaba el novedoso servicio de camareras? Si bien para algunos se trataba de una “cosa decorativa”, para otros ya había indicios de haber sido una mejora en cuanto a la atención y a la imagen frente al público. Finalmente, se hace referencia a la discusión por el escalafón vulnerado, lo cual ponía en cuestión un valor de enorme relevancia para el mundo del trabajo ferroviario: la “carrera interna”. Se menciona, también, otro aspecto que fue objeto de debate y que da cuenta de la demarcación entre un espacio social de “adentro” (que se diferenciaba de un “afuera”): las trabajadoras eran referidas con la expresión “gente de la calle”, es decir, personas que no formaban parte del ferrocarril. Esto aparece tensionado por el hecho de que muchas de ellas eran hijas o familiares de trabajadores ferroviarios, lo cual las integraba, en cierto sentido, al espacio de “adentro”. A pesar del acuerdo manifestado sobre el derecho de las mujeres a trabajar en la actividad, fue la presión de los camareros varones y de ciertos sectores del sindicato lo que llevó al desenlace del conflicto, un desenlace que termina por dar marcha atrás al flamante pero cuestionado servicio de camareras.

posible hallar menciones sobre las trabajadoras en las áreas referidas: Laura Badaloni, “Calificación laboral y prácticas paternalistas: El Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX en la Argentina”, en *Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (Siglos XIX y XX)*, comps. Javier Vidal Olivares y Teresita Gómez (Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Eudeba, 2019); F. D’Uva, ob., cit.; y Mariela Canali, “¿Mujeres en el ferrocarril?”, *Revista de Historia Bonaerense*, año XII, N°28 (agosto 2005).

2. LOS INICIOS DEL CONFLICTO: LA CREACIÓN DEL SERVICIO DE CAMARERAS EN TIEMPOS DE RACIONALIZACIÓN, MODERNIZACIÓN Y REESTRUCTURACIÓN EN EL SISTEMA FERROVIARIO

Afrontar el problema deficitario de los ferrocarriles, junto con su modernización, era una constante desde el momento de la nacionalización de la red ferroviaria en los años 1947 y 1948¹⁰. Como proyecto renovado por los diferentes gobiernos –a partir de 1955-, el avance en la reestructuración ferroviaria encontraba ciertas dificultades en su aplicación¹¹. En el año 1956, el gobierno de facto creó EFEA con el objetivo de unificar criterios en la administración y en la explotación comercial de las líneas que componían la red ferroviaria argentina, así como en cuanto a un diseño institucional más eficaz¹².

¿En qué sentido se planteaba una modernización de los ferrocarriles? En lo que especialmente interesa a este artículo, cabe destacar que parecía necesario alcanzar un cambio de imagen de la empresa. Se trataba de, por un lado, mostrarse como una empresa moderna y eficaz que dejaría atrás un estilo empresario pesado y burocrático (lo cual, finalmente, no ocurrió)¹³ y, por otro, mostrarse ofreciendo un mejor servicio al público, para lo cual los “servicios especiales” contribuían con su mayor confort. Estos aspectos contrastan con el mal estado de otros servicios que menos atención recibían por parte de la empresa. Modernizarse era, a su vez, un modo de enfrentar la competencia con otros modos de transporte, así como enfrentar las nuevas exigencias de la economía argentina, teniendo en cuenta que se trataba de un ferrocarril que había sido diseñado en épocas de centralidad de la actividad agroganadera¹⁴.

¹⁰A partir del momento en el que el Estado se convierte en el único empresario de toda la red, éste se enfrentó a problemas de diferente índole: si bien para 1948 la red funcionaba relativamente bien, presentaba problemas estructurales vinculados a la ausencia de planificación y de líneas superpuestas y, también, a la diversidad de trochas. A estos problemas estructurales se adicionaba la falta de inversiones significativas, desde la década de 1930, en infraestructura y material rodante –que mostraba signos de envejecimiento– (J. Waddell, ob., cit.).

¹¹ M. Sanchez. Ob., cit.

¹²F. Ortega, “En “Vías” opuestas...”

¹³Alberto Müller, *La cuestión ferroviaria en Argentina* (Buenos Aires: Biblos, 2018).

¹⁴Wadeell. 18o.

La modernización también suponía afrontar inversiones que renovarían material obsoleto; frente a este asunto, es importante remarcar que, si bien fue un paso importante la sustitución de la tecnología a vapor por la de tipo diesel, las inversiones se realizaron mayormente a fines de reposición¹⁵. No menos importante resultan las políticas de racionalización a partir de las cuales se comenzaba a reducir el tamaño de la red y, también, el personal. Los elementos mencionados hasta aquí requieren ser leídos con relación al preocupante problema en torno al déficit de la empresa. Estas son tendencias que se ven a lo largo del período iniciado a fines de la década del cincuenta y hasta mediados de la década de 1970, aunque con ciertos vaivenes.

A inicios de la década del sesenta habían tenido lugar controversiales políticas en materia ferroviaria llevadas adelante por el gobierno de Arturo Frondizi. Desde el comienzo de su mandato presidencial, en 1958, hasta el golpe de Estado que lo derrocó, en 1962, se desarrollaron acciones de diferente naturaleza. En un principio, se realizaron algunas obras de modernización e incorporación de material rodante para, posteriormente, ingresar en una fase de un más activo intento de reducción del déficit que se agudizaría con medidas tajantes de achicamiento de la empresa¹⁶. Es este, también, el contexto del Plan de Transporte de Largo Alcance, conocido como el Plan Larkin¹⁷, y de la gran huelga ferroviaria de 1961¹⁸ que describen un escenario de alta conflictividad.

Según sostiene Fernando Ortega, tanto el gobierno como los gremios ferroviarios compartían fuertes críticas a la administración y a la gerencia de EFEA en cuanto a irregularidades, hechos de corrupción y mala utilización de recursos, lo cual explicaría su elevado déficit. A su vez, resulta de interés que, de acuerdo con el autor, el gobierno de Frondizi y los trabajadores ferroviarios se acusaban unos a

¹⁵Müller. 191.

¹⁶ Waddell. 181-182.

¹⁷Causante de fuertes polémicas, el Plan Larkin tenía como objetivo una reducción y racionalización de la red ferroviaria; el debate en torno a éste precedió su difusión y se generó en oportunidad de un programa de ajuste de raíz fiscal que preveía una sustancial reducción de la escala del ferrocarril: A. Müller. 147.

¹⁸ Se trata de un agudo conflicto que supuso una huelga de 42 días, a nivel nacional.

otros de ser los principales responsables de la gravedad de la situación por la que atravesaba el sector. Estas mutuas acusaciones deben ser leídas como parte de un contexto en el que el ferrocarril ganaba desprestigio frente a la competencia que representaban otros modos de transporte –centralmente, el automotor–¹⁹.

En los años inmediatos a tales acontecimientos –durante el gobierno de Guido (1962-1963) y, luego, durante la presidencia de Illia (1963-1966) –, EFEA manifestaba la necesidad de llevar a cabo una modernización del sistema ferroviario a través del ofrecimiento de mayores comodidades a los usuarios. Como parte de tal necesidad, la empresa valoraba positivamente la implantación de sus “servicios especiales” de pasajeros tales como “Mar y Sierras” entre Córdoba, Rosario y Mar del Plata (que fueron creados, inicialmente, solo para la temporada de verano aunque luego se resolvió que corrieran durante todo el año), el servicio “El Aconquija” con el que se completaba la frecuencia diaria de trenes expresos entre Tucumán y Retiro (Buenos Aires), entre otros²⁰. Estos servicios suponían una serie de mejoras que EFEA se ocupaba de promocionar, tanto en cantidad de servicios (variedad de horarios y destinos) como en sus comodidades²¹. En el año 1962, el diario La Nación publicaba:

*“RETIRO-CORDOBA. -Desde el 2 del mes próximo, los lunes, miércoles y viernes a las 23.30 saldrá un convoy especial del Ferrocarril Mitre desde Retiro y con destino a Córdoba, donde podrán hacerse combinaciones. Este tren estará integrado por coches “pullman” japoneses, con aire acondicionado y servicio de bar atendido por camareras. El trayecto lo cumplirá en 10 horas. De Córdoba saldrá los martes, jueves y sábados a las 24”.*²² (Resaltado propio)

Casi al pasar, como un dato más, entre los coches japoneses y el confort del aire acondicionado, entra en escena un plantel de mujeres que integran el servicio que se promociona. Las célebres camareras de la Línea Mitre alcanzaron

¹⁹F. Ortega, “En “Vías” opuestas...”

²⁰“Memoria 1963/1964”, EFEA, Secretaría de Transporte, Poder Ejecutivo Nacional. Archivo de la Fundación Museo Ferroviario.

²¹“Servicio veraniego de trenes en el Ferrocarril Gral. Mitre”, La Prensa, 13 de diciembre de 1963.

²² “Ferrocarriles”, La Nación, 23 de diciembre de 1962.

popularidad, no solo por la cierta novedad que implicaba su presencia en un servicio que se presenta como parte del proyecto modernizador del sistema ferroviario, sino por las controversias generadas.

Este plantel, que fue creado en forma “experimental”, “provisoria” y “a prueba” con el “sólo propósito de atraer tráfico turístico”²³, contó con la aprobación de una parte del gremio. En ocasión de la iniciativa de EFEA, el dirigente comunista Víctor Vázquez, que se desempeñaba como directivo de UF, había otorgado su visto bueno para la implementación del servicio en la línea, hacia fines de 1962²⁴. Su aprobación recibió fuertes críticas por parte de otros miembros de la CD del sindicato. En principio, puede decirse que Vázquez compartía la idea de que era un modo de ofrecer mejoras en el servicio a la vez que sostenía que no resultaba prudente negarse a tal innovación en la medida en la que dañaría la imagen del sindicato.

Para la empresa, el servicio de camareras era considerado como una forma de ofrecer una mejor atención al público y aparecía como una innovación pertinente de la mano de la jerarquía de las comodidades ofrecidas por los coches semi-*pullman*. Todo ello expresa una intensión de EFEA de generar un impacto positivo en la imagen de los ferrocarriles. Esto puede observarse en la descripción que ofrece la empresa, a través de sus memorias anuales:

“Todos los servicios [especiales] mencionados, fueron cubiertos con formaciones integradas con coches semi-pullman de procedencia japonesa, pertenecientes al parque de 85 unidades con que está dotado este ferrocarril.

²³ “Acta N° 9 de la CD”, UF, 1963, p. 3.

²⁴ Con una militancia no sólo gremial sino también política –en el Partido Comunista Argentino (PCA)–, Víctor Vázquez se desempeñó como directivo de la UF, vinculado a la Seccional San Martín (ubicada en el noroeste del Gran Buenos Aires) de la línea Mitre del ferrocarril. Su figura adoptó un significativo cariz para la actividad gremial ferroviaria y comunista; su nombre integra la lista de los detenidos-desaparecidos por la dictadura iniciada en 1976. Bajo el pseudónimo de Hugo de la Vía escribió el libro *El laudo ferroviario, enemigo de la nación* (Buenos Aires: Editorial Problemas, 1941). Antonio Pires, quien también integraba las filas del PCA y que, además, había sido trabajador del ferrocarril ha contribuido al reconocimiento de la actividad político-sindical de Vázquez: Antonio Pires, Víctor Vázquez toma un tren (Inédito). Agradezco a Matías Sánchez por haberme facilitado el texto inédito de Pires.

*Cabe destacar, por otra parte, que a la jerarquía propia de los trenes mencionados por gravitación de la calidad de los elementos utilizados, se añadió el **novedoso servicio de camareras dedicadas a la atención del pasajero**, lo que **contribuyó a mejorar el concepto del público** con respecto a la modernización del sistema ferroviario”²⁵. (Resaltado propio)*

Al cumplirse un año desde el momento en el que se implementa el servicio de las camareras, puede leerse, en las palabras citadas, el balance favorable que la empresa realiza. Desde su mirada, el novedoso servicio ha representado una positiva contribución en el marco del desprestigio que los ferrocarriles padecían. La intención de la empresa era darle continuidad al servicio de camareras que, como se mencionó, había tenido, inicialmente, un carácter provisorio y experimental. En la reunión de la CD del sindicato se mencionaba que:

*“[El gerente] considera **imprescindible mantener la ocupación de dicho personal** al menos en los servicios especiales (...) máxime que **dentro de lo moderno** y como es de conocimiento general, **se encuentra la utilización del personal femenino como auxiliar de a bordo**; primero fue el transporte aéreo, pero ahora ya está siendo utilizado con profusa propaganda y evidente favor público en el transporte camionero y fluvial. En ese aspecto [el ferrocarril] no debe quedar a la zaga”²⁶.(Resaltado propio)*

EFEA encontraba en este servicio el valor de “lo moderno” en un marco de preocupación por la competencia directa con los otros medios de transporte – automotor, aéreo y fluvial–. Éstos parecían estar tomando cierta ventaja respecto del ferrocarril, habiendo ya incursionado en la contratación de personal femenino.

Cabe recordar que el sector de camareros es un área de trabajo de prolongada trayectoria en los servicios de pasajeros de larga distancia. Para comprender en qué consisten las tareas de esta especialidad, resulta de interés recurrir a la descripción

²⁵ “Memoria 1963/1964”, EFEA, Secretaría de Transporte, Poder Ejecutivo Nacional. Archivo de la Fundación Museo Ferroviario.

²⁶ “Acta N° 9 de la CD”, UF, 1963, p. 96.

que ofrece el RITO. En cuanto al uniforme y aspecto personal (Art. 547), este reglamento indica que “mientras permanezcan en servicio los camareros estarán correctamente vestidos y afeitados, cuidando mantener el uniforme sin manchas ni roturas y el calzado lustrado” a la vez que se señala la prohibición de fumar (Art. 548): “mientras vistan el uniforme los camareros no deben fumar en los trenes ni en los andenes o vestíbulos de las estaciones”²⁷. La atención y trato al viajero (Art. 554) es regulada del siguiente modo:

*“a) El camarero tratará en todo momento **con delicadeza y atención** a los pasajeros, **sin entablar conversaciones fuera de aquellas que correspondan al buen servicio**. b) “Al subir los pasajeros debe indicarles su ubicación y ayudarles a llevar el equipaje al compartimento. c) Cuando se inicie el viaje debe entregar a los pasajeros su correspondiente toalla y jabón, preguntándoles a qué hora desean les preparen la cama y si quieren desde ya alguna almohada para descansar. Igualmente, a la hora de la siesta tratará de satisfacer cualquier pedido de los pasajeros en ese sentido. d) Al retirarse los pasajeros para descansar les pedirá sus pasajes para evitarles ser molestados por inspectores de boletos o guardas. También les preguntará en qué estación o a qué hora desean ser llamados”²⁸. (Resaltado propio)*

Lo que se describe a través del RITO conforma una serie de comportamientos regidos por la austeridad, la prudencia y la sobriedad: toda una ascética del obrar que tiene su correlato en la cuidada apariencia estética. En cuanto actividad que implicaba el trato con el público, los camareros debían seguir estas prédicas cuidando su imagen y con ella, la de la empresa. En contextos en los que se ponía en juego el prestigio de la actividad ferroviaria, este cuidado de la imagen y del trato con el público demandaba especial atención. Puede considerarse que estas máximas eran compartidas tanto por la empresa como por el gremio. El dirigente Vázquez, en este sentido, señalaba:

²⁷ EFEA/Secretaría de Transporte, Reglamento Interno Técnico Operativo. Para el gobierno de los empleados solamente (Buenos Aires: Talleres Gráficos del Ferrocarril General Belgrano, 1958).

²⁸ EFEA/Secretaría de Transporte, Ob. cit., p. 407.

Los compañeros que tienen contacto, tratamiento con el público, ya sean los guardatrenes, auxiliares, empleados de informes, camareros, etc., tienen que estar dotados de las mejores condiciones como para hacer quedar bien al gremio y para que el ferrocarril quede bien con el público, que al final es nuestra fuente de trabajo²⁹.

Ahora bien, cabe preguntarse: ¿qué hacía ahora, al sector de camareros, proclive a la incorporación de mujeres, teniendo en cuenta que se trata de un servicio que –históricamente– fue realizado por camareros varones? Si bien las mujeres no eran consideradas aptas para la realización de un trabajo que requería de cierto uso de fuerza física para la manipulación de equipajes ni atender coches dormitorios porque “por principio [y] por moral no va a ir una mujer”, según las palabras de diferentes directivos del gremio³⁰, en el área del transporte se comenzaba a dar un proceso de incorporación de mujeres en tareas que requerían del trato con el público. Se consideraba que ellas podían ofrecer un trato apropiado y agradable, incluso, en ocasiones, su sola presencia –tratándose de mujeres jóvenes y bellas, al parecer– será considerada como una forma de mejorar la imagen de la empresa. Estos aspectos parecen tener cierta correlación con el trato y la cuidada apariencia estética que predicaba el RITO. Además, su carácter novedoso, en tanto suponía una innovación, era en sí mismo un signo de mejora; más aún si se considera que “en los ferrocarriles más adelantados del mundo” ya contaban con este servicio y con personal femenino en general³¹.

El plantel de camareras cargaba con un pecado de origen debido a que reabrió la discusión sobre un sensible asunto: la vulneración del escalafón. Asimismo, los volvía a enfrentar al problema de quedar posicionados, frente a la opinión pública, como adversos a los procesos de modernización, tal como sucedió con la “dieselización” (que tantos estragos había ocasionado poco tiempo atrás)³² y, también, podrían ser vistos como adversos al derecho de las mujeres a desempeñarse

²⁹“Acta N° 14 de la CD”, UF, 1964, p. 13.

³⁰“Acta N° 14 de la CD”, UF, 1964, p. 9.

³¹“Acta N° 9 de la CD”, UF, 1963, p. 99.

³²Por “dieselización” se entiende el pasaje de la tecnología de las locomotoras a vapor a las de uso de combustible diesel. Sobre este problema se hará referencia más adelante.

en la actividad. Estos elementos serán retomados y profundizados en el apartado siguiente.

3. “POR LA ANCHA PUERTA DEL ESCALAFÓN”: TENSIONES ENTRE LA INNOVACIÓN, EL DERECHO DE LAS MUJERES AL TRABAJO Y LA VULNERACIÓN DE LA CARRERA INTERNA.

El conflicto de las camareras puso en tensión un cúmulo de elementos. Si bien la anhelada mejora del sistema ferroviario era compartida por la empresa y por el gremio, se ponía en cuestión qué tipo de modernización implicaba contratar trabajadoras mujeres para este servicio. Asimismo, se generaron debates (y acuerdos) en torno al derecho de las mujeres a trabajar en la actividad y se tensionaron lógicas desde las cuales se había configurado el mundo social del ferrocarril (tales como el respeto por la antigüedad, la demarcación del espacio social desde una separación entre una dentro/afuera del ferrocarril y los lazos familiares). Se sostiene que es en esas lógicas donde puede encontrarse parte de la explicación para ocaso del servicio de camareras.

3.1. ¿Qué clase de modernización representa el servicio de camareras?

Tal como refería Antonio Scipione, el Secretario General de la UF, en las candentes reuniones de la CD del sindicato, el “problema nació con una rapidez extraordinaria”³³. Éste era considerado un “asunto delicado” como lo fueron “*todas las innovaciones que se han producido en el mundo*” y que, a pesar de que “*también los trabajadores se opusieron en los comienzos a la mecanización (...) la máquina hoy es un complemento más del trabajador*”³⁴, recordaba el directivo Ramón Atanasio

³³“Acta Nº 9 de la CD”, UF, 1963, p. 109. Es importante mencionar que la CD presidida por Antonio Scipione gozaba de la participación de dirigentes de diferentes vertientes político-ideológicas, principalmente, radicales, peronistas y comunistas. De acuerdo con las memorias del dirigente ferroviario Luis de Salvo, esto era posible gracias a un sistema eleccionario, establecido en el estatuto de la UF, que él caracterizaba como democrático: Luis de Salvo, ejemplar dirigente obrero: testimonios de un militante ferroviario y del movimiento de jubilados (Buenos Aires: Anteo, 1984).

³⁴ “Acta Nº 15 de la CD”, UF, 1964, p. 13.

Carrizo³⁵. El conflicto de las camareras puso en relieve, entonces, una cuestión más amplia vinculada al modo en el que los trabajadores enfrentarían los procesos de modernización en la actividad. Resulta de interés que, según las palabras de Víctor Vázquez, otros procesos de similar índole fueron aceptados como ineludibles mientras que aquí –con las camareras– sucede algo diferente:

“Creo que el debate de este asunto nos ha hecho cerebrar [sic] sobre una cuestión esencial (...) ¿Vamos a ser sensibles a la modernización de los servicios? ¿Sí o no? Yo me contesto que sí. Pienso que lo hemos estado demostrando hasta ahora. Bien dijo el compañero Carrizo que la clase obrera muchas veces ha tomado esta actitud; no olvidemos que en Inglaterra, el movimiento luddista, Ludd era el jefe de ese movimiento cuando aparecieron las máquinas textiles, tenía la consigna de destruirlas y ése era un procedimiento equivocado. Nosotros **hemos aceptado la dieselización que trajo aparejadas consecuencias**, aún las trae, bastante lamentables al lado de las consecuencias progresistas para la industria, porque significa una nueva técnica de tracción que permite formar trenes más grandes, con menos máquinas, con menos necesidades de mantención y arrastrando más tráfico. Pero ese mismo sistema ha traído aparejada la disminución de personal y el desplazamiento de ese personal a otra actividad (...) significando el cercenamiento de muchos obreros que, por su edad avanzada, no están en condiciones de asimilar la nueva técnica de la dieselización en los talleres de galpones de máquinas. (...) En este caso que estamos tratando, aunque no se trate de un avance técnico, es una cuestión de modernización del sistema y mayor atracción de tráfico. **Mientras que los otros aspectos los hemos aceptado como hechos irreversibles aparecemos en contra de esta nueva modalidad** que va en perjuicio de los compañeros trabajadores”³⁶.(Resaltado propio)

Para los trabajadores, el problema de cómo afrontar los avances tecnológicos no ha sido sencillo. Rememorando la experiencia de los trabajadores que

³⁵Carrizo era un dirigente peronista vinculado al vandomismo.

³⁶“Acta N° 15 de la CD”, UF, 1964, p. 15.

encontraban una solución en la destrucción de las máquinas, Vázquez se pregunta cómo enfrentar el avance de procesos que los afectan y la dificultad de encontrar posicionamientos adecuados ante ellos. Aquí aparece enunciada la controversia que se generó en ocasión del paso de las locomotoras a vapor a los servicios diesel. Este proceso resultó algo traumático para los trabajadores ya que desplazaba a quienes se desempeñaban como foguistas en las locomotoras. Las discusiones acerca de la “dieselización” eran muy recientes y el clima en torno a este tema era de gran sensibilidad³⁷.

En los debates de los directivos se advierte que se habían sembrado algunas dudas acerca de que el servicio de camareras represente una modernización en sí misma. Por un lado, en cuanto a la necesidad de implantar servicios modernos lo consideraban “*conveniente desde el punto de vista comercial y, en este sentido, las camareras representan una innovación*”³⁸. En una misma dirección, Carrizo refería que “en todos los servicios del transporte moderno, se cubre el puesto de auxiliar camarera con una mujer, porque su presencia en el viaje llena o satisface una necesidad (...) de confort”³⁹ y se la consideraba con una “innovación no técnica” con el argumento de que “en Europa el personal que sirve en los comedores es femenino”⁴⁰.

Pero, por otro lado, había también otros directivos que se oponían, en forma rotunda, al plantel de camareras. Entre ellos, Enrique Acevedo sostenía que “modernizar el servicio mediante la utilización de caras bonitas (...) son todas mentiras; es el camarero quien realiza todo el trabajo”⁴¹. En un similar sentido, Luis Cantelli refería a que “*en cuanto a que la camarera sea bonita, si así se cree, que vaya*

³⁷ Durante la presidencia de Frondizi, si bien tanto el gobierno como los trabajadores ferroviarios avalaban la necesidad de modernizar la infraestructura y renovar el material rodante, el primero defendía la “dieselización” total del sistema, mientras que los segundos postulaban la coexistencia con la tecnología a vapor; el hecho de que decenas de foguistas perdieran su fuente de trabajo, en el Ferrocarril Roca, a causa de una incorporación de trenes diesel, fue un detonante de una de las huelgas ferroviarias acontecidas en 1961 (F. Ortega, “En “Vías” opuestas...”).

³⁸ “Acta N° 15 de la CD”, UF, 1964, p.13.

³⁹ “Acta N° 9 de la CD”, UF, 1963, p. 102.

⁴⁰ “Acta N° 9 de la CD”, UF, 1963, p. 100.

⁴¹ “Acta N° 9 de la CD”, UF, 1963, p. 99.

a un concurso de belleza (...) porque por el solo hecho de ser linda, no tienen ningún derecho para desplazar al feo del hombre”⁴². Se trata entonces de una incorporación considerada como innecesaria, ya que el mérito de las trabajadoras –según Acevedo y Cantelli– era, meramente, ser bonitas sin realizar función alguna⁴³. Según este posicionamiento, dicha iniciativa era incompatible con la situación de una empresa deficitaria que debía racionalizar su economía. Por ello, Cantelli denunciaba que “los ferrocarriles dan déficit, pero se pretende ocupar camareras lindas”⁴⁴ y, según el directivo Carlos Picco, “la empresa no toma gente, llevando adelante el plan –según dicen ellos– de economía, y como contrapartida ahora, toma a estas camareras creando fuentes de nuevos egresos”⁴⁵. En oposición a lo que señala Picco, cabe aclarar que, a causa de la creación del servicio de las camareras, no hubo despido alguno; el problema radicaba en que, quienes esperaban por estos puestos, no tuvieron el ascenso anhelado.

Desde el punto de vista de quienes se oponían al servicio de camareras, se proponía atender una situación que consideraban más legítima y urgente, vinculada al mejoramiento del material rodante y al mantenimiento general: “si la empresa quiere incrementar el pasaje y darles más comodidad a los pasajeros ¿por qué no arregla los coches y no cuida que las camas estén en perfectas condiciones?”⁴⁶. Para ellos, las prioridades eran otras, por lo cual el plantel de camareras no cumplía con una función que fuese realmente necesaria y, por ello, suponía una incoherencia, por parte de EFEA, en un contexto de preocupación por el déficit de la empresa.

⁴² “Acta N° 9 de la CD”, UF, 1963, p. 105.

⁴³ Cuestionando el hecho de que la belleza sea un aspecto meramente accesorio y carente de valor, algunos estudios han empleado la noción de “trabajo corporal” para demarcar el sofisticado y continuo entrenamiento del cuerpo realizado para adquirir, cuidar y presentarlo de acuerdo con los patrones socialmente aceptados; éstos señalan también su relevancia en algunos colectivos y/o profesiones y el uso del cuerpo como una forma de capital: Norbert Elías, *El proceso de la civilización* (México: Fondo de Cultura Económica, 1987); Loïc Wacquant, “Pugs at work: bodily capital and bodily labour among professional boxers”, *Body and Society*, Vol. 1, N° 1 (1995): 65-99; Patricia Soley-Beltrán, “Muñecas que hablan. Ética y estética de los modelos de belleza en publicidad y moda”, *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, Vol. LXVII, Núm. 1 (enero-junio 2012): 115-146.

⁴⁴ “Acta N° 9 de la CD”, UF, 1963, p. 106.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ *Ibidem*.

De lo referido en los párrafos precedentes, con las posiciones de Acevedo, Cantelli y Picco, se deducen algunas cuestiones que permiten describir un escenario atravesado por la racionalización y por el temor de la desocupación. Más aún si, como señalaba el directivo Ricci, “[los afiliados] lo que quieren es que, en estos momentos, frente al panorama de desocupación del hombre, del varón, que es el representante genuino de la familia, no se deje de lado su situación permitiendo la violación del escalafón”⁴⁷. El merodeo de la desocupación estaba presente entre los trabajadores, en un contexto que había dejado de ser de pleno empleo⁴⁸. Más aún si se tiene en cuenta que venía teniendo lugar una racionalización del empleo en el sector público y, especialmente, en los ferrocarriles⁴⁹. También aparecían otras respuestas dentro de UF que reconocían la condición de trabajadoras de las mujeres y, por ello, igualmente afectadas por el desempleo. En tal sentido, Acevedo respondía a su par del siguiente modo:

“Yo difiero con el compañero Ricci, porque entiendo que la mujer también tiene derecho a trabajar; y así se determinó en la Convención Internacional del Trabajo. En cuanto hace a la desocupación, también se ha involucrado la situación de la mujer, no es un fenómeno que sólo atañe al hombre sino también a la mujer que trabaja (...) No debe haber un resentimiento por el simple hecho de que la mujer comience a desempeñarse en puestos que tradicionalmente han sido ocupados por los integrantes del sexo masculino”⁵⁰.

Junto a una reivindicación de los problemas que atañan a la mujer que trabaja, en las palabras citadas se reluce también la inquietud acerca de cómo será transitado un camino de cambio asociado al hecho de que ahora las mujeres se desempeñen en puestos tradicionalmente ocupados por varones. A pesar de que Ricci mencionara que el varón es el representante genuino de la familia –o, al decir

⁴⁷ “Acta N° 15 de la CD”, UF, 1964, p. 8.

⁴⁸ Susana Torrado, “Modelos de acumulación, regímenes de gobierno y estructura social”, en El costo social del ajuste (Argentina, 1976-2002), Tomo I, dir. Susana Torrado (Buenos Aires: Edhasa, 2010).

⁴⁹ Daniel James, Resistencia e integración: el peronismo y la clase trabajadora argentina. 1946-1976 (Buenos Aires: Siglo XXI, 2005).

⁵⁰ “Acta N° 15 de la CD”, UF, 1964, p. 9.

de Silvana Palermo⁵¹, es quien tiene el derecho a mantener a su familia, bajo la construcción del ideal de ferroviario como hombre proveedor de su seguridad económica- tanto él como muchos de sus compañeros, explicitaban defender “*el derecho que le asiste a la mujer para incorporarse a la actividad laboral*”⁵². El problema radicaba en el modo en el que dicha incorporación tendría lugar.

Frente a estos planteos, el peronista Lorenzo Pepe, que también integraba la CD del sindicato, aportaba una respuesta alternativa que encontraba cierto acuerdo. Pepe señalaba que lo que interesaba a los fines de la discusión que se estaba manteniendo era el tipo de tarea a desarrollar, es decir, la función del servicio de camareras. Entonces, desde su punto de vista, la función de estas trabajadoras estaría asociada a la de una “señorita que toma a un nene cuando llora en el coche ferroviario, o la que lo cuida cuando la madre, por ejemplo, va al toilette”⁵³. Asimismo, agregaba:

*“La organización no puede oponerse a las camareras, como supongo que el personal de las empresas aéreas tampoco se opuso en su momento. Pienso que podemos tener las camareras o auxiliares, pero también debemos tener en los coches al camarero; o sea, **se dividirá la tarea. El camarero en el manejo de los bultos, el arreglo del equipaje (...) y la compañera auxiliar o receptora, recibirá con una sonrisa al pasajero, etc. Bajo ningún concepto, en absoluto, puede ser solamente personal femenino**”⁵⁴. (Resaltado propio)*

De acuerdo con la propuesta de Pepe, tanto el personal masculino como el femenino podrían trabajar en forma simultánea en los trenes. En un proceso de diferenciación de las actividades a realizar, las camareras (referidas aquí como “auxiliar” o “receptora”) se ocuparían de recibir al pasajero con un trato agradable (“con una sonrisa”) y los varones deberán ocuparse de la manipulación del

⁵¹S. Palermo, “¿Trabajo masculino, protesta femenina? ...”

⁵²“Acta N° 15 de la CD”, UF, 1964, p. 8.

⁵³ “Acta N° 9 de la CD”, UF, 1963, p. 103.

⁵⁴“Acta N° 9 de la CD”, UF, 1963, p. 104.

equipaje⁵⁵. Si bien el trato cordial no constituía una novedad en sí misma, sí parece serlo el hecho de que la camarera deba recibir al pasajero con una sonrisa, entendido como un modo de ofrecer un mejor servicio (cuando, antes, la sobriedad parecía primar). Este aspecto puede ser considerado como un “manejo emocional” requerido para el desempeño laboral en este tipo de puestos⁵⁶. Cabe incluir también, en las tareas de las camareras, el cuidado de infantes, como ya se ha referido. Tal como fue señalado por Marcela Nari, reproduciendo y creando estereotipos de género, las nuevas pautas para la división sexual de las tareas confundían su capacitación para el trabajo con su socialización de género, como parte de una identidad asociada al espacio doméstico y a la maternidad⁵⁷.

⁵⁵El hecho de que se otorgue tanta importancia a la labor de manipular los pesados equipajes contacta con un aspecto señalado por Esmeralda Ballesteros en sus investigaciones sobre el ferrocarril español: “el argumento de la fuerza física como un atributo exclusivamente masculino operó no sólo como una reivindicación del trabajo ferroviario, sino también como un elemento de identidad de este colectivo (...) La fuerza como cualidad profesional jugaba además un papel cohesionador entre los ferroviarios” (Ballesteros, “Las mujeres en el ferrocarril...”, p. 9).

⁵⁶ La socióloga Arlie Hochschild indagó sobre las compañías aéreas estadounidenses que, también en el contexto de una competencia por ofrecer un mejor servicio, destinaron especial atención al “trabajo emocional” de las azafatas. Al ser quienes más contacto tienen con los pasajeros, las azafatas son quienes mejor promocionan a la empresa. La sonrisa aparece como uno de los valores más importantes en el marco del despliegue del manejo emocional requerido y estimulado por las compañías: Arlie Hochschild, *The managed heart: commercialization of human feeling* (California: University of California Press, 2003). Katharine Donato ha analizado el proceso en el que muchas mujeres se convirtieron en transmisoras y guardianas de la imagen de sus empleadores como parte de la creciente contratación de mujeres para el trabajo de relaciones públicas, a partir de la segunda posguerra y, con mayor énfasis, hacia la década de 1970; desde el punto de vista de la demanda, la preferencia de mujeres se debe a la creencia por parte de los empleadores de que ellas son más propensas a tener las aptitudes necesarias para desplegar buenas relaciones públicas a la vez que la socialización de roles de género hace a algunas mujeres más habilidosas, en cuanto a este aspecto, que a sus pares varones: Katharine Donato, “Keepers of the Corporate Image: Women in Public Relations”, en *Job queues, gender queues: explaining women's in roads into male occupations*, comps. Reskin, Barbara Reskin y Patricia Roos (Philadelphia: Temple University Press, 1990).

⁵⁷ El “maternalismo”, como asociación entre la condición femenina y la maternidad, ha sido analizada en profundidad por: Marcela Nari, *Políticas de maternidad y maternalismo político* (Buenos Aires: Editorial Biblos, 2004). Sobre el discurso de la domesticidad, ver: Mary Nash “Identidad cultural de género, discurso de la domesticidad y la definición del trabajo de las mujeres en la España del Siglo XIX” en *Historia de las mujeres en occidente*, dirs. George Duby y Michele Perrot (Madrid: Taurus Minor, 2006).

Por consiguiente, en lo expuesto por Pepe, la solución se encontraría en generar una división sexual del trabajo hacia dentro del sector⁵⁸. En principio, esta propuesta gozaría de cierto consenso porque otorgaría la posibilidad de trabajar tanto al camarero varón como a la camarera mujer, en el mismo servicio de pasajeros. Ésta tenía la virtud de contemplar la dimensión de la diferencia sexual a partir de determinadas concepciones en torno a lo masculino y femenino. Ambos trabajos, femenino y masculino, estarían ahora –con la propuesta de Pepe– en línea con un estricto cumplimiento de todas las funciones que se esperan para el desempeño del sector de camareros, tal como pregonaba el RITO: ellas ofrecerían un trato apropiado a los pasajeros y ellos podrían ocuparse de gestionar el orden y la manipulación del equipaje. Por tanto, modernizar era, tal vez, mejorar el servicio a través de dicho mecanismo.

3.2. El escalafón vulnerado y la presión interna

Si, como se mencionó, había un acuerdo acerca del derecho de las mujeres a trabajar, ¿cómo se llegó a una situación de conflicto que terminó dejando cesantes a las camareras, dos años después de su incorporación? La discusión giró, centralmente, en torno al problema de la vulneración del escalafón como consecuencia de haber creado un plantel de camareras, en el corto plazo, que llevó a contratar personas que no estuvieran trabajando, previamente, en la empresa. Esto tiene que ver con el hecho de que no era suficiente la cantidad de mujeres que se desempeñaban en las escalas más bajas, dentro del Departamento de Tráfico, que fuesen objeto de un ascenso para cubrir los puestos de camareras.

⁵⁸ En línea con los estudios de Christine Delphy, se observa que el contenido de la “división sexual del trabajo” es algo que asume un carácter variable: lo que determina la autoridad, que ejerce la persona que realiza el trabajo, y el prestigio otorgado a ésta no tiene que ver con una utilidad intrínseca de la tarea, ya que cuando los hombres hacen lo que hacen las mujeres, su trabajo no está desvalorizado. Christine Delphy, “Protofeminisme et antifeminisme”, *Les temps modernes* (mayo 1977) y *Close to home. A materialist analysis of women’s oppression* (London: Verso Books, 2016). Estos aportes colaboran a interpretar la referencia a las camareras como “cosa decorativa” en un gesto de quitar valor a esta función ahora realizada por mujeres. Cabe destacar que parte del trabajo del sector de camareros está asociado al (buen) trato con el público y al cuidado de su apariencia estética, tal como ha sido desarrollado anteriormente.

Al cubrirse los nuevos puestos para los flamantes coches semi-pullman con mujeres que venían “de afuera”⁵⁹, se les negó la posibilidad de un ascenso a los trabajadores que se desempeñaban en las escalas más bajas y que, durante muchos años, ansiaban mejorar sus condiciones de trabajo. Es importante recordar que, tal como ha sido analizado por Laura Badaloni⁶⁰, en el ferrocarril funcionaba un sistema denominado “mercado interno de trabajo”. Éste conllevaba una singular forma de cubrir puestos que privilegiaba a personas que ya se encontraban trabajando en la empresa y, por ello, existía la posibilidad de hacer carrera dentro de la misma, a partir de periódicos ascensos. Con muchos años de antigüedad en la empresa, los varones que esperaban un ascenso veían que se lesionaba un sistema de funcionamiento anquilosado en el mundo del trabajo ferroviario. De este modo, no se estaba respetando la trayectoria de quienes venían haciendo “carrera” dentro del ferrocarril, tal como se observa en las palabras del directivo Bernabé Cantos:

*“¿El camarero es o no **un hombre de carrera** en el ferrocarril? Sí, lo es, el que se desempeña en el coche-dormitorio tiene la escala 4 y el que lo hace en los coches-pullman la 7. En consecuencia, desde ningún punto de vista se puede admitir que vengan con equipos de mujeres a superponerse a estos compañeros camareros en las tareas que hasta la fecha han sido desempeñadas por ellos, máxime teniendo en cuenta que muchos **han estado esperando hasta 20 años para poder ocupar un puesto de camareros**”⁶¹. (Resaltado propio)*

La antigüedad, en relación con la “carrera” aparece como un valor que debía respetarse. A su vez, hay otro elemento que se hace presente en las intervenciones referidas. Con la expresión “gente de afuera” o “gente de la calle”, lo que se evidencia es una separación–y jerarquización– entre un “adentro” y un “afuera”. Estas trabajadoras mujeres aparecen representadas, con esas expresiones, como si fuesen ajenas al mundo del ferrocarril, en un gesto de descalificar su presencia. Sin

⁵⁹“Acta N° 9 de la CD”, UF, 1963, p. 102.

⁶⁰ Laura Badaloni, “La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino”, en *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social*, ed. Daniel Dicósimo y Silvia Simonassi (Rosario: Prohistoria Ediciones, 2011) y “Calificación laboral y prácticas paternalistas...”

⁶¹“Acta N° 15 de la CD”, UF, 1964, p. 20.

embargo, Víctor Vázquez mencionaba un aspecto que las desplazaba hacia el espacio de “adentro”: cuando “no alcanza el personal que hay dispuesto en el ferrocarril [,] se llama entonces a la solicitante hija de ferroviario o demás familiares”⁶². De esa manera, Vázquez aporta, como argumento en favor de las camareras, el valor del parentesco dentro del mundo del trabajo ferroviario reflejado en “otorgar preferencia a hijos y familiares de ferroviarios”⁶³. Ser hijas o familiares de trabajadores, que ya se desempeñaban dentro de la empresa, las convertía en parte del espacio de “adentro”⁶⁴.

Asimismo, Vázquez agregaba una interpretación alternativa frente a quienes sostenían que se trataba de una vulneración del escalafón. El dirigente señalaba:

“La cuestión de que ingresen a la escala N° 7 es como si el ferrocarril necesitara un técnico que no lo tiene ni tampoco puede esperar a formarlo; entonces, lo toma de la calle y directamente lo incorpora. Si hubiera habido peonas o guardabarreras o compañeras que estuvieran en escalas inferiores, para postular el ascenso, ése hubiera sido el procedimiento”⁶⁵.

Queda claro, entonces, que no sería factible hacer que las mujeres llegasen en un corto o mediano plazo –por los medios convenidos en la norma– a acceder al puesto debido a su escasa participación en las escalas inferiores. De esa manera, el problema del derecho de las mujeres a trabajar en el ferrocarril viró hacia una nueva

⁶² “Acta N°14 de la CD”, UF, 1964, p. 7.

⁶³Ibidem.

⁶⁴ El problema de los vínculos familiares en el mundo del trabajo en el ferrocarril ha sido referido por Horowitz en cuanto a la preferencia a los hijos de los ferroviarios para ingresar a la empresa. Para el autor, este es uno de los elementos que contribuía a la conformación de una “comunidad ocupacional” como forma de identificación: Joel Horowitz, “Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943)”, Desarrollo Económico, N°99 (1985). A su vez, Sagastume ha abordado este asunto a través de la idea de un “linaje” en el que abuelos, padres, hijos y hermanos compartían la experiencia del trabajo en el ferrocarril. Siguiendo a la autora, en su pertenencia a la “familia ferroviaria”, habían inculcado valores y formas de conducta a través del núcleo familiar de origen: Ana Sagastume, “Familias ferroviarias de mediados del siglo XX en Junín, provincia de Buenos Aires”, en Familias de ayer y de hoy. Las sociedades ibéricas y el Río de la Plata, comps. Guillermo Quinteros. y M. Pablo Cowen (La Plata: Universidad Nacional de La Plata, 2018).

⁶⁵ “Acta N°9 de la CD”, UF, 1963, p. 107.

dirección: el modo en el que éstas debían ingresar a la empresa. En las discusiones de la CD comenzó a plantearse que “*quien quiera hacer la carrera de camarera en cualquier ferrocarril, tendrá que hacerlo (...) entrando por la **puerta grande del escalafón**, sin postergar a los más antiguos*” (resaltado propio), exclamaba Cantos⁶⁶. Parecía conformarse un escenario en el que se daría total vía libre al ingreso de las mujeres a diferentes tareas dentro del ferrocarril. No obstante, una aparente incompatibilidad surgía en esos discursos, que se advierte en las palabras del directivo comunista Luis de Salvo:

*“¡Vamos por la puerta grande! La puerta grande significa entrar de peón. ¡Vamos de peón! Yo he visitado y conozco los países socialistas, donde he visto a las mujeres trabajando de peón de Vías y Obras y de Tráfico, pero allí hay un proceso social, humano, todo un proceso que lleva al respeto mutuo entre un sexo y el otro. Pero, ¿Podemos nosotros poner de peón de estación (...) a una compañera, a una obrera –donde no sé si de día la va a respetar el público– y tenerla de noche encerrada en una estación junto con el auxiliar, los dependientes y los practicantes? ¿Hay esa condición, para hacerlo? Yo creo que no, y que la Comisión Directiva debe hacer un proceso educativo para que se den estas condiciones (...) Creadas estas condiciones, la mujer puede entrar de peón y seguir aspirando a otros puestos (...) **No creo que tengamos que esperar, vuelvo a repetir, hasta que se den estas condiciones para darle lugar a la mujer dentro de la actividad ferroviaria**”⁶⁷. (Resaltado propio)*

De Salvo apoyaba la continuidad del servicio de camareras. En sus expresiones, el acento está puesto en la dificultad de que las mujeres ingresen como peón, es decir, por la “puerta grande”, en un contexto en el que consideraba que aún no estaban dadas las condiciones para eso. Poniendo en duda que ellas sean respetadas por el público e insinuando la impertinencia moral (¿o tal vez riesgosa?) de que permanezcan “encerradas” de noche con compañeros varones, el camino hacia un ingreso desde las escalas más bajas, como peona, no estaba allanado. Esto parece todavía más difícil de concretar si se considera que ingresar al ferrocarril

⁶⁶ “Acta N° 15 de la CD”, UF, 1964, p. 20.

⁶⁷ “Acta N° 15 de la CD”, UF, 1964, p. 21.

desde el escalafón más bajo estaba asociado, desde la perspectiva de algunos directivos, con la realización de tareas que demanden fuerza física para las cuales las mujeres no son percibidas como aptas: “la mujer, por su físico y otras de sus condiciones, no puede entrar como peón”⁶⁸, enunciaba de Salvo. Este directivo asociaba la condición femenina como incompatible con las tareas que suponían el ingreso desde las escalas más bajas, a saber, “por la puerta grande del escalafón” y por eso defendía el plantel de camareras, tal como había sido creado.

Mientras estas discusiones transcurrían, el 14 de julio de 1964 tuvo lugar una reunión entre el gremio y EFEA para tratar el asunto de las camareras. La empresa había ofrecido un aumento de escala para los camareros varones de los servicios comunes que eran quienes se percibían como los más perjudicados (pasarían de la escala 4 a la escala 7). Esto suponía una mejora en sus salarios y equiparaba su situación a la de quienes se desempeñaban en coches *pullman* (y otros de tipo especiales). Asimismo, EFEA, en su propuesta, incluía un artículo en el que indicaba que la reglamentación de las condiciones de ingreso y demás del personal femenino sería realizaba, de ahora en más, en común acuerdo de partes –empresa y sindicato–.

El escenario, con la propuesta de EFEA, parecía tornarse favorable a la aceptación del servicio de camareras ya que se había logrado una mejora para sus pares varones que se desempeñaban en los servicios comunes. No obstante, el acuerdo entre directivos del gremio seguía sin lograrse. Es de notar que el clima conflictivo de los años previos colocaba en una posición delicada tanto a la empresa como al sindicato, cuya situación no los encontraba en un momento de iniciar una nueva escala de tensiones. Sobre este aspecto, Carrizo refería lo siguiente:

“Han sido claros [la empresa]: dijeron que si la Unión Ferroviaria no quería que las compañeras camareras se quedaran, las dejaban cesantes. Agregaron que con este sistema estimaban que habían aumentado el tráfico; que, en consecuencia, se había aumentado el trabajo, y que, con ello a la Unión Ferroviario se le presentaba como una posibilidad mejor para su futuro. Insistieron en que si no se las aceptaba, las dejarán afuera y suprimirán esos

⁶⁸Acta N°9 de la CD”, UF, 1963, p. 109.

*servicios, pues **no desean tener problemas con la entidad gremial** (...) Las autoridades de EFEA (...) nos han pedido encarecidamente que tratáramos de **buscarle una solución feliz** a este problema. (...) La incorporación de mujeres a este servicio fue hecha con un fin experimental, es cierto, pero ha dado un muy buen resultado, según opinión de los funcionarios y también mía. (...) lo expuesto en el despacho, aparte de significar una mejora para los compañeros camareros, representa un paso positivo en el **reencuentro del diálogo** que se debe mantener con la empresa. Porque, no nos llamemos a engaño, hasta hoy estaban rotas todas las relaciones”⁶⁹. (Resaltado propio)*

No es menor que los diferentes actores estén a la expectativa de una “solución feliz” al problema. Pues, así como EFEA no deseaba tener mayores disputas con el sindicato, tampoco este último se encontraba en posición favorable para encarar un nuevo conflicto. La tensión no se resolvía en tanto había dirigentes que seguían sosteniendo que el personal femenino debía entrar “por la puerta grande del escalafón” y porque había una gran irritación por parte de diferentes grupos de trabajadores que se sentían perjudicados. La irritación a la que se hacía referencia ya no sólo incluía a la especialidad de camareros, sino que, ahora, también otras especialidades se sentían amenazadas por acciones de esta índole, que les imposibilitaran futuras mejoras. El malestar se había expandido a otras líneas, más allá del ferrocarril Mitre, porque consideraban que, si se aprobaba el servicio de camareras, también se terminaría extendiendo hacia todos los ferrocarriles.

Según ha sido explicado por Antonio Pires, esta discusión encontró posiciones algo intransigentes porque en ella se enlazaban intereses de diferentes facciones dentro del sindicato⁷⁰. Desde su óptica, quienes más se oponían eran los adversarios del comunista Vázquez y de allí su rotunda negativa a la incorporación de las mujeres en la especialidad, aun habiendo obtenido el favorable saldo de la elevación de la escala para los camareros varones de los servicios comunes.

⁶⁹ “Acta N° 15 de la CD”, UF, 1964, p. 14.

⁷⁰A. Pires, ob., cit.

Finalmente, devino el ocaso del personal femenino para las tareas de camareras. Este hecho tuvo lugar a fines del mes de julio y principios del mes de agosto de 1964. Mientras acontecían las conversaciones entre EFEA y los dirigentes de UF, los camareros de la seccional San Martín de la Línea Mitre amenazaron con realizar un paro de actividades con el objetivo de que la empresa prescindiera del servicio de las “55 camareras”, tal como publicaba el diario La Nación⁷¹. La situación empeoró cuando éstos, intempestivamente, hicieron abandono de sus funciones en momentos de partir los trenes⁷². De acuerdo con el relato hecho por la prensa gráfica, la actitud de los camareros fue calificada, por las autoridades de EFEA, como “una grave falta al servicio, cumplida inconsultamente y al margen de las tratativas con UF, cuyos directivos, en la convicción coincidente de una solución justa, no la había dispuesto” y que “*el señor gerente del Ferrocarril General Mitre (...) no obstante las instrucciones de no admitir acciones de fuerza inconsultas, ni obrar bajo sus presiones, ordenó cesar en sus funciones a las camareras*”⁷³. Resulta evidente que, si bien no se logró evitar un conflicto que llevara a una huelga, EFEA optó por deshacerse de las camareras pretendiendo esquivar una escalada mayor.

El devenir del conflicto relatado, en cuanto a las prácticas y los sentidos desplegados, conjuga tensiones específicas en el marco de ese escenario compuesto por los diferentes actores. Tal vez resulte pertinente recurrir a la noción de “interdependencia”⁷⁴ para considerar que tanto la CD de UF –y sus diferentes facciones–, así como la empresa, los camareros, las camareras, las seccionales de UF y las demás especialidades integraban un entramado de relaciones en el que estaban incluidos, también, los usuarios y, en un plano algo más abstracto, la “opinión pública”.

A pesar de los desequilibrios de poder entre las personas (o grupos) y de las relaciones hostiles entre adversarios, la idea de entramados, según Elías, muestra

⁷¹“Prescindió se de las camareras de un ferrocarril”, La Nación, 31 de julio de 1964.

⁷²“La suspensión de 57 camareras del ferrocarril”, La Nación, 2 de agosto de 1964.

⁷³Ibidem.

⁷⁴Norbert Elías, Sociología Fundamental (Barcelona: Gedisa Editorial, 1989) y La sociedad cortesana (México: Fondo de Cultura Económica, 2012).

que las personas no dejan de necesitarse mutuamente. Esto puede verse, incluso, en el grupo que terminó desfavorecido en la contienda: las camareras. Aún sin representación en el gremio y con la decisión de la empresa de dejarlas cesantes si éste se oponía, la situación de las camareras no fue fácil de resolver para los actores involucrados.

En contextos en los que el ferrocarril y su personal cargaban con una imagen deslucida, no resultaba favorable la idea de oponerse a una innovación considerada como un modo de mejorar el servicio ni tampoco negarse al trabajo de las mujeres. Asimismo, tener que cuidar las relaciones con la empresa parecía ser una preocupación debido a la situación previa que había sido profundamente conflictiva. El problema era que esto parecía colisionar con atender los reclamos de los trabajadores que venían haciendo “carrera” y aspiraban a ocupar los puestos en disputa.

4. CONCLUSIONES

El análisis de las fuentes consultadas ha demostrado que el conflicto de las camareras resultó ser una oportunidad para indagar en sentidos acerca del trabajo en el ferrocarril, su vinculación con diferentes nociones sobre la diferencia sexual junto con las encrucijadas en las que los actores se veían envueltos en este particular escenario histórico. Desde el punto de vista de EFEA, contratar mujeres para el servicio de camareras representaba una mejora en cuanto a la atención al público y un cambio de imagen para una empresa que pretendía mostrarse renovada y moderna, tal como los nuevos tiempos requerían. El mayor problema fue que la creación del novedoso servicio de camareras puso en cuestión lógicas que establecían separaciones y jerarquías dentro del mundo ferroviario: la “carrera” (y con ella, el respeto por el escalafón) y la demarcación de espacios desde la lógica adentro/afuera.

El trabajo de las mujeres en la actividad pareció consagrarse como derecho en el lenguaje de los directivos ferroviarios. Es notable el hecho de que no surgieran oposiciones frente a la legitimidad de la participación laboral femenina: aún entre

quienes entendían que el varón era el “*representante genuino de la familia*”, no había desacuerdos a la hora de reivindicar “*el derecho que le asiste a la mujer para incorporarse a la actividad laboral*”.

Sin embargo, el escenario mostraba algunas dificultades para que las mujeres entrasen por la “puerta grande” –de acuerdo con la exclamación utilizada por muchos de los miembros de la CD de UF– porque finalmente no se consideraban dadas las condiciones, generando una controversia difícil de resolver. El problema era poder respetar el escalafón a la vez que se perpetuaban nociones sobre la condición femenina que bloqueaba el camino para que las trabajadoras pudieran ingresar por la “puerta grande”. Por tanto, se sostenía que, para respetar el escalafón, se debía entrar como peón(a), realizar trabajos que demanden fuerza física, trabajar en horarios nocturnos rodeadas de compañeros varones y desempeñarse en los coches dormitorio: todo esto resultaba incompatible con sus propias concepciones en torno a lo femenino.

Este conflicto también ha puesto en relieve las diferentes preocupaciones por las que los actores se veían atravesados, preocupaciones que relatan algo acerca del contexto de la sociedad argentina a inicios de la década del sesenta. El rol de la modernización, el temor del desempleo, la preocupación por la imagen del ferrocarril frente a la opinión pública, el descontento de los diferentes sectores dentro del ferrocarril, la relación entre la empresa y el sindicato y las diferencias ideológicas dentro de la CD de UF, constituyen diferentes factores que intervenían en la contienda. Dar cuenta de ellos, permite conocer y comprender las decisiones de los individuos en el marco de sus (específicas) cadenas de interdependencia, al decir de Norbert Elías.

Los acontecimientos analizados en este artículo pueden contribuir a estudios sobre la incorporación de mujeres en actividades con alta participación masculina a la vez, que permiten reconstruir algunos elementos del singular contexto de los años sesenta, signados por el desarrollismo, que veían la expansión del empleo femenino en variadas áreas de la economía. Asimismo, las políticas “modernizantes” y sus impactos en grupos obreros pueden resultar campos fructíferos para analizar la

naturaleza de la relación entre empresas, trabajadores/as y sus organizaciones gremiales a partir de los elementos aquí explorados.

Finalmente, es importante referir a una voz que ha palidecido en este artículo frente a la de otras personas que discutieron sobre su situación: la voz de las camareras. Las fuentes relevadas han sido fruto de un extenuante trabajo de archivo en el que, en ocasiones y con suerte, solo era posible hallar referencias fragmentadas, aisladas. Durante años, la tarea se percibía como “buscar una aguja en un pajar”, haciendo uso de la misma expresión que empleara Helena Wojtczak, en ocasión de su propia búsqueda de las trabajadoras en los ferrocarriles de Gran Bretaña. Al fin, allí estaban ellas. Sólo que las fuentes encontradas, hasta el momento, recuperaban la voz de quienes hablaron por ellas, respecto de ellas, en ese mundo que, desde sus inicios, tendió a restringirles la entrada. Resultará entonces una desafiante tarea, para futuras investigaciones, incluir los testimonios de las camareras del ferrocarril Mitre a fin de conocer, desde su propio punto de vista, su experiencia y el devenir del acontecimiento narrado en este escrito.

5. BIBLIOGRAFÍA

- Agostini, Luisina. 2018. La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva durante la huelga nacional de 1961. Sociabilidades, identidades y prácticas. Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Quilmes.
- Badaloni, Laura. 2011. “La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar y lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino. En Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX: indagaciones desde la historia social, ed. Daniel Dicósimo y Silvia Simonassi. Rosario: Prohistoria Ediciones.
- _____. 2019. Calificación laboral y prácticas paternalistas: El Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX en la Argentina. En Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (Siglos XIX y XX), comps. Javier

- Vidal Olivares y Teresita Gómez. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Eudeba.
- 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 Sarasua y Lina Gálvez. Alicante: Publicaciones de la Universidad, 335-354.
- _____. 2013. Las mujeres en el ferrocarril: acceso restringido. Ponencia presentada en el "XI Congreso Español de Sociología", del 10 al 12 de julio de 2013, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología (Universidad Complutense de Madrid), Madrid.
- Burman, Shirley. 2009. Women and Railroading. *Trains Railroad History*, Núm. 16.
- Canali, Mariela. 2005. ¿Mujeres en el ferrocarril? *Revista de Historia Bonaerense*, año XII, Nº28 (agosto).
- Cosse, Isabella. 2011. Claudia: la revista de la mujer moderna en la Argentina de los años sesenta (1957-1973). *Revista Mora*, 17(1).
- 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*, Vol. 9, Núm. 25.
- D'Uva, Florencia y Palermo, Silvana. 2015. Vida sindical y sociabilidades masculinas: los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX. *Archivos del movimiento obrero y la izquierda*, Año IV, Nº7 (septiembre).
- de los Cobos Arteaga, Francisco. 2017. Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850-1900). *TST*, Nº33: 12-32.

- de Salvo, Luis. 1984. Luis de Salvo, ejemplar dirigente obrero: testimonios de un militante ferroviario y del movimiento de jubilados. Buenos Aires: Anteo.
- Delphy, Christine. 1977. Protofeminisme et antifeminisme. Les temps modernes (Mayo).
- _____. 2016. Close to home. A materialist analysis of women's oppression. London: Verso Books.
- Donato, Katharine. 1990. Keepers of the Corporate Image: Women in Public Relations. En Job queues, gender queues: explaining women's in roads in to male occupations, comps. Reskin, Barbara Reskin y Patricia Roos. Philadelphia: Temple University Press.
- EFEA/Secretaría de Transporte. 1958. Reglamento Interno Técnico Operativo. Para el gobierno de los empleados solamente. Buenos Aires: Talleres Gráficos del Ferrocarril General Belgrano.
- Elias, Norbert. 1987. El proceso de la civilización. México: Fondo de Cultura Económica
- _____. 1989. Sociología Fundamental. Barcelona: Gedisa Editorial
- _____. 2012. La sociedad cortesana. México: Fondo de Cultura Económica.
- Greenwald, Maurine. 1975. Women Workers and World War I: The American Railroad Industry, a Case Study". Journal of Social History, vol. 9, N° 2.
- Hochschild, Arlie. 2003. The managed heart: commercialization of human feeling. California: University of California Press.
- Horowitz, Joel. 1985. Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). Desarrollo Económico, N°99.
- James, Daniel. 2005. Resistencia e integración: el peronismo y la clase trabajadora argentina. 1946-1976. Buenos Aires: Siglo XXI.

- Mengascini, Hugo. 2011. Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX. Buenos Aires: Prohistoria.
- Müller, Alberto. 2018. La cuestión ferroviaria en Argentina. Buenos Aires: Biblos.
- Nari, Marcela. 2004. Políticas de maternidad y maternalismo político. Buenos Aires (1890-1940). Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Nash, Mary. 2006. Identidad cultural de género, discurso de la domesticidad y la definición del trabajo de las mujeres en la España del Siglo XIX. En Historia de las mujeres en occidente, dirs. George Duby y Michele Perrot. Madrid: Taurus Minor.
- Ortega, Fernando Ariel. 2010. De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962). Revista H-industri@, Año 4, N°7.
- _____. 2019. En "vías" opuestas. La disputa entre el gobierno de Frondizi y los gremios ferroviarios en torno a la crisis ferroviaria argentina. En Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (Siglos XIX y XX), comps. Javier Vidal Olivares y Teresita Gómez. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Eudeba.
- Palermo, Silvana. 2007. ¿Trabajo masculino, protesta femenina? La participación de la mujer en la gran huelga ferroviaria de 1917. En Historia de luchas, resistencias y representaciones. Mujeres en la Argentina, Siglos XIX y XX, comps. María Celia Bravo, Fernanda Gil Lozano y Valeria Pita. Tucumán: Editorial de la Universidad Nacional de Tucumán.
- _____. 2009. Fiestas y celebraciones públicas desde una perspectiva histórica: los festejos tras la gran huelga ferroviaria de 1917. En Lo celebratorio y lo festivo;

1810/1910/2010. La construcción de la nación a través de lo ritual, AAVV. Buenos Aires: Comisión para la Preservación del Patrimonio Histórico Cultural de la Ciudad de Buenos Aires.

Pires, Antonio. S/D. Víctor Vázquez toma un tren. Inédito.

Sagastume, Ana. 2016. El mundo ferroviario. Memorias de trabajadores de Ferrocarriles Argentinos. Junín, 1948-1993. Ituzaingó: Maipue.

_____. 2018. Familias ferroviarias de mediados del siglo XX en Junín, provincia de Buenos Aires. En Familias de ayer y de hoy. Las sociedades ibéricas y el Río de la Plata, comps. Guillermo Quinteros. y M. Pablo Cowen. La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación.

Sánchez, Matías. 2018. Los comunistas en la Unión Ferroviaria. 1955-1968. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Biblos.

Scott, Joan. 2008. Género e historia. México: FCE.

Soley-Beltrán, Patricia. 2012. Muñecas que hablan. Ética y estética de los modelos de belleza en publicidad y moda. Revista de Dialectología y Tradiciones Populares, Vol. LXVII, Núm. 1 (enero-junio): 115-146.

Torrado, Susana. 2010. Modelos de acumulación, regímenes de gobierno y estructura social. En El costo social del ajuste (Argentina, 1976-2002), Tomo I, dir. Susana Torrado. Buenos Aires: Edhasa.

Wacquant, Loïc. 1995. Pugs at work: bodily capital and bodily labour among professional boxers. Body and Society, Vol. 1, Nº 1: 65-99.

Waddell, Jorge. 2007. De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976. En Nueva historia del ferrocarril en la Argentina, comps. Mario López y Jorge Waddell. Buenos Aires: Lumiere.

- Wainerman, Catalina. 2000. División del trabajo en familias de dobles proveedores. Producción y reproducción. Ponencia presentada en el “Congreso de Sociología del Trabajo, 3”, Buenos Aires.
- Wojtczak, Helena. 2005. Railway women. Exploitation. Betrayal and Triumph in the Workplace. Hastings.