



Materialidades, museos y familias a partir del caso de las mujeres guardabarreras del ferrocarril en dos localidades de la región pampeana argentina

Solange Godoy^(*)

ARK-CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s24690732/5i2kzus8i>

Resumen

El objetivo del artículo es examinar la función y la mediación de objetos, personas e instituciones en la reconstrucción biográfica en torno a las mujeres guardabarreras del ferrocarril. Desde una escala de análisis a nivel local, el estudio se centra en dos localidades de la región pampeana argentina, Sunchales (provincia de Santa Fe) y 9 de Julio (provincia de Buenos Aires). Se argumenta que la circulación de materialidades menos canónicas representa una faceta clave para comprender la singularidad del tipo de experiencias de trabajo al margen.

Palabras clave: Mujeres; Guardabarreras; Ferrocarril; Materialidades.

Materialities, museums and families from the case of women railroad level crossing keepers in two localities in Argentinean Pampas

Abstract

The aim of this article is to examine the role and mediation of objects, people and institutions in the biographical reconstruction of women railroad level crossing keepers. From a local scale of analysis, the study focuses on two localities in the Argentinean Pampas, Sunchales (Santa Fe province) and 9 de Julio (Buenos Aires province). It is argued that the circulation of less canonical materialities represents a key facet to understand the singularity of this type of work experiences on the margins.

Key Words: Women; Level crossing keepers; Railways; Materialities.

^(*) Licenciada Sociología (Universidad Nacional de San Martín, UNSAM); Profesora Universitaria para el Nivel Medio y Superior (Universidad de San Andrés); Diplomada Superior en Relaciones del Trabajo y Sindicalismo (Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales); Magíster en Derechos Humanos y Democratización en América Latina y el Caribe (UNSAM); Doctora en Sociología (UNSAM); Becaria Posdoctoral (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas). Profesora de grado y posgrado (Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales, UNSAM). Argentina. E-mail: solgodoyd@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2983-7640>



“Materialidades, museos y familias a partir del caso de las mujeres guardabarreras del ferrocarril en dos localidades de la región pampeana argentina”

Materialidades, museos y familias a partir del caso de las mujeres guardabarreras del ferrocarril en dos localidades de la región pampeana argentina

Introducción

El presente artículo se centra en algunos desafíos teórico-metodológicos a la hora de reconstruir las trayectorias de las mujeres guardabarreras del ferrocarril. En ese sentido, examina la función y la mediación de objetos, personas e instituciones en el marco de la aproximación biográfica a partir de los casos de dos localidades de la región pampeana, esto es, Sunchales (en la provincia de Santa Fe) y 9 de Julio (en la provincia de Buenos Aires). En lo que refiere al uso de la biografía en las ciencias sociales, cabe señalar que es una forma de revalorización de los sujetos que ha recobrado mayor interés en la producción académica desde las últimas décadas del siglo XX.¹ Desde una perspectiva interpretativa que busque captar tanto la lógica de la acción en el marco de su devenir biográfico como la configuración de relaciones sociales en su desarrollo histórico, esta permite pensar en la conexión entre historia individual e historia social (Bertaux, 2005). La estrategia metodológica cualitativa en la que se basa el estudio incorpora testimonios orales, fuentes documentales e incluye, además, fotografías y otra clase de materialidades asibles desde una escala a nivel local.

Mirta Lobato (2020a) sostiene que pensar lo local y reducir la escala de análisis constituye un modo de afrontar nuevos desafíos prestando atención a los sujetos y a la experiencia vivida. Desde su perspectiva, esto produce un efecto de descentramiento e ilumina aspectos de la vida de las personas que podrían pasar inadvertidos; además, jerarquiza documentos que podrían ser desechados en otros casos. La autora refiere, más específicamente, a lo que denomina como “una polifonía documental”, que incluye incorporar archivos oficiales, prensa, testimonios orales, cartas, archivos de empresas, sindicatos y/o asociaciones, fotografías, museos, obras literarias. Retomando este punto de vista, el artículo se pregunta no sólo a quienes pertenecieron ciertos objetos, cuáles han sido sus trayectorias y cómo llegaron al lugar donde se encuentran ahora, quiénes los han resguardado y clasificado.²

Como parte de debates más amplios desde las ciencias sociales sobre las materialidades y su capacidad de actuar (Latour, 2008; Bennett, 2022), afectar (Gordillo, 2018) e, incluso, configurar emociones (Bjerg, 2019), el análisis busca reflexionar sobre su especificidad en el mundo del trabajo. Se propone observar sus circulaciones y cambiantes usos, teniendo en cuenta las biografías de los objetos (Kopytoff, 1991). En particular, me pregunto cómo las biografías de las personas nos llevan a las biografías de las cosas o, inversamente, cómo las biografías de las cosas nos llevan a las biografías de las personas haciendo énfasis en las personas y las instituciones que se vincularon con ellas.

Desde hace varios años, sigo la huella de algunas mujeres guardabarreras de la primera parte del siglo XX en diferentes localidades de Argentina. Este propósito ha implicado un importante esfuerzo por aproximarme a historias que habían tendido a quedar por fuera de los grandes relatos sobre el mundo del trabajo ferroviario, sus vigorosas organizaciones sindicales y sus momentos de huelgas y conflictos. Mi interés reposaba, más bien, en experiencias menos canónicas sobre el ferrocarril y sus labores desde una perspectiva que se interroga por las conexiones entre vida familiar y laboral (Barrère- Maurisson, 1999; Pateman, 1996; Zelizer, 2009). De allí que decidiera focalizar en las mujeres que han trabajado en esta actividad típicamente masculina y, más específicamente, en las guardabarreras. En esa dirección, el estudio dialoga con una línea de investigación vinculada a los cruces entre género y trabajo que ha aportado a conocer la participación de las familias en el mundo ferroviario y las nociones en torno a la masculinidad

¹ Como parte del declive de los paradigmas estructural-funcionalistas, desde los años setenta se observa un renovado interés por las técnicas biográficas (historias de vida, relatos de vida, narrativas del yo). Sin embargo, ya hacia las primeras décadas del siglo XX algunos autores referentes de la llamada “Escuela de Chicago” proponían a la aproximación biográfica como forma de valorizar al sujeto como objeto de estudio (en contraste a la posición positivista que priorizaba los análisis cuantitativos y a la estructura social opacando el lugar del sujeto); como se ve, este estilo de análisis ha mostrado cierta discontinuidad y, también, ha generado diferentes corrientes (Panaia, 2004).

² Para una mayor profundización en torno a las perspectivas sobre cultura material, entendida como objetos, colecciones, sistemas, fragmentos y clasificaciones de objetos ver Cancino Salas (1999).

implicadas en esta actividad laboral (Palermo, 2007; D'úva y Palermo, 2015; Agostini, 2021; Godoy, 2022). Sin embargo, el objeto principal de análisis lo constituye la especificidad de la condición de las trabajadoras mujeres en el ferrocarril, un asunto que ha captado la atención de algunas investigaciones previas (Canali, 2005; D'Uva, 2021; Godoy, 2023a).

Las trabajadoras que protagonizan el presente estudio comenzaron a desarrollar sus labores en el ferrocarril en las primeras décadas del siglo XX en diferentes compañías ferroviarias de capitales privados extranjeros y, también, del Estado. En ese período, se expandía la amplia red ferroviaria y las compañías se habían convertido en grandes empresas con un vasto número de empleados y obreros, promoviendo, además, diferentes programas de beneficios extra-salariales (Palermo, 2019). La incorporación de algunas mujeres cuyos maridos ferroviarios habían fallecido, que era el caso de muchas guardabarreras, era una práctica que no sólo se dio en Argentina, sino también en otras latitudes (Ballesteros Doncel, 2003; Wojtczak, 2005).

Desde la mirada de sus familias y sus comunidades, fue posible acceder a otra cara del trabajo de estas ferroviarias “humildes”³ que se ocupaban en una tarea que no se encontraba dentro de las más reconocidas en los ferrocarriles, a diferencia de los maquinistas, obreros de talleres, guardas, entre otros. Aquí el análisis se ubica en diferentes pueblos y ciudades donde se desempeñaron estas mujeres; si bien la investigación más amplia de la que es parte este artículo incluye otras localidades, en este escrito el foco de atención lo constituyen, como se mencionó antes, Sunchales y 9 de Julio.

Muchas veces la imagen de estas mujeres aparece presente en los relatos que surgen en las localidades analizadas, por la singularidad de su trabajo, por los lazos que generaron con su comunidad y, por tanto, por su vinculación con lo que Faccio y Noel (2019) denominaron nostalgia local retrospectiva. Este concepto hace referencia a la evocación frecuente que los pobladores locales hacen de ciertas actividades laborales y de formas de sociabilidad que en el pasado tenían una mayor vitalidad. El ferrocarril es un claro ejemplo de una actividad que ha cumplido una función importante en esas localidades cuyo declive ha implicado un asunto frecuentemente tematizado en los repertorios identitarios y morales que movilizan (Noel, 2013). En lo que refiere a la estructura del artículo, en el primer apartado se examina el caso de una guardabarrera y su hijo a partir de una bicicleta que actualmente conserva y exhibe el museo municipal de la localidad a fin de conocer las narrativas en torno al trabajo ferroviario desde la perspectiva de la comunidad y sus instituciones. A continuación, en el segundo apartado, se analiza la circulación de unas “carpetas” tejidas como parte de los relatos en torno a una guardabarrera en el marco de un linaje ferroviario que involucra memorias, afectos y trabajo femenino. Por último, se retoman algunos aspectos principales del desarrollo del análisis y se elaboran una serie de reflexiones finales en torno a la relevancia de los objetos para problematizar la condición de trabajadoras y de madres, como cuestiones difícilmente separables, desde el punto de vista de sus comunidades y sus familias; de allí que no sea indiferente la presencia de objetos menos canónicos para comprender experiencias de trabajo ferroviario (experiencias que son en sí mismas son, también, menos canónicas).

La bicicleta en el museo y la guardabarrera de “la trocha”

En el Museo Gral. Julio de Vedia, de la ciudad bonaerense de 9 de Julio, se preserva una pequeña bicicleta. El camino que me llevó a ella revela el modo en el que, por circuitos menos considerados *a priori*, ciertos objetos se entran en las memorias locales y cómo estos dicen algo acerca de las complejidades y especificidades del problema que proponía abordar la presente investigación sobre las guardabarreras del ferrocarril.

9 de Julio es una ciudad de alrededor de cuarenta mil habitantes, es cabecera de un partido que lleva el mismo nombre. Se encuentra en el noroeste de la provincia de Buenos Aires y su desarrollo se vincula a la actividad agrícola y ganadera. El ferrocarril ha cumplido una función importante, no sólo porque la atravesaban diferentes líneas sino porque a 25 km se encuentra Patricios, localidad perteneciente al mismo partido, donde se instalaron los talleres de la Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires (CGBA). A partir de las

³ Este término aparece en el estudio de Belén Moreno Claverías (2024) sobre las guardabarreras en España.

“Materialidades, museos y familias a partir del caso de las mujeres guardabarreras del ferrocarril en dos localidades de la región pampeana argentina”

políticas de racionalización del sistema ferroviario en los años sesenta y setenta, esta compañía (que por entonces ya tomaba el nombre de Ferrocarril General Belgrano) fue afectada por clausuras, despidos e, incluso, levantamiento de vías.⁴ Al ramal de la CGBA, luego Línea Belgrano, se lo conoce popularmente como “la trocha”.

Durante bastante tiempo me pregunté por el acceso a diferentes tipos de fuentes que pudieran permitirme conocer el trabajo de las mujeres guardabarreras del ferrocarril en las primeras décadas del siglo XX. Estas trabajadoras ferroviarias que tenían la función de velar por la seguridad en los pasos a nivel para que no se produjeran accidentes constituían el corazón de mi investigación, aunque representaban algunos desafíos metodológicos. Los documentos resguardados por el Archivo General Ferroviario son de gran valor, sólo que requieren, al menos, nombres y apellidos de personas para poder dar con sus legajos (originalmente pertenecientes a las diferentes compañías, antes de la nacionalización de la red en 1947/1948). A su vez, recurrí a otra clase de materiales (como prensa gráfica gremial y comercial, por ejemplo) que, si bien eran importantes, en general aportaban una imagen parcial y fragmentada. Sin embargo, al reducir la escala de análisis, fue posible acceder a relatos que se alejaban del canon del trabajo ferroviario y aportaban nuevas aristas.

Advertí la posibilidad de abordar el trabajo de las guardabarreras en clave biográfica dada la relevancia que había adquirido su imagen para sus comunidades y familias. Incluso tratándose de trabajadoras de las primeras décadas del siglo XX, al preguntar por ellas era posible dar con su presencia en las memorias locales en la actualidad. Así fue cómo llegué a la bicicleta de “Juancito de la Trocha” y su madre, “la guardabarrera de la Trocha”. Según pude leer en notas publicadas en el periódico local y en comentarios en Facebook⁵ varios habitantes de la ciudad referían a esa bicicleta, a las personas que fueron parte de su historia y al museo municipal que actualmente la exhibe.

En 9 de Julio, el recuerdo en torno al trabajo ferroviario y, en particular, a la guardabarrera de “la trocha” incluía una referencia a su condición de madre, no sólo porque era una viuda que tenía un hijo a su cargo. Nombrado por sus habitantes como “Juancito” o “el enanito”, su hijo era una persona con enanismo lo cual seguramente implicó obstáculos y, por tanto, una mayor dependencia respecto de su madre. Una nota de un medio de comunicación local refería a él de esta manera:

Habitó una vivienda en el cuadro de la estación 9 de Julio Norte, (vulgarmente denominada “la Trocha”), junto a su madre que desempeñaba tareas como guardabarrera en la Cía. Gral. de Ferrocarriles de la Provincia, uno de cuyos ramales unía Estación Buenos Aires con Patricios, luego a Gral. Villegas, que pasó a llamarse FFCC Gral. Belgrano en 1948, con la nacionalización impulsada por el gobierno de Juan Perón.⁶

Como se ve, la nota sobre “Juancito” mencionaba a su madre, el lugar de trabajo de ella y la vivienda que compartían en el predio ferroviario. Otro artículo posterior dice que “Juancito fue testigo de una época de oro del ferrocarril. De hecho, su historia quizá es similar a la de otras personas que, siguiendo su destino, arribaron con el ferrocarril para trabajar en los ramales y se afincaron para siempre”.⁷ Este último refiere, además, a la trabajadora con nombre y apellido, “[de] doña María Pietroboni también son escasas las noticias que han sobrevivido, merced del testimonio oral, al inexorable paso del tiempo.”⁸ También decía: “era una mujer de fortaleza, que bien puede ser citada como un ejemplo de laboriosidad. Además de custodiar el paso a nivel, sus barreras, palenques y cadenas, se aseguraba de mantener en inmejorables condiciones las señales

⁴ Sobre la localidad de Patricios y las implicancias de la embestida contra el ferrocarril, ver Damín y Aldao (2015).

⁵ Me refiero a comentarios hechos por la red social Facebook, a través de “posteos” de medios de comunicación local, grupos e incluso, una publicación que hizo una colega por esa red a fin de llegar a personas de 9 de Julio que ella conoce. Resulta interesante tener en cuenta la aparición de múltiples grupos de Facebook de fotos antiguas o de historia del pueblo/ciudad donde se puede observar una nostalgia local retrospectiva (Faccio y Noel, 2019).

⁶ “Juancito de la Trocha”, *El 9 de Julio*, 9 de Julio, 16 de mayo de 2014.

⁷ “Fotos con historia: 9 de Julio de ayer”, *El 9 de Julio*, 9 de Julio, 17 de junio de 2015.

⁸ “Fotos con historia: 9 de Julio de ayer”, *El 9 de Julio*, 9 de Julio, 17 de junio de 2015.

y los cambios”.⁹ Como puede verse en las diferentes citas, el ferrocarril y la laboriosidad en relación a este adquieren protagonismo. En particular, se destaca la referencia a una imagen de mujer fuerte que custodiaba su paso a nivel y sus herramientas y maquinaria de trabajo.

Conocer su nombre constituyó la llave para acceder al legajo de la trabajadora que es resguardado por el Archivo General Ferroviario. Este documento empresarial de gran valor, incluye una fotografía de María Pietroboni de Massa, tal como aparece nombrada (Imagen 4). Dice que era una mujer de nacionalidad italiana y que había nacido en “Brecia” [sic] el 18 de agosto de 1877. Su estado civil consta como viuda. Se incluye una copia de la “Foja de Servicios” donde se corrobora que ingresó al puesto de guardabarreras en el año 1917 en Pergamino, aunque será recién en 1918 cuando comienza a hacer aportes, que es el momento en el que fue “mensualizada” (lo cual indica que, antes de eso, recibía pago por jornal). En el año 1923, María es trasladada a la ciudad de 9 de Julio. El motivo de dicho traslado se desconoce, ya que no hay información acerca de si se trató de un pedido de ella o si fue una orden de la empresa.¹⁰ María trabajó ininterrumpidamente como guardabarrera hasta 1950, momento en el que se retira.

La información que aporta el legajo de la compañía ferroviaria es importante ya que permite reconstruir algunas precisiones sobre la trayectoria de María, como se pudo ver anteriormente, aunque su acceso no hubiese sido posible sin aquello que aportaron las memorias locales a las que contribuyó la bicicleta en el museo. Aquellos recuerdos y objetos que circulan y perviven en su comunidad aportaron un panorama más amplio para conocer la vida de personas a las que, en general, les espera un destino mucho más anónimo. La “guardabarrera de la Trocha” y su hijo “Juancito de la Trocha” son parte de la configuración de memorias locales en torno al ferrocarril y a una trabajadora cuya identidad de madre aparece como indisociable de su rol como ferroviaria. Ese rol de madres, de mujeres solas que cuidan (Kunin, 2019), que en el caso de las guardabarreras aparece amplificado (Godoy, 2023a), aquí adquirió ribetes aún más notorios dada la condición de enanismo que revestía el hijo de la trabajadora. Una vez que ella falleció, de algún modo la comunidad fue su sostén o, al menos, algunas personas. De allí que, finalmente, su bicicleta se incluya hoy en el patrimonio que integra el museo municipal de 9 de Julio.

Los museos tienen un rol importante en la creación de una idea de comunidad, en la construcción de un sentido del pasado y en la simbolización de una cultura, una identidad y una herencia; son pilares de las narrativas nacionales lo cual incluye reinterpretaciones y tensiones (Lobato, 2020b). De hecho, en mi investigación que abarca otras localidades, además de las que aquí han sido el centro del análisis, he advertido la relevancia y el compromiso de estas instituciones en relación con documentos, objetos, testimonios y la posibilidad de contacto con nuevas personas para entrevistar. Así, en la reconstrucción socio-histórica de este costado menos conocido del trabajo ferroviario, la colaboración y participación de centros culturales, museos y archivos locales (en general, pequeños y con pocos recursos materiales) ha sido fundamental.

En el caso del museo de 9 de Julio, la bicicleta del hijo de la guardabarrera “de la trocha” funciona como pieza de memoria sobre el ferrocarril, la vida diaria en esa localidad y, puntualmente, sobre la trabajadora y su hijo. Roberto Castro, el director del museo, me dijo que esta se encuentra ubicada en un sector que denominan “Sala de Época chica” donde hay diferentes objetos cotidianos más bien juguetes y maletines escolares, tal como muestra la Imagen 1. La bicicleta con la que “Juancito” recorría su localidad y los alrededores, había sido cedida por un habitante de 9 Julio que fue su amigo (y a quien le había solicitado que no la vendiesen después de su muerte).

En relación con la propuesta de esta institución, el director del museo cuenta que dedican una parte importante de su tiempo a un proyecto que tienen con escuelas del partido. De manera que mantienen un activo vínculo con su comunidad, por medio del abordaje de “distintos aspectos que hacen a nuestra identidad”. Además, él me hace llegar dos fotografías de la estación de 9 de Julio de “la trocha” (ver Imagen 2 y 3), una de ellas es de inicios del siglo XX y la otra, más actual, abandonada, aunque me aclara, lamentándose: “de cuando aún no había sido ocupada [por personas que recientemente usan sus instalaciones para vivir]”.¹¹

⁹ “Fotos con historia: 9 de Julio de ayer”, *El 9 de Julio*, 9 de Julio, 17 de junio de 2015.

¹⁰ En diferentes casos, se ha podido corroborar que las trabajadoras que se desempeñaban en este puesto, le solicitaban a la compañía un cambio de lugar de trabajo alegando diferentes motivos.

¹¹ Comunicación personal, 30 de noviembre de 2024.

“Materialidades, museos y familias a partir del caso de las mujeres guardabarreras del ferrocarril en dos localidades de la región pampeana argentina”

Imagen 1: Bicicleta del hijo de la guardabarrera de la “la trocha”. Año 2024



Fuente: Roberto Castro/ Museo, Archivo Histórico y Centro Cultural Gral. Julio de Vedia.

Imagen 2: Estación 9 de Julio de “la trocha” a inicios del siglo XX



Fuente: Roberto Castro/ Museo, Archivo Histórico y Centro Cultural Gral. Julio de Vedia

Imagen 3: Estación 9 de Julio de “la trocha” en el presente, “antes de ser ocupada”



Fuente: Roberto Castro/ Museo, Archivo Histórico y Centro Cultural Gral. Julio de Vedia

Imagen 4: María Pietroboni de Massa.



Fuente: Legajo/ Archivo General Ferroviario

La orientación al pasado tiene que ver con una búsqueda de un sentido en el presente; se trata de un proceso acompañado de memorias nostálgicas de una supuesta edad de oro (González, 2020). Así, objetos ordinarios y cotidianos como la bicicleta son activados y convertidos en patrimonio (Prats, 1997) de la localidad de 9 de Julio para narrar ese pasado. La emergencia de materialidades patrimonializadas y expuestas en un museo, como se vio en este caso, devinieron en huellas de gran importancia para conocer una historia vinculada al ferrocarril, aunque se trata de objetos del trabajo fuera del canon. La bicicleta del hijo de una guardabarrera claramente contrasta con aquellas materialidades típicamente expuestas en museos (grandes o pequeños) como herramientas de trabajo, palancas de cambio, faroles, entre otros. Describe una historia de trabajo

“Materialidades, museos y familias a partir del caso de las mujeres guardabarreras del ferrocarril en dos localidades de la región pampeana argentina”

ferroviario contado a través de las mujeres en su simultáneo rol de madres y trabajadoras. La trayectoria de este objeto muestra una conexión entre ferrocarril (guardabarrera), mujer madre trabajadora (María Pietroboni y su hijo “Juancito”), comunidad (9 de Julio) e instituciones (museo) en la construcción de memorias locales.

Los tejidos a crochet en la familia de una

Imagen 5: Las carpetas a crochet tejidas por Pancha en la casa de su nieta y su nuera

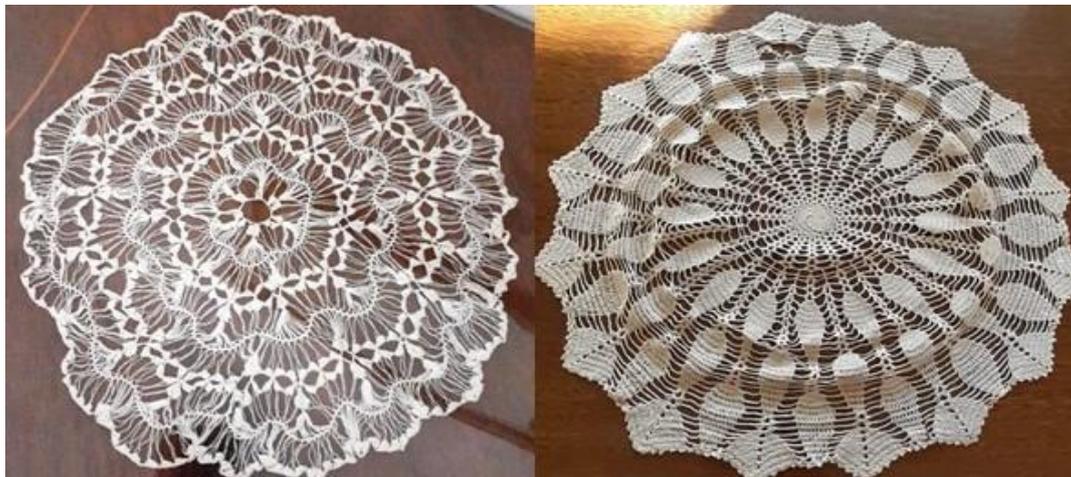


Foto: Familia Iñíguez

Las fotografías con las que inicia este apartado corresponden a unas “carpetas” tejidas a crochet (Imagen 5). Esto lleva a preguntarse, nuevamente, cuál puede ser la relación de esta singular clase de objetos con el trabajo ferroviario. Análogamente a lo señalado antes, con la bicicleta del hijo de la guardabarrera en el museo de 9 de Julio, se busca examinar estas otras materialidades en relación con el trabajo de las mujeres en el ferrocarril, aunque aquí el énfasis está puesto en el entorno familiar y sus relatos en torno a una trayectoria, a un linaje ferroviario donde destaca el protagonismo femenino. De manera tal que permite echar luz sobre el modo en el que los objetos se entraman en los relatos familiares, en las memorias del pasado e involucra varias generaciones. Aunque no necesariamente todas las personas hayan sido trabajadoras, remiten, así, a lo que en un estudio previo denominé “sangre ferroviaria” (Godoy, 2023b).

En la localidad santafesina de Sunchales, desde el año 1939 hubo una mujer que se desempeñó como guardabarreras, fue ella quien confeccionó esos tejidos a crochet. Según diferentes relatos, era conocida como “la nona Pancha” por parte de sus descendientes e, incluso, en la actualidad por parte de diferentes habitantes del lugar. Sunchales cuenta con una población estimada de veinticinco mil habitantes y, al igual que 9 de Julio, se destaca la actividad agro-ganadera (aunque aquí ha sido especialmente relevante la actividad láctea). El Ferrocarril Central Argentino (FCA) atravesó su geografía por medio de los servicios de carga y de pasajeros. Hoy, sus vías siguen activas, pero por allí solo pasa un servicio de pasajeros de larga distancia (de la empresa estatal Trenes Argentinos) y otro de carga (operado por una concesionaria privada).

Aquí también las piezas que hicieron a la reconstrucción biográfica dan cuenta de lo que Lobato (2020a) llamó “polifonía documental”. Un punto de partida importante fue el aporte de una escritora local que además de publicar notas sobre el tema en el periódico de Sunchales, había incorporado la historia de “la nona Pancha”, la guardabarrera, en un libro de su autoría sobre historias de vida de Sunchales (Roldán de Lamberti, 2003). Cuando esta autora, Chela R. de Lamberti me obsequió el libro, escribió una dedicatoria que decía “Personas famosas cuyas acciones tienen prensa... y las otras, humildes, silenciosas...” (12/07/2021). Gracias a ella, pude acercarme a las conversaciones locales sobre la guardabarrera y contactarme con sus familiares y con los tejidos que aún conservan de ella.

Así, tal como ocurrió con el caso tratado en el apartado precedente, pude acceder a su legajo. Ella aparece como “Francisca Edelmira Vivas Vda. De Iñíguez”. Como puede verse, en los términos de la empresa ferroviaria (Ferrocarril Central Argentino, luego llamada Ferrocarril General Bartolomé Mitre a partir de su nacionalización en 1948) su condición de viuda no era un asunto que pasaba desapercibido. Muchas veces, estas mujeres nunca volvieron a casarse o a tener una pareja abiertamente reconocida. Es posible que esto tuviese que ver con el hecho de que la viudedad suponía un antes y un después en la capacidad de decidir de las mujeres, vinculada a una nueva independencia económica y emocional, siguiendo el argumento de Nausia Pimoulier (2022). Esto último no debe entenderse por fuera de la situación frágil que podía representar un duro golpe ante la ausencia de recursos materiales; de manera que las viudas quedaban en una situación ambivalente ya que, así como podía representar pobreza, desamparo y soledad, la viudez también implicaba cierta autonomía en el mundo laboral, plantea la autora. Aun con la sobrecarga de tareas remuneradas y no remuneradas que llevaban adelante las guardabarreras, mantuvieron su empleo en el ferrocarril, hasta el momento de jubilarse. Francisca se retira en 1971, una vez que iniciara los trámites para obtener la jubilación, es decir, después de más de tres décadas de trabajo ininterrumpido. Sin embargo, mientras era una mujer que trabajaba en una actividad típicamente masculina, también realizaba otro tipo de labores, lo cual no sólo da cuenta de su apego a otras habilidades, sino que además remiten a la necesidad de generar ingresos extra (esto último permite pensar que su salario formal era más bien magro).

Su jornada de trabajo era entrecortada, cumplía un horario de 8 a 12h y de 14 a 18h de lunes a lunes; solo aparece un “franco” de media jornada los días miércoles. Como puede verse, no disponía de ningún día libre en forma completa. Pero los horarios entrecortados, como el que ella hacía, tienden a presentarse como más compatibles con las responsabilidades que implica el trabajo en el hogar, vinculado a las tareas domésticas y de cuidado. Sin embargo, como he sostenido en un estudio previo, estas tareas se daban más bien de una manera entremezclada, ininterrumpida y extenuante (Godoy, 2023a).

Al momento de ingresar a la empresa, Francisca tenía 29 años y su hijo 6. Esto ocurrió luego del fallecimiento de su esposo, Luis Iñíguez, un trabajador ferroviario que padecía un problema de salud que lo llevó a la muerte, recuerda una de sus nietas¹². Pero el ferrocarril parece no haber sido el único empleo de Francisca; según consta en su legajo, había prestado servicios bajo el régimen de la Caja Nacional de Previsión para el Personal de la Industria. Ella sabía leer y escribir y tenía estudios primarios. El esposo de Francisca no había sido su único familiar ferroviario, además, tenía tres hermanos trabajando en el ferrocarril al momento de su ingreso, un asunto que no era indiferente a la empresa considerando que se preguntaba explícitamente por esto en la planilla de ingreso. En un futuro, su hijo también sería ferroviario.

Resulta interesante poner atención a la expresión “nona”, un término popularizado en Argentina, que remite a la palabra italiana *nonna*, es decir, abuela. Seguramente esta forma de llamar a Francisca haya aparecido con el paso de los años. Lo importante es que deja entrever su imagen de madre y abuela, de mujer que cuida incluso más allá de sus propios familiares. Así aparece mencionada en comentarios en Facebook en, por ejemplo, una nota del medio local *Sunchales Hoy*, por alguien que no parece ser familiar directo: “Q hermoso recuerdo d mi Nona Pancha como nosotros la llamábamos. Q gran mujer”[sic].¹³

Asimismo, Adriana, nieta de Francisca, describe a su abuela:

Jamás se quejó. Le gustaba su trabajo. Ella, mientras trabajó en el ferrocarril, vivía en una casa del ferrocarril prácticamente a la orilla de la vía. Su trabajo era en dos lugares, en una garita en el paso a nivel norte, que tenía barrera. Ahí sabíamos siempre ir con mi hermana y con un primo y la acompañábamos siempre cuando nosotros éramos chicos, Mientras nosotros jugábamos, ella manejaba la barrera cuando venía el tren. Después tenía otro paso a nivel, prácticamente en la puerta de la casa, que no tenía barrera, y con ese hacía las señales con las banderas de colores;

¹² Adriana, entrevista, julio de 2021.

¹³ El resaltado me pertenece. “Francisca, aquella guardabarrera”, *Sunchales Hoy*, Sunchales, 13 de Julio de 2021.

“Materialidades, museos y familias a partir del caso de las mujeres guardabarreras del ferrocarril en dos localidades de la región pampeana argentina”

eso era a cualquier hora, a la madrugada, sobre todo cuando pasaban los trenes rápidos.

Ante la pregunta acerca de la casa del ferrocarril donde vivía Francisca, su nieta realiza la siguiente descripción:

Era una casa amplia, tenía su cocina grande, tenía tres dormitorios, un comedor y otro dormitorio más, ahí vivía una prima de mi papá, con mi abuela. Porque esos primos de mi papá, que eran cuatro hermanos, mi abuela los crió porque su hermana falleció joven. Los sobrinos estos eran todos de la edad de mi papá. [...] Ella cocinaba, siempre le gustó cocinar. Siempre le hacía a mi papá torta de grasa, empanadas. También cosía, tenía máquina de coser, hacía arreglos para los vecinos que le pedía. Y no sabés como tejía el crochet, hacía carpetas que le regala a mi mamá. Yo tengo una acá en mi casa, de cuando ella tejía.

Como se desprende de las palabras de su nieta, en esa amplia casa del ferrocarril, Francisca no sólo crió a su hijo sino también a cuatro sobrinos que habían sufrido la muerte de su madre. Pero, además, resalta en el relato la enorme cantidad de cosas que ella hacía y a partir de las cuales era reconocida por sus familiares y, como se verá, por el resto de las personas que habitan ese sitio. Aquí comienzan a cobrar protagonismo otra clase de objetos, como una máquina de coser y los tejidos a crochet que aún circulan en esa familia. Junto con la foto de las “carpetas a crochet” que actualmente están presentes en la vida diaria de su hogar y en el de su madre, la nieta de la trabajadora me envía una fotografía de su abuela (Ver Imagen 6).

Imagen 6: La nona Pancha, s/f



Foto: Familia Iñíguez

De manera que, mientras era más esperable encontrar la presencia de objetos del trabajo vinculados a lo que se hace en un paso a nivel, como barreras que se suben y bajan, o banderines de colores con los cuales la guardabarrera hacía señales a los maquinistas, se observa una multiplicidad más amplia de materialidades que integran una vida atravesada por dos identidades, la mayoría de las veces en tensión para las mujeres. Pancha era la “nona”, para su familia y para

Solange Godoy

su localidad en general, una abuela que crió niños, que cocinaba, que cosía para sus vecinos, que tejía crochet. Pero también era la guardabarrera a la que reconocían sus pares ferroviarios y quien, gracias a su propio trabajo, sostuvo su hogar en las desventajosas condiciones que implicaba la viudez y crianza de menores a su cargo:

Ella era muy trabajadora, muy charlatana, le gustaba mirar las novelas en televisión. Después de que se jubiló y dejó la casa del ferrocarril, se quedó viviendo en el [mismo] barrio [...] y toda la gente de ahí ya la conocía. Además de los ferroviarios que habían trabajado con ella o que la conocían, por la costura (que todo el mundo le llevaba para que le arreglara alguna cosita), todos la conocían como la “nona” Francisca o la “nona” Pancha. Era muy popular.

Lejos de una configuración de una identidad masculinizada, como en ocasiones se suele inferir al problematizar la experiencia de las mujeres en empleos típicamente masculinos, aquí las cosas se ven algo más matizadas. Más bien, ella era una ferroviaria laboriosa que custodiaba los pasos a nivel y a quien, a la vez, le gustaba charlar, ver novelas, cocinar, tejer, temas que emergen cuando se presta atención a los objetos que aparecen en la reconstrucción de una biografía tan singular como la de Pancha. No es menos importante dar cuenta de cómo su vida estuvo lejos de pasar desapercibida para su comunidad; reconocida por sus pares ferroviarias, “popular” entre quienes habitaban la zona en la cual ella vivía y trabajaba, alcanzó niveles de visibilidad que la llevaron a que, en el año 2013, luego de su muerte, se denomine una calle con su nombre. La Ordenanza Municipal que así lo establece refiere a ella como “primera mujer guardabarreras sunchalense”.¹⁴

Reflexiones finales

Como se vio, el modo en el que las materialidades se entranan en relatos locales y familiares ha representado una pieza clave para reconstruir biográficamente el trabajo de las mujeres guardabarreras. Hacer foco allí permitió dar cuenta desafíos que plantean historias de trabajo como las que aquí se aborda y, a su vez, de decisiones teórico-metodológicas en un doble sentido. Por un lado, es la propia escala de análisis la que ha hecho asequible esos objetos y narraciones que muestran el poder afectivo de las materialidades y la predisposición social a glorificarlas o ignorarlas (Gordillo, 2018). Por otro, da cuenta de un abordaje tributario de aquellos que repensaron las divisiones tajantes entre trabajo y familia, vida pública y vida privada; tratarlos como dos caras de la misma moneda muestra sus indisociables conexiones.

En el caso aquí examinado, poner el foco de atención en materialidades menos canónicas describe justamente una ambigüedad en la que se ubicaban las guardabarreras y, por tanto, retrata la singularidad de mujeres-madres y mujeres-ferroviarias. Así, hablan de vidas que fueron percibidas socialmente a partir de roles tradicionales en el espacio doméstico y, al mismo tiempo, de su participación laboral en una actividad masculinizada y en el espacio público.

También es importante tener en cuenta la emergencia de los relatos que evocan al ferrocarril y al espacio social vinculado a este a partir de las configuraciones nostálgicas del pasado glorioso y del presente más bien de abandono. Dicho asunto, tematizado en los repertorios identitarios y morales movilizados (Noel, 2013) por las familias y pobladores/as e instituciones de las localidades en las que se centró este estudio ha posibilitado echar luz sobre una faceta menos conocida en torno al mundo del trabajo ferroviario.

Bibliografía

- Agostini, L. (2021). La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva frente a las políticas desarrollistas. Argentina, 1961. *Secuencia*, 111, 1-30. DOI: <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i111.1795>
- Ballesteros Doncel, E. (2003). La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962. En C. Sarasua & L. Galvez, *¿Privilegios o eficiencia?: Mujeres y Hombres en los mercados de trabajo* (335-354). Alicante: Publicaciones de la Universidad.
- Barrère-Maurisson, M.-A. (1999). *La división familiar del trabajo: La doble vida*. Buenos Aires: Lumen.
- Bennett, J. (2022). *Materia vibrante. Una ecología política de las cosas*. Buenos Aires: Caja Negra.

¹⁴ Ordenanza N°2303/2013 y su Anexo I, Consejo Municipal de la Ciudad de Sunchales.

“Materialidades, museos y familias a partir del caso de las mujeres guardabarreras del ferrocarril en dos localidades de la región pampeana argentina”

- Bertaux, D. (2005). *Los relatos de vida. Perspectiva etnosociológica*. Barcelona: Bellaterra.
- Bjerg, M. (2019). *Lazos rotos. La inmigración, el matrimonio y las emociones en la Argentina entre los siglos XIX y XX*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- Canali, M. (2005). ¿Mujeres en el ferrocarril? *Revista de Historia Bonaerense*, (28), 33-38.
- Cancino Salas, R. (1999). “Perspectivas sobre la cultura material”, *Anales de la desclasificación*, 1(2), 1-20.
- D’Uva, F. (2021). “Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX. *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*, Nº18, 146-167. DOI: <https://doi.org/10.17533/udea.trahs.n18a07>
- D’Uva, F., y Palermo, S. (2015). Vida sindical y sociabilidades masculinas: Los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX. *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda*, año 4 (7), 37-58.
- Damin, N., y Aldao, J. (2015). *Sociología, historia y memoria de los pueblos ferroviarios*. La Plata: Publicaciones del Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.
- Faccio, Y., y Noel, G. (2019). «Nostalgia is a Waepon». Utopías metropolitanas y ruralidad hiperreal. *Quid 16*, (11), 109-136. Recuperado de: <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/3599/pdf>
- Godoy, S. (2022). «Verdaderos caballeros». Masculinidad y trabajo en los camareros de los ferrocarriles (Argentina, 1958-1975). *Travesía*, 24(1), 133-151. Recuperado de: <http://www.travesia-unt.org.ar/cuerponumeros.php?nlibro=33n>
- Godoy, S. (2023a). Mujeres guardabarreras del ferrocarril en los cruces entre el trabajo y la vida familiar: Jornada laboral, modalidades y saberes tácitos (Argentina, primera mitad del siglo XX). *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, (15), 1-28. ARK: <http://id.caicyt.gov.ar/ark:/s25912755/y9nbvsair>
- Godoy, S. (2023b). «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*, 20(1), 1-26. DOI: <https://doi.org/10.15517/c.a.v20i1.53656>
- González, A. (2020). Pueblo Liebig: El trabajo de la carne al trabajo de la memoria. En M. Lobato (Ed.), *Comunidades, historia local e historia de los pueblos. Huellas de su formación* (pp. 197-218). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Prometeo.
- Gordillo, G. (2018). *Los escombros del progreso. Ciudades perdidas, estaciones abandonadas y deforestación sojera en el norte argentino*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.
- Kopytoff, I. (1991). La biografía cultural de las cosas: La mercantilización como proceso. En A. Appadurai (Ed.), *La vida social de las cosas. Perspectiva cultural de las mercancías* (pp. 89-122). México: Editorial Grijalbo.
- Kunin, J. (2019). *El poder del cuidado. Mujeres y agencia en la pampa sojera argentina*. Universidad Nacional de San Martín; École des Hautes Études en Sciences Sociales.
- Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social: Una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Manantial.
- Lobato, M. (2007). *Historia de las trabajadoras en la Argentina (1869-1960)*. Buenos Aires: Edhasa.
- Lobato, M. (2020a). Introducción. Comunidades. Huellas, ideas y prácticas en su formación. En M. Lobato, *Comunidades, historia local e historia de pueblos. Huellas de su formación* (pp. 9-26). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Lobato, M. (2020b). Museo y comunidad. El Museo 1871 de Berisso. En M. Lobato (Ed.), *Comunidades, historia local e historia de los pueblos. Huellas de su formación* (pp. 219-237). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Prometeo.
- Moreno Claverías, B. (2024). «Los empleados humildes de grandes empresas»: Las mujeres guardabarreras en el primer tercio del siglo XX. *Historia Social*, (108), 93-112.
- Nausia Pimoulier, A. (2022). *Ni casadas ni sepultadas. Las viudas: Una historia de resistencia femenina*. Navarra: Txalaparta.
- Noel, G. (2013). De los códigos a los repertorios: Algunos atavismos persistentes acerca de la cultura y una propuesta de reformulación. *Revista Latinoamericana de Metodología de las Ciencias Sociales*, 3(2), Recuperado de: <http://www.relmeecs.fahce.unlp.edu.ar/article/view/RELMECSv03n02a04>
- Palermo, S. (2007). ¿Trabajo Masculino, Protesta Femenina? La participación de la mujer en la gran huelga ferroviaria de 1917. En M. C. Bravo, F. Gil Lozano, & V. Pita, *Construcciones genéricas, representaciones culturales y protesta social en la Argentina (Siglo XIX y XX)*. Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán.
- Palermo, S. (2019). Empresas ferroviarias, viviendas para trabajadores y cuestión social en la Argentina moderna (1890-1920). *H-Industria*, Año 13, (25). Recuperado de: <https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/1623>
- Panaia, M. (2004). El aporte de las técnicas biográficas a la construcción de teoría. *Espacio Abierto*, 1(13), 51-73.
- Pateman, C. (1996). Críticas feministas a la dicotomía público/ privado. En C. Castells, *Perspectivas feministas en teoría política* (pp. 31-52). Barcelona: Paidós Ibérica.
- Prats, L. (1997). *Antropología y patrimonio*. Barcelona: Ariel.
- Roldán de Lamberti, C. (2003). *Un sol en la ventana. Historias de vida: 1997/2002*. Sunchales: de autor.
- Wojtczak, H. (2005). *Railway women. Exploitation. Betrayal and Triumph in the Workplace*. The Padstow: Hastings Press.
- Zelizer, V. (2009). *La negociación de la intimidad*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Recibido: 23/11/2024
Evaluado: 13/02/2025
Versión Final: 03/03/2025