

# **MUJERES FERROVIARIAS, TRAYECTORIAS LABORALES Y ESTRATEGIAS EN EL HOGAR (ARGENTINA, '1990)**

**Luisina Agostini**

**Solange Godoy**

Como uno de los principales afectados de un drama aún difícil de asimilar, los ferrocarriles vivieron un proceso de cambio radical en el marco de las reformas del Estado en Argentina hacia la década de 1990. Las políticas de privatizaciones y de «racionalización» encuentran en el sistema ferroviario un caso extremo: entre otras graves consecuencias, en el período que abarca desde fines de los años ochenta hasta fines de los noventa, el personal se reduce en un 77 % (Duarte, 2002). Si bien los impactos de este fenómeno son múltiples, en el presente estudio nos proponemos poner el foco en las trabajadoras ferroviarias y en sus hogares. Nos interesa conocer los efectos a nivel individual y familiar de estas abruptas transformaciones teniendo en cuenta, además, sus respuestas y márgenes de agencia. Más específicamente, recurrimos a la perspectiva de las mujeres trabajadoras que se emplearon en el ferrocarril en diferentes localidades pequeñas y medianas con el objetivo de describir y analizar sus experiencias laborales y sus estrategias familiares en un contexto de conflictividad y despidos. ¿Qué implicó para ellas y sus familias dicho proceso? ¿De qué modos narran un episodio traumático como el despido propio y/o de sus pares? ¿Cuál fue la situación de sus hogares considerando las reducidas opciones en un escenario de crisis económica? ¿Cuáles son las especificidades que aportan los relatos de mujeres en torno al impacto laboral como a las respuestas que han desplegado a partir de esas experiencias?

El artículo dialoga con una línea de investigación vinculada a la situación de los hogares en escenarios de reestructuración y crisis económica de fines del siglo xx. De acuerdo con Gelsdstein (2004), en el marco de economías familiares deficitarias e inestables, el aporte de las mujeres ganó protagonismo no sólo por sus propios esfuerzos sino también por las menores oportunidades para sus pares varones. Esta autora plantea, además, que la rígida identidad de proveedor y de trabajador calificado funcionó como un limitante para ellos mientras que las mujeres movilizaron otros recursos y oportunidades que les permitieron intensificar y diversificar su oferta en el sector informal. Esto último no va en detrimento de que, en el caso de las mujeres en las que se interesa el presente

artículo, se trata de trabajadoras que manifiestan un profundo vínculo con el ferrocarril que, en parte, se explica por su trayectoria familiar relacionada con el trabajo ferroviario.

Dada la magnitud y las graves consecuencias en diferentes escalas (personas, familias, comunidades), los relatos sobre este período tendieron a centrarse en los despidos masivos. Si bien esta situación representó, sin dudas, una parte importante del proceso de achicamiento drástico que planteó el escenario de los años noventa, nos importa hacer énfasis también en otras variantes. Los retiros voluntarios, como se verá más adelante, fueron una relevante vía de reducción de personal a la que muchas personas accedieron ante un desolador futuro que veían venir. Incluso, para hogares en los cuales marido y mujer trabajaban en el ferrocarril, aceptar el retiro voluntario de uno de sus integrantes fue una opción que podría reducir los efectos negativos de un posible despido de ambos. Asimismo, es menos lo que se conoce sobre quienes continuaron trabajando en el ferrocarril bajo las nuevas condiciones.

Existen investigaciones sobre el proceso neoliberal que hacen énfasis en la particularidad de las privatizaciones de las empresas públicas vivido en Argentina (Ferrer, 2012; Azpiazu, 2002; Thwaites Rey, 1995); estas explican dimensiones económicas, políticas y sociales de un período de la historia reciente. En el marco de esa agenda de investigación, algunos estudios toman el caso de la empresa ferroviaria como tema en sí mismo, discutiendo si la privatización de los 90 constituye medidas nuevas y contundentes que responden a la coyuntura internacional, o si deben estudiarse en función del proceso previo de racionalizaciones aplicadas a los ferrocarriles argentinos (Müller, 20018; Gómez y Vidal Olivares, 2019). Diferentes publicaciones se han ocupado de explicar las consecuencias sociales y laborales de los procesos de cierre de los lugares de trabajo, así como las dinámicas sindicales del período (Agostini y Brandolini, 2016; Bergesio y Golovanevsky, 2011; Sosa Martos, 2014). Estos han tenido a centrarse en la experiencia masculina mientras que, en este artículo, buscamos contribuir al estudio de este período a partir de los relatos de las mujeres trabajadoras.

Cuando nos referimos al proceso de privatizaciones en el ferrocarril argentino es necesario establecer algunas precisiones acerca de la política ferroviaria y de la nueva morfología que asumió el sistema. Las concesiones privadas y desmembramiento de la red fueron parte de un conjunto de cambios profundos y complejos que tuvo marchas y contramarchas (Schvazer, 1999). Mientras que se separó a los servicios metropolitanos de Buenos Aires del resto del sistema y se compartimentó a la red de carga, otros ramales y talleres fueron clausurados y, también, se convocó a los estados provinciales a hacerse cargo de la gestión y el financiamiento de los trayectos que atravesaban sus territorios, un intento poco afortunado que algunas provincias hicieron (Felder, 2009).

Históricamente, el ferrocarril generó una importante demanda de fuerza de trabajo que se caracterizó por ser relativamente heterogénea —en cuanto a los espacios de trabajos, oficios, tipos de tareas, nivel de calificación y de movilidad interna—, y, mayormente, homogénea en cuanto a su composición por género —ya que la mayo-

ría de los puestos eran desempeñados por varones—. Para el trabajo ferroviario, la masculinidad ha representado una dimensión constitutiva (Palermo, 2020).

Aunque se trata de un asunto que hasta hace poco tiempo había sido menos estudiado por la producción académica argentina, es posible afirmar que hubo diferentes tareas que fueron desempeñadas por mujeres. Al igual que en otras latitudes, las trabajadoras han ocupado puestos de guardabarreras, limpieza y trabajos de oficina desde fines del siglo XIX (Canali, 2005; D'Uva, 2021; Godoy, 2023a); también, un poco más adelante en el tiempo, las encontramos realizando tareas de camareras, azafatas, boleteras, administrativas, entre otras, hacia la segunda mitad del siglo XX (Godoy, 2022b; Agostini, 2024).

En este escrito examinamos el caso de las trabajadoras de oficinas en las dependencias de los ferrocarriles ubicadas en geografías alejadas de las grandes metrópolis, esto es, Junín (en la provincia de Buenos Aires), Mechita (en la provincia de Buenos Aires), Santa Fe (ciudad capital de la provincia de Santa Fe), Laguna Paiva (en la provincia de Santa Fe) y San Cristóbal (en la provincia de Santa Fe). Estas localidades contaban con talleres ferroviarios que, junto a sus oficinas, concentraban cierto volumen de fuerza de trabajo relevante para sus habitantes.<sup>1</sup> Si bien los principales centros urbanos del país habían incorporado fuerza de trabajo femenina en los empleos administrativos mucho tiempo antes (Queirolo, 2015), encontramos que recién hacia la segunda mitad del siglo XX se percibió un mayor incremento de mujeres en las oficinas de estos espacios que habían seguido siendo ocupados, mayormente, por varones (Miravalles, 2013; Agostini, 2023; Godoy, 2022b).

El análisis se basa en testimonios orales de trabajadoras y, complementariamente, en legajos y fotografías.<sup>2</sup> Los legajos laborales emanados de la empresa ferroviaria constituyen una importante fuente que contiene información precisa del recorrido individual desde el ingreso hasta el fin de su empleo. En este artículo no nos detenemos en todos los elementos que estos documentos nos ofrecen, aunque han sido claves para contextualizar y complejizar los testimonios orales de las mujeres trabajadoras. A partir de estos, podemos saber su formación, ingresos y sistema de movilidad en las actividades (cambio de secciones, cambio de tareas, ascensos si existieron). En el caso específico de las mujeres, cuentan con datos sobre sus familias; por ejemplo, podemos saber si eran madres, si estaban casadas, si realizaron tareas de cuidado a partir de licencias solicitadas y de ausencias relacionadas con estas cuestiones.

<sup>1</sup> Las provincias de Santa Fe y Buenos Aires forman parte de la región pampeana que históricamente se consolidó como la región productora de materia prima agrícola-ganadera de exportación. La construcción del ferrocarril, desde fines del siglo XIX, en esos espacios estuvo relacionada con el desarrollo del modelo agroexportador y la necesidad de garantizar un sistema de cargas de las zonas productoras hasta el puerto.

<sup>2</sup> Este artículo recupera un *corpus* integrado por documentos y testimonios orales que fueron parte de trabajos de investigación más amplios que hemos realizado (Godoy, 2022; Agostini, 2023). A partir de diálogos académicos en los que compartimos las inquietudes sobre la necesidad de estudiar los problemas que aquí abordamos es que retomamos una muestra de 20 entrevistas.

Los relatos de las trabajadoras son analizados teniendo en cuenta una dimensión longitudinal que permita captar tanto la lógica de la acción en el marco de su devenir biográfico como la configuración de relaciones sociales en su desarrollo histórico; nos basamos, por tanto, en una perspectiva biográfica que logre conectar historia individual con procesos sociales más amplios (Bertaux, 2005). En este tipo de abordaje resulta relevante dar cuenta de *turning points*, es decir, de eventos que han significado un viraje en sus vidas y que son identificados retrospectivamente (Blanco, 2011), tal como ocurre con el ingreso al empleo ferroviario y, sin duda, con el momento de despido, por ejemplo.

Nos interesa realizar un aporte en perspectiva de género al estudio del complejo mundo del trabajo ferroviario incluyendo a las emociones como constitutivas de las experiencias obreras. Consideramos que la historia oral posibilita que nos acerquemos a los procesos individuales de recuerdo, así como también a los colectivos (Portelli, 2014). En la tensión entre las subjetividades que se construyen enmarcadas socialmente (Halbwachs, 2004) y los procesos históricos interpretados desde la experiencia vivida es que los testimonios se convierten en fuentes indispensables para percibir una serie de datos que de otra manera no han quedado registrados (Pozzi, 2008).

En el primer apartado, atendemos a las trayectorias de las trabajadoras, para reconstruir el recorrido profesional en ese mundo laboral masculinizado. En esa dirección, examinamos el momento de ingreso al trabajo ferroviario y sus vínculos familiares con este, así como las dinámicas cotidianas del trabajo. En el segundo apartado, examinamos las características históricas de las políticas ferroviarias a partir de la Reforma del Estado de 1989. Nos interesa explicar la configuración del empleo urbano a partir de la aplicación de las medidas y el caso concreto de la empresa ferroviaria. En tercer lugar, exploramos los efectos que tuvo el despido para las mujeres y sus familias. Por último, analizamos los casos de retiro voluntario y permanencia en los nuevos escenarios. Para finalizar nuestra propuesta formulamos conclusiones a partir de las dimensiones que el impacto de las políticas privatistas generó en las vidas cotidianas de las trabajadoras atendiendo a la importancia no solo de analizar datos cuantitativos del empleo sino también de estudiar las construcciones subjetivas en torno al trabajo formal en el Estado.

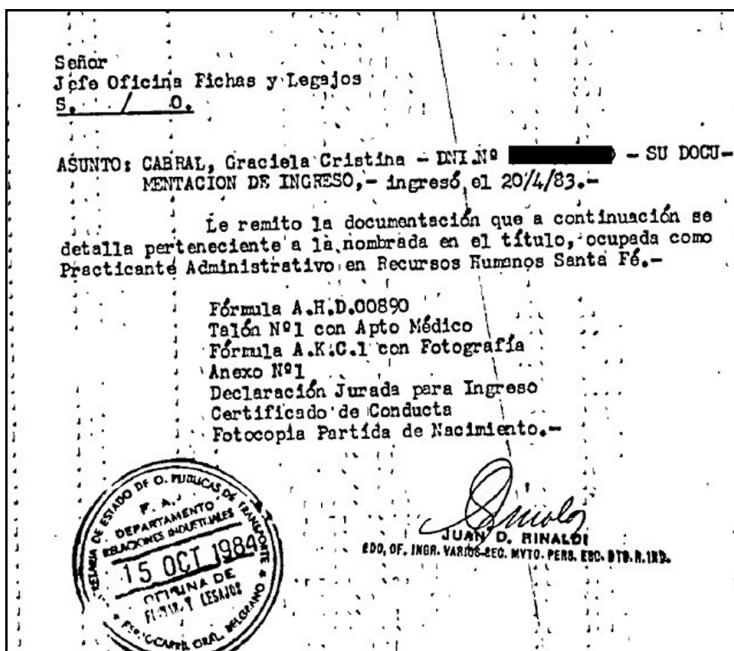
## **TRABAJAR EN EL FERROCARRIL TAMBIÉN ES COSA DE MUJERES: INGRESO, LAZOS FAMILIARES Y ESPACIOS DE TRABAJO**

Las mujeres que se incorporaban a las oficinas del ferrocarril en las localidades en las que centra nuestro estudio solían presentar la condición de familiares de otros trabajadores de la empresa. En las entrevistas, frecuentemente ponían en relieve que su esposo, padre y/o abuelo habían sido trabajadores ferroviarios. Tal como fue analizado por estudios previos, la condición de familiar directo ha representado históricamente un factor importante para acceder a un puesto de trabajo en el ferrocarril (Horowitz, 1985; Sagastume, 2018).

Para ingresar, debían presentar una serie de documentación que incluía un certificado policial de buena conducta (ver Imagen 1). De acuerdo con el puesto en el que se iba a

desempeñar al momento de entrar a la empresa ferroviaria, rendían un examen de ingreso que incluía conocimientos generales, dactilografía, aritmética, redacción, entre otros.

Respecto de su nivel educativo, encontramos que ellas detentaban títulos de bachiller, perito mercantil, magisterio e, incluso, enfermería. Casi todas ellas ingresaron en los años setenta e inicios de los ochenta; sólo unas pocas lo hicieron antes.<sup>3</sup> En todos los casos, al momento de comenzar a trabajar en el ferrocarril, sus edades eran jóvenes (alrededor de los veinte años). En algunos casos la trayectoria laboral se interrumpe momentáneamente si las mujeres tienen hijos y, cuando las trabajadoras continúan en sus empleos, se duplica su jornada. Las actividades del trabajo productivo y reproductivo se tensionaron en los cuerpos femeninos porque fueron ellas quienes gestionaron el cuidado y se ocuparon de las tareas en el hogar, también registramos que se encargaron de cuidar a sus padres y familiares.<sup>4</sup>



**Imagen 1.** Documentación de ingreso al ferrocarril para el puesto de practicante administrativa. Año 1983. Fuente: Archivo General Ferroviario.

<sup>3</sup> De acuerdo a los datos disponibles hasta el momento, aún no es posible establecer en términos cuantitativos la cantidad de mujeres que en total se desempeñan en la actividad ferroviaria respecto de sus pares varones durante este período. La dispersión y los problemas en cuanto a la conversación y accesibilidad de acervos documentales que tuvo lugar a partir de los fenómenos que narra este artículo, configuran un panorama complejo en cuanto a la consulta de estadísticas del sector.

<sup>4</sup> En los legajos contamos con pedidos de licencia para cuidado de familiares enfermos, eso no aparece en legajos masculinos.

Como se verá más adelante, cuando examinemos la aguda reducción de personal a través de los despidos y retiros voluntarios, era relativamente frecuente la conformación de hogares en los cuales tanto ellas como sus maridos se empleaban en el sector ferroviario. En algunos casos se habían conocido allí mismo, en su lugar de trabajo, pero también hubo casos en los que se trataba de un vínculo previo.

De acuerdo con la información contenida en legajos de las entrevistadas, las categorías en las que se han desempeñado aparecen como «practicante administrativa», «sub-auxiliar administrativa» y «auxiliar administrativa». Una de ellas tuvo un paso previo de menos de un año como «peón eventual para la realización de tareas de limpieza». En algunos legajos se mencionan puestos tales como «fichista», «tareas de liquidación de haberes», «encargada de mesa», «jefa de oficina de almacenaje», entre otras, realizadas en áreas de Relaciones Industriales, Mecánica o Recursos Humanos. Como puede verse, tanto sus tareas como posiciones jerárquicas muestran cierta variación lo cual se relaciona con diferentes momentos en su trayectoria laboral.<sup>5</sup>

Para algunas, este se convirtió en su primer empleo, otras ya habían tenido experiencias laborales. Incluso, hubo entrevistadas que tomaron la decisión de abandonar un empleo previo para acceder al puesto en el ferrocarril, una oportunidad que dicen que buscaron activamente. El testimonio de Adriana, trabajadora de Mechita,<sup>6</sup> relata que:

Salieron vacantes, dimos examen y cuando me llamaron, no lo dudé y vine a trabajar al ferrocarril. Mi casa está a una cuadra del ferrocarril. Pensé en terminar jubilándome en el ferrocarril [...] Dejé el estudio contable [en el que trabajaba], que todavía está... Yo, es una cosa, yo hija de ferroviario, todo lo que es ferroviario lo querés. [Adriana, ex ferroviaria, talleres Mechita (Comunicación personal, 05/10/2020), Buenos Aires].

Ahora bien, también nos encontramos con casos en los que la posibilidad de ingreso a estas dependencias administrativas era narrada como algo impensado. Es decir, para estas mujeres era algo, en cierto sentido, sorpresivo. Por ejemplo, Zulma, trabajadora de las oficinas de San Cristóbal cuenta que ella nunca había imaginado poder trabajar allí, y Diana, de la misma localidad, relata:

Nací la semana en que mi papá ingresaba al taller y me crié en ese pueblo ferroviario y con muchísimo orgullo, nuestro ferrocarril es nuestro orgullo en San Cristóbal y cuando surgió esta posibilidad era impensado, nunca nadie pensó que iban a tomar mujeres a trabajar, fue medio una sorpresa. [...] Vivíamos dentro de un mundo de hombres, eran más o menos

<sup>5</sup> Legajos. Archivo General Ferroviario. Buenos Aires.

<sup>6</sup> Mechita y la central de control de tráfico Mecha (que se encontraba en las inmediaciones del taller) tenía una gran relevancia estratégica como base de operaciones y por su función logística; es sede de una playa de maniobras de cinco kilómetros de largo donde se depositaban, limpiaban y reparaban locomotoras y vagones provenientes de distintos ramales y empalmes del Ferrocarril Oeste –que, luego de la nacionalización, tomó el nombre de Ferrocarril Sarmiento (Faccio, 2015).

una dotación como de 1.800 hombres dentro, ahí dentro del taller ¿no? Después, el pueblo en si era en la mayoría ferroviario porque la gente que viajaba en la estación, almacenes, otros sectores aparte del taller [...] Todas éramos hijas de algún ferroviario, compañero que estaba ahí adentro o hermana de alguno que estaba ahí adentro, éramos como mimadas por el resto de la gente. [Diana, ex ferroviaria, talleres San Cristóbal (Comunicación personal 09/08/2020), Santa Fe].

El testimonio de Diana permite observar con claridad la relevancia del ferrocarril para su comunidad.<sup>7</sup> Además, como puede verse también en el testimonio precedente de Adriana, ella alude a su pertenencia a la *familia ferroviaria* y lo exhibe con orgullo (Ballesteros Doncel, 2013). Resulta notable el hecho de que ese mundo de hombres al que refiere la cita no es enunciado con connotaciones adversas; contrariamente, Diana considera que su condición de familiar hacía que su posición fuera de algún modo privilegiada. De allí que dijera que eran «mimadas» por las demás personas, lo cual puede denotar la coexistencia de lógicas de camaradería y, al mismo tiempo, paternalistas (Godoy, 2023b).

Sin embargo, para otras trabajadoras, un entorno laboral con tal desequilibrio numérico era representado en una clave diferente. Por ejemplo, para la trabajadora Graciela, sus compañeros eran «babosos» y «atrevidos»; ellos hacían comentarios y miradas sobre el cuerpo de las mujeres que trabajaban allí, así como de las que iban a hacer trámites. En esas escenas signadas por códigos de sociabilidad masculina, esos trabajadores eran, según sus propios términos, unos «asquerosos» [Graciela, ex ferroviaria talleres Santa Fe, (Comunicación personal, 21/09/2020), Santa Fe].

Como puede verse, los testimonios tratados en esta sección describen escenarios algo contrastantes. Parece indudable que el hecho de comenzar a trabajar en el ferrocarril resultó para las mujeres un evento significativo. Esto no quiere decir que siempre fuera positivamente valorado ya que en determinados contextos el ferrocarril podía significar un ámbito hostil. De manera que estos aportes permiten complejizar y repensar las nociones de «familia ferroviaria» a partir de esta línea de investigación centrada en el caso de las trabajadoras mujeres. Tal como se señaló aquí, las entrevistadas permiten conocer un escenario atravesado por tensiones producidas en el marco de las relaciones de género en el mundo laboral. Aun así, se trata de escenas especialmente narradas desde las emociones. De allí que consideremos su productividad analítica para acercarnos al estudio de las experiencias de trabajo de estas mujeres en el ferrocarril. Mirta Lobato (2014) sostiene que la complejidad del mundo laboral no solo se centra en la producción, tecnología y conflictos, sino que, también, las emociones son parte del capitalismo y de una subjetividad que es construida y reconfigurada a lo largo del tiempo.

<sup>7</sup> Los Talleres Ferroviarios de San Cristóbal se ocuparon de reparación de coches motores y, a partir de la nacionalización del sistema (1948), y hasta su privatización y cierre (1994), pertenecieron a la Línea del Ferrocarril General Belgrano.

## LAS POLÍTICAS PRIVATIZADORAS

Las políticas económicas de la última dictadura cívico militar (1976-1983) allanaron el camino para que la democracia creara las condiciones legales para la Reforma del Estado (1989), que presentó una ruptura con las anteriores racionalizaciones en las que el Estado no había abandonado ciertas responsabilidades por más recortes que se hicieran.<sup>8</sup> Coincidimos con Müller (2018) en sus planteos sobre la carencia de crítica al discurso neoliberal de la dictadura que existió con la recuperación democrática en el plano ferroviario, al contrario, por ejemplo, entre 1986 y 1987 se elaboró el plan de racionalización Madanes que aseguraba la entrada de capitales privados al sistema. El diseño de la privatización significó la salida del Estado de su implicancia con lo público y también la desestabilización de los actores sociales relacionados con la empresa de Ferrocarriles Argentinos y sus trabajadores (Felder, 1994).

Como resultado del desarrollo del modelo agroexportador desde finales del siglo XIX, el Estado Nacional y empresas extranjeras fomentaron vías ferroviarias relacionadas al sostenimiento de la actividad exportadora. Los trenes de carga y de pasajeros presentaron en Argentina un articulado sistema de abanico que desembocaba en Buenos Aires como eje del ordenamiento ferroviario. No obstante, a partir de las políticas de racionalización, concesionamiento y privatización de los servicios ferroviarios, desde la segunda mitad del siglo XX, el servicio de pasajeros prácticamente desapareció en todo el país (con la excepción del Área Metropolitana de Buenos Aires). El impacto de la clausura del tren de pasajeros y de las actividades ferroviarias relacionadas a su funcionamiento es incommensurable para la población del interior del país. Decimos esto no solamente por la extensión de la infraestructura ferroviaria en las localidades que estudiamos, sino porque la fuente laboral que generaba sostenía pueblos y ciudades surgidos a su alrededor.

Para el caso ferroviario, consideramos que las medidas de la década de 1990 cierran un ciclo amplio de cuestionamiento al funcionamiento de la empresa estatal en la administración de los servicios públicos y del transporte ferroviario como un sistema de carga y pasajeros moderno, competitivo y necesario para la economía argentina. La privatización legitimó el discurso deficitario de la gestión pública (que podemos rastrear desde las políticas del frondizismo de 1961) y no se tradujo en una estrategia de desarrollo del modo de trabajo y de transporte ferroviario. Coincidimos con Benedetti (2002) cuando sostiene que la pérdida de importancia del ferrocarril en

<sup>8</sup> Por ejemplo, en 1961 se llevó a cabo una gran huelga nacional ferroviaria que luchó contra el cierre de talleres, ramales y clausura de líneas aplicado por el proyecto de racionalización del gobierno nacional de Arturo Frondizi (1958-1962) (Agostini, 2023). Estas medidas se suspendieron parcialmente, pero se instaló con crudeza el problema deficitario del ferrocarril y gobiernos subsiguientes se ocuparon de agudizar el estado material del sistema ferroviario para no sostenerlo como prioritario; las medidas de la última dictadura cívico militar (1976-1983) fueron un ejemplo de ello (Iramain y Pérez, 2017).

el sistema de transporte fue un lento proceso iniciado en la década de 1930, cuando la red vial compitió con el ferrocarril. La ausencia de inversiones en las décadas de 1950-1970 hicieron de una infraestructura ferroviaria vetusta y sin mantenimiento el escenario perfecto para aplicar el sistema de privatización-concesión de los años 90.



**Imagen 2.** Núcleo ferroviario sancristobalense en la década de 1960, momento de su esplendor. Fuente: Archivo personal de la familia del periodista local Osvaldo Giussani.

La Ley 23.696 Reforma del Estado estableció el estado de emergencia para la prestación de los servicios públicos. El mundo del trabajo se desestructuró por la aplicación de esta reforma que se llevó adelante contrariando aquello que declaraba en su capítulo IV «DE LA PROTECCIÓN DEL TRABAJADOR» asegurando que: «Deberá tenerse en cuenta como criterios en el diseño de cada proyecto de privatización, evitar efectos negativos sobre el empleo y la pérdida de puestos de trabajo, en el marco de una función productiva estable y suficiente».<sup>9</sup>

Para Duarte (2002), quien analizó el papel de la política de privatizaciones en la configuración del mercado de trabajo urbano, la crisis laboral constituyó el elemento aglutinante de diferentes problemáticas que impactaron en las trayectorias laborales de empleados estatales. El crecimiento de la desocupación y también de la subocupación se agregan a un escenario de condiciones y relaciones laborales precarias entre quienes continuaron en actividad con salarios contraídos, al igual que ocurrió con las inversiones y la productividad.

<sup>9</sup> Recuperado de <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/98/texact.htm>

En el Anexo 1 de privatizaciones y concesiones se estableció que para el caso de Ferrocarriles Argentinos se realizarían concesiones. Para López y Waddel (2007) no está documentado por qué la decisión para la empresa ferroviaria fue la concesión y no la privatización; estos autores consideran que la venta lisa y llana de los ferrocarriles habría sido imposible porque quien comprara el ferrocarril sólo tendría interés en cerrar el servicio y lucrar con las tierras, ya que las pérdidas eran cuantiosas. Pese a la denominación legal, la privación que el Estado generó de un servicio público a los ciudadanos da cuenta del contenido político de la aplicación del esquema neoliberal. Para Azpiazu y Basualdo (2004), estas políticas no permitieron que la sociedad argentina desarrolle un debate acerca del papel de las empresas estatales y las consecuencias de la privatización. La acumulación de poder por parte del gobierno (impulsada por los grandes grupos económicos locales y la banca acreedora externa) le permitió imponer las decisiones en un escenario de crisis económica y retirada del Estado, pero, además, con un consenso social que avaló estas medidas a partir de la consideración de la inefficiencia estatal para brindar un buen servicio.

La crudeza de la reforma, la desprotección del empleo, el impacto para los y las trabajadores se hicieron carnadura en el caso del trabajo ferroviario cuando se concretó la aplicación del Decreto presidencial 666/89 de Intervención de Ferrocarriles Argentinos el 1 de septiembre de 1989 que procedió entre otras cosas a:

- a) Racionalizar los gastos de explotación, b) Reordenar el plan de inversiones, c) Racionalizar los servicios de trenes de pasajeros interurbanos, d) Racionalizar los servicios de trenes de pasajeros urbanos y suburbanos en horas nocturnas, m) Reordenar los talleres de mantenimiento y reparación mediante modificación de los regímenes de trabajo, con la participación de los trabajadores.<sup>10</sup>

La empresa estatal Ferrocarriles Argentinos dejó de existir como tal y las reformas de la nueva década menemista dieron inicio a un variopinto de emprendimientos privados para los servicios de carga y pasajeros en los lugares donde esto no significó el levantamiento de ramales y cierre de espacios de trabajo. Además de ciertos intentos de gestión provincial, este proceso también contó con concesiones al gremio Unión Ferroviaria, evidenciando las negociaciones irregulares y una burocracia sindical alejada de la defensa del ferrocarril y del trabajo que las bases obreras trataron de sostener (por ejemplo, en la huelga de 1991). Este contundente proceso dio cuenta de la salida del Estado de su implicación con lo público y, también, la desestabilización de los actores sociales relacionados con la empresa de Ferrocarriles Argentinos y sus trabajadores (Felder, 1994).

Ferrocarriles Argentinos formó parte de las empresas que pasaron por un periodo previo de reestructuración antes de la aplicación de las leyes de reforma del Estado entre 1992 y 1993 (Duarte, 2002). Esto es importante para pensar en las transfor-

<sup>10</sup> Texto de la norma disponible en <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-666-1989-1455/texto>

maciones de las trayectorias laborales de varones y mujeres dentro del escenario del empleo ferroviario, si se tiene en cuenta que muchas experiencias estuvieron atravesadas por la política de «saneamiento» llevada adelante por la gestión estatal previa concesión a la dinámica laboral privada.<sup>11</sup> No obstante, la reducción de personal continuó desarrollándose durante toda la década de 1990 a partir de diferentes estrategias: retiros voluntarios, jubilaciones prematuras, cesantías masivas, entre otras formas. Este proceso fue posible por el papel del Banco Mundial en el financiamiento del capital necesario para hacer efectiva la reforma estructural (para afrontar pagos indemnizatorios, por ejemplo). Para Duarte, la salida del ferrocarril para los empleados, antes de 1995, pudo haber derivado en otras inserciones laborales rápidas, autónomas o con relación de dependencia; pero, el crecimiento de la desocupación como resultado de estas reformas (que no solamente calaron profundo en el caso ferroviario sino en todas las empresas estatales) se conformó en el elemento estructural de la nueva configuración laboral del país al culminar la década de 1990. Esto último es fundamental para lo que desarrollaremos en los siguientes apartados.

### **MUJERES Y FAMILIAS ANTE LOS DESPIDOS**

«Fueron dos años de tristeza, nosotros como compañeros [...], de lo que tuvimos que vivir: el duelo del despido». <sup>12</sup>

¿Cómo es posible dimensionar el impacto de las políticas privatizadoras en las vidas cotidianas de las trabajadoras? No solamente el desempleo impactó en la economía real de las familias obreras, sino que la ausencia del trabajo dejó entrever las subjetividades construidas con relación al trabajo ferroviario, el vínculo afectivo con el ferrocarril como objeto y lugar de labor cotidiano, las relaciones sociales creadas y sostenidas en el tiempo que duró el empleo, y la trascendencia del vínculo con sus pares como constitutivos de las experiencias obreras.

Como puede verse en el epígrafe de esta sección, para Zulma, el despido es narrado a través de la noción de duelo, un proceso que vivió junto a sus compañeros de las oficinas administrativas de los talleres de San Cristóbal. Su tarea, en 1994, fue confeccionar los telegramas de despido de toda la línea Belgrano: «el mes de mayo lo trabajé sola en esa oficina, haciendo lo que era necesario: ¡los telegramas de despidos! del personal, no de acá, de toda la línea para el norte y el 30 de mayo a mí me echan» [Zulma, ex ferroviaria, talleres San Cristóbal (Comunicación personal, 19/09/2020), Santa Fe].<sup>13</sup> Se avizoraba

<sup>11</sup> Según Azpiazu y Basualdo (2004), en el sector ferroviario, la ocupación vigente al momento de efectivizar el traspaso al sector privado de los principales ramales era un 80 % más baja que la vigente en 1985 (p. 34).

<sup>12</sup> Zulma, ex ferroviaria, talleres San Cristóbal (Comunicación personal, 19/09/2020), Santa Fe.

<sup>13</sup> Zulma hace referencia a la línea hacia el norte, esto significa que San Cristóbal era cabecera de línea del Ferrocarril Gral. Belgrano, y desde allí se enviaban los telegramas para la línea ferroviaria que se dirigía al norte de la provincia de Santa Fe.

el despido individual que despojaba a los talleres y las oficinas de las personas que los habitaron mostrando la crudeza y el daño también en el colectivo. La tristeza generalizada manifestada en el llanto y verbalizada en su relato son las emociones que acompañan el duelo compartido y la angustia de despedirse del lugar de trabajo.

La cultura heteronormativa dominante asigna el llanto a las mujeres como condición vulnerable del género femenino. La situación del despido laboral tensiona los estereotipos: «¡nos abrazábamos y nos despedíamos! y era llorar, ¡es horrible ver a los hombres llorar! en la forma que lloraban, en la forma que nos despedíamos» [Zulma, ex ferroviaria, talleres San Cristóbal (Comunicación personal, 19/09/2020), Santa Fe]. La imagen del varón ferroviario en su espacio de trabajo masculino se disuelve, se debilita cuando es expulsado del mismo y su llanto, desde la mirada femenina, muestra el impacto devastador del despido. Consideramos que «las emociones hacen parte del lenguaje, del cuerpo y de la memoria, y están presentes en los lugares y en los objetos. Además, los lugares adquieren significados a partir de la vida social que las personas llevan a cabo allí» (Castiblanco Molina, 2017: 107).

Diana recuerda que ella «estaba justamente en la oficina de personal y era bastante desagradable llamar a un compañero para decirle que había quedado afuera, vi gente de todas las edades lo tomaron muy mal, gente que se enfermó. Fue un desastre, fue el cierre del ferrocarril. Un caos social» (Diana, ex ferroviaria, talleres San Cristóbal (Comunicación personal 09/08/2020), Santa Fe). Su testimonio da cuenta de diferentes generaciones de obreros que convivían en el trabajo; ahora bien, a diferencia de lo que ocurría con los jóvenes, en algunos relatos se observa que eran los varones de edades más avanzadas los que vivían este proceso con mayor dramatismo. Para Graciela, trabajadora de las oficinas de la ciudad de Santa Fe:

A pesar de que se veía venir, sobre todo para la gente grande fue muy traumático, muy sorpresivo, porque no habían pensado que iba a pasar eso. Jamás. El ejemplo de mi papá: un padre que hace entrar a su hijo o hija ahí, tenía la expectativa de que ya está, ya cumplí, ya estoy tranquilo porque se va a jubilar, va a tener su trabajo, su obra social hasta que se jubile. Hay gente que se ha llegado a suicidar cuando pasó todo esto. Sobre todo, en los pueblos, que nunca más consiguieron trabajo o se quedaron sin lo único que era la conexión entre las ciudades y los pueblos. [Para] mi papá, como era jefe de personal, fue muy duro porque tuvo que firmar mi propio despido [...] Yo siempre pensé que iba a conseguir otro trabajo, pensé que había más trabajo. Me afectó mucho porque siempre padecí de un trastorno de ansiedad y en esa época se acentuó mucho el pánico. Fue muy tremendo. Hice algunos trabajos de jardinería, pero no de entrar a algún lado [en el sentido de empleo formal, estable] [Graciela, ex ferroviaria talleres Santa Fe. (Comunicación personal, 21/09/2020), Santa Fe].<sup>14</sup>

Además de la profunda afectación personal que se relata, en la cita precedente aparecen dos cuestiones significativas para pensar la historia construida alrededor

<sup>14</sup> Los legajos a los que hemos podido acceder, pertenecientes a trabajadoras que fueron despedidas (tal como ocurre con Graciela), ofrecen limitadas y discretas referencias a la «racionalización empresarial» con la que se hace mención al fin de estas trayectorias laborales en Ferrocarriles Argentinos.

del trabajo ferroviario. Por un lado, la continuidad generacional de trabajo ferroviario y, por otro lado, la estabilidad laboral que se pretendía conseguir ingresando a la empresa estatal (pese a que la entrada de Graciela no correspondió a la etapa de oro del transporte ferroviario). Persistía en el imaginario social la importancia de una carrera laboral estable y duradera en localidades que habían construido comunidades centradas en el trabajo en los talleres, y resultaba difícil pensar que la fuente laboral se cerraría. No obstante, en el caso de los más jóvenes tal vez las cosas se veían diferente (por su más corta experiencia y por haberse socializado en un mercado laboral que ya comenzaba a mostrar otras características); de allí su énfasis en señalar el mayor daño que sufrió la «gente grande». Tal como se vio antes en el caso de Zulma, varias personas relataron que fueron expuestas a ser quienes ejecutaban la dura tarea de despedir a sus pares. En este último testimonio, fue el propio padre de Graciela quien tuvo que firmar el despido de su hija.

En cuanto al modo de afrontar un evento crítico como el despido, otra trabajadora, Teresa, refiere a este mismo punto:

Los que más habrán sufrido fue la gente mayor. Esa fue la gente que más sufrió y lloró. Yo habré tenido 40 años o menos. A esa gente yo la vi llorar. Que se cerrara todo, para ellos era como cortarle una pierna. Muchos se murieron. Se murió mucha gente de tristeza, gente que se deprimió y se murió. [Teresa, ex ferroviaria talleres Santa Fe, (Comunicación personal, 24/09/2020), Santa Fe].

Estos hallazgos muestran similitudes con el estudio de Geldstein (2004), que argumenta que los hombres maduros expresaban sentimientos de perplejidad e inadecuación que conllevaba una disminución de su autoestima y pánico ante el horizonte de una vejez desprotegida y la deslegitimación de su autoridad paterna basada en su rol de proveedores. Ellos manifiestan una menor flexibilidad para aceptar las pobres oportunidades de las nuevas condiciones del mercado, como muestra la autora, y no contaban con otras redes de sociabilidad por fuera del empleo y sindicato, a diferencia de las mujeres (más proclives a acudir a espacios feminizados y redes vinculados con escuelas, iglesias, vecindario). Ahora bien, sostener que varones y mujeres afrontaron de formas disímiles estos eventos críticos no implica que ellas no hayan sufrido. Para ellas, tal como se mencionó en el primer apartado, la expectativa de jubilarse en este empleo también estaba presente (lo cual da cuenta de su proyección laboral a futuro truncada) junto con el apego emocional al ferrocarril. El testimonio de Adriana:

Nos costó a la mayoría porque llegaban 50 telegramas, 35 telegramas todos los santos días y vos estabas sentada esperando el tuyo. Horrible. Porque uno entró para jubilarse ahí. Yo lo quería al ferrocarril. No es que íbamos al ferrocarril como obligados a trabajar. Entonces, cuando vos querés algo, estás bien, estás trabajando, sos responsable, trabajás. [Adriana, ex ferroviaria, talleres Mechita (Comunicación personal, 05/10/2020), Buenos Aires].

Sin embargo, una de las diferencias a tener en cuenta es el modo en el que ellas elaboraron respuestas ante tan difícil escenario, es decir, qué hicieron con eso, a partir de allí. Al no tener el peso del «buen proveedor» que sí tienen sus pares varo-

nes (incluso cuando tienen esposas que cuentan con un empleo remunerado), ellas tienden a presentar una mayor flexibilidad y variedad en cuanto a los mecanismos de generación de ingresos para el hogar, así como a movilizar otras redes de sociabilidad (Geldstein, 2004). A esto se suma que la mayoría de las mujeres que protagonizan nuestro estudio tenían perfiles educativos que las llevaron a encontrar alternativas para obtener recursos económicos para su hogar, aunque se tratase de actividades informales e inestables. Las palabras de Adriana:

Después no conseguí trabajo en ningún lado. Como yo estaba casada, con los chicos, en Mechita, en Bragado [localidad cercana, cabecera del partido al que pertenece Mechita], no conseguíamos nada. Fue horrible. Yo daba clases de matemática en mi casa porque tenía dos chicos chicos. Encima a mí me echaron el 31 de diciembre y el 31 de enero echaron a mi marido de la acería. Fue también toda esa época, teníamos dos chicos chicos, la casa con un crédito del Banco Hipotecario. Yo empecé a tener alumnos de matemática, como profesora, yo sabía mucho de matemática así que empecé a tener chicos de particular en mi casa. Después con el tiempo puse una tienda. [Adriana, ex ferroviaria, talleres Mechita (Comunicación personal, 05/10/2020), Buenos Aires].

En el hogar de Adriana no sólo ella quedó desempleada sino también su marido, tal como puede verse en el fragmento de la entrevista. Él trabajaba en la otra fuente de empleo formal de la zona que era la acería, que en ese momento se encontraba despidiendo trabajadores. Tal como evidencia la cita precedente, en ese escenario desfavorable, ella recurrió a impartir clases particulares en su domicilio y, luego, montar un comercio en su barrio, otra trabajadora con conocimientos de enfermería colocaba inyecciones a domicilio o, en el caso antes visto de Graciela, trabajó haciendo tareas de jardinería. A su vez, cabe mencionar a Diana quien se desempeñó como docente (en este caso sí se trata de un empleo formal) cuando ella y su marido, también ferroviario, fueron despedidos. Entre nuestras entrevistadas, la situación de hogares en los cuales ambos, marido y mujer, se quedaron sin trabajo en este período fue relativamente frecuente y tuvo efectos específicos en la estrategia de otras familias, como se verá a continuación.

### **RETIROS VOLUNTARIOS Y LA SITUACIÓN DE QUIENES CONTINUARON TRABAJANDO EN EL FERROCARRIL**

Otra vía importante de reducción de personal implementada en los ferrocarriles fueron los «retiros voluntarios». Bajo esta modalidad, que consiste en el acuerdo de abandono del puesto de trabajo por parte del trabajador a cambio de un pago indemnizatorio, la planta de personal de Ferrocarriles Argentinos se redujo en un 50 % (Duarte, 2002). Como puede verse, el peso de los retiros voluntarios fue realmente alto en términos cuantitativos. Sin embargo, para comprender cómo y quiénes tomaron la decisión de aceptar esta opción, es necesario tener presente el escenario traumático que implicó los despidos, es decir, estos funcionaron como referente de lo que podría pasarles a las trabajadoras y a sus familias. El peligro de los efectos del despido era aún más marcado cuando ambos cónyuges trabajaban en el ferrocarril. El testimonio de Liliana:

De las 500 personas que yo te decía que trabajaban en Mechita, si no me equivoco [...] 78 personas quedaron. Te das idea que hubo gente que con las indemnizaciones puso kiosquito en la casa, cada por medio tenías un kiosquito. Algunos pudieron conseguir trabajo, otros les costó más. Fue terrorífico, para el pueblo fue la muerte, directamente. Lamentablemente yo me fui en el año 92. Me fui por voluntad propia porque los dos trabajábamos en el ferrocarril. Y tenía gente amiga, que el matrimonio trabajaba en el ferrocarril y los dos quedaron sin trabajo. Yo justo en ese momento había tenido a mi segunda hija (tengo un hijo de 31 años y una hija a punto de cumplir 28), había nacido mi hija y en el período de la licencia por maternidad me ofrecen la administración de un sanatorio. Como yo tenía una experiencia laboral en sanidad, me embarqué por esos tres meses a prueba, para ver como resultaba y al final, me terminé quedando con la sanidad por el miedo a que los dos perdiéramos el trabajo en el ferrocarril. [Liliana, ex ferroviaria, talleres Mechita (Comunicación personal, 24/09/2020), Buenos Aires].

Las palabras de Liliana demuestran cómo «lamentablemente» abandonó su trabajo en el ferrocarril porque tanto ella como su marido trabajaban allí y temían repetir la historia de otros matrimonios con hijos que habían sido despedidos quedando sin ningún salario. Si bien su decisión fue acertada en la medida en que logró acceder y sostenerse en otro empleo estable, no parece haber sido una decisión sencilla considerando su profundo apego emocional por el ferrocarril. Incluso, ella dice que «al día de hoy, mi marido me lo recrimina». Su marido, Aníbal, fue uno de los pocos que logró continuar trabajando en los talleres de Mechita. En el momento en el que conversamos con él, todavía seguía haciéndolo. Resulta sorprendente cómo, a pesar de la trágica historia (para quienes se fueron y para quienes se quedaron en el nuevo escenario de deterioro), irse del ferrocarril es objeto de reproches.

Esto último nos lleva al otro punto que queremos tratar, la situación de quienes continuaron trabajando en los pocos sitios que mantuvieron cierta actividad (aunque, evidentemente, la aguda reducción de personal disminuyó las tareas que se realizaban en diferentes espacios de trabajo).<sup>15</sup> Tal es el caso de una trabajadora de Junín, quien logró continuar con su puesto en la nueva empresa provincial denominada Ferrobaires.<sup>16</sup> En el año 2018, cuando fue entrevistada, Adriana V. relataba:

Me duele esto, la desidia. Una suma de gobiernos... no pueden o no quieren. Yo llevo ferrocarriles en la sangre, pero yo opino que, si volvieran a hacer Ferrocarriles Argentinos de punta a punta de la república, ¡cuánta gente trabajaría! Espero irme bien, jubilada, tranquila. Lo que más me duele es ver esto tan caído y la gente sin trabajo. [Adriana V., ferroviaria jubilada, talleres Junín (Comunicación personal, 28/01/2018), Buenos Aires].

<sup>15</sup> Debemos observar que el impacto de las reformas no se registra de la misma manera en el área metropolitana de Buenos Aires, donde el tren de pasajeros siguió funcionando (bajo el esquema de las concesiones privadas) a diferencia de las localidades donde trabajaron nuestras entrevistadas. Esto influye en la conformación de sus memorias, que se tensionan a partir de los escenarios deshabitados (parcial o totalmente) en cuanto a la dinámica del trabajo ferroviario.

<sup>16</sup> La Unidad Ejecutora del Programa Ferroviario Provincial (UEPFP) tomó el nombre comercial Ferrobaires. Esta empresa existió desde el año 1993 hasta 2016, momento en el que parte de sus funciones fueron absorbidas por la empresa estatal Trenes Argentinos.

En la gran oficina en la que trabajaba, lugar en el que se realizó la entrevista, solo estaba ella. Cada tanto era posible ver pasar a alguna persona. Se trataba de un espacio que, a pesar del actual descuido y falta de mantenimiento, lograba revelar a través de su arquitectura y mobiliario épocas pasadas de esplendor.<sup>17</sup> Este sitio es el que muestra la Imagen 3, una fotografía que tiempo después Adriana V. subió a la red social Facebook, en el momento en el que consiguió, finalmente, jubilarse. Como puede verse, el fin de la carrera laboral de la trabajadora juninense muestra un aspecto ambivalente y contrastante. Si bien logró poder sostenerse en ese trabajo al que lleva «en la sangre» (buena parte de sus familiares fueron ferroviarios) y acceder a la jubilación, no es menor que narre su experiencia desde el dolor que le implica el desmantelamiento del sistema ferroviario.



**Imagen 3**, Adriana V. en las oficinas de Junín en su último día de trabajo antes de jubilarse. Año 2018. Fuente: Facebook de Adriana V.

En Mechita, una trabajadora llamada Mabel que pudo jubilarse en 2016, luego de 33 años de servicio, relata los episodios de los años noventa:

<sup>17</sup> Junín fue uno de los centros industriales ferroviarios más importantes de Argentina de acuerdo a la cantidad de operarios empleados, la dimensión de los talleres y la calidad de las producciones (Sagastume, 2018).

Vino una debacle. Acá en la oficina mucha gente se fue. Algunos con retiro [voluntario] otros fueron echados. Y entre todo eso yo quedé como la única mujer hasta el día que me jubilé... los últimos años quedamos cuarenta y pico de personas [en todo el predio ferroviario]. Vino Duhalde<sup>18</sup> que se hizo cargo de esa parte y quedamos, yo quedé gracias a Dios. Trabajábamos pero ya no era lo mismo. No lo viví bien porque todos los días iba a trabajar y todos los días se iba un compañero [...] Muy triste. [Mabel, ferroviaria jubilada, talleres Mechita (Comunicación personal, 03/10/2022), Buenos Aires].

Ella había ingresado en el año 1983 a Ferrocarriles Argentinos. De acuerdo con su expediente, a inicios de 1994 es transferida a Ferrobaires.<sup>19</sup> Resulta notable que, entre las consecuencias de la reducción de personal, ella destaca que, desde entonces y hasta el momento de su jubilación, devino en la única mujer en su espacio de trabajo.

Otro caso interesante es el de aquellos lugares en los cuales el derrotero tuvo derivas aún más cambiantes. Hubo quienes continuaron sosteniendo algunos puestos de trabajo a través de la formación de cooperativas, tal como ocurrió en Laguna Paiva, hasta que la empresa privada EMEPA se hizo cargo de su funcionamiento.<sup>20</sup> Nélida manifiesta que:

En el 2002 nos echaron a todos, hicimos de todo [...] dormíamos en el suelo para que no nos ocupen el lugar, pero fue la gendarmería, nos sacó y listo. Y nos dieron un mango y nada más. Fue muy duro. [Nélida, ex ferroviaria, talleres Laguna Paiva (Comunicación personal, 23/09/2020), Buenos Aires].

Quienes continuaron trabajando en el ferrocarril, en sus diferentes formas organizativas que pudieron darse, afrontaron también enormes costos. Además de la inestabilidad de puestos de trabajo que en ningún caso estaban garantizados (como ocurrió con Nélida, que finalmente fue despedida), quienes permanecieron allí fueron testigos de otra de las caras más duras del proceso examinado en este artículo. A esto hacía referencia la trabajadora de Junín antes mencionada: el profundo deterioro del servicio, su material rodante e infraestructuras, convertidas en espacios solitarios y faltos de mantenimiento que expresan cuán lejos habían quedado los años de oro del ferrocarril.

<sup>18</sup> Eduardo Duhalde era el gobernador de la provincia de Buenos Aires en el momento en el que se crea la mencionada empresa provincial UEPFP/ Ferrobaires. Como puede verse, al igual que ocurre con la trabajadora de Junín, en ambos casos se trata de mujeres que trabajaron en una de las pocas experiencias de gestión provincial (una empresa que lejos estuvo de tener un resultado favorable).

<sup>19</sup> En 2017, los talleres ferroviarios de Mechita fueron concesionados a una empresa de capitales rusos llamada THM.

<sup>20</sup> Antes de las cesantías definitivas, en marzo de 1993, se conformó una cooperativa (Cooperativa de Trabajo Industrial Laguna Paiva Ltda- COTILPA), integrada por 150 trabajadores de los 370 que quedaban en los talleres, luego de la concreción de numerosos retiros voluntarios. Pese a las protestas que se realizaron entre 2001 y 2002, en 2007 la COTILPA fue vendida a EMEPA, empresa metalúrgica de capitales privados.

## CONCLUSIONES

La crisis del modo ferroviario se puede historizar desde décadas atrás, al igual que las luchas por la defensa del trabajo en el riel. Ahora bien, el período menemista (1989-1999) abre el juego a un proceso inédito de privatización de empresas y organismos públicos. Para las mujeres que han sido protagonistas de las experiencias laborales abordadas a lo largo del artículo, los sucesos ocurridos en Ferrocarriles Argentinos en la década de 1990 representaron un «caos social», una «debacle».

La perspectiva femenina para explicar las transformaciones del mundo laboral ferroviario vivida en el período de las privatizaciones no tuvo asidero en las investigaciones existentes en nuestro país. Nos propusimos aquí reunir voces de estas mujeres dando cuenta de su ingreso a la empresa y sus trayectorias en un entorno laboral masculinizado. Y, luego, pensar en aquello que hicieron esas mujeres a partir de las reglas de juego que las medidas vinculadas a las concesiones privadas implicaron en los lugares de trabajo.

Estas trabajadoras formaron parte del engranaje de mano de obra de cuello blanco que se empleó en las oficinas del ferrocarril y que transitó las experiencias de descarte de la masa laboral como resultado de la aplicación de la Reforma del Estado. Examinar el momento del fin del trabajo bajo la noción del duelo da cuenta de las escasas posibilidades en el mercado laboral signado por el desempleo, en contextos de políticas privatizadoras y de desregulación de los años noventa, junto con su amor por un ferrocarril que veían morir.

Asimismo, pudimos advertir que sus derroteros laborales fueron diferentes a los de los varones. Desde su punto de vista, fueron los varones más grandes en edad los que vivieron con mayor dramatismo este escenario. Para ellas, considerando que el trabajo formal se complementó históricamente con el trabajo doméstico no remunerado, fue posible desarrollar otras estrategias de supervivencia para sortear el desempleo. En línea con los hallazgos de estudios precedentes, las mujeres tienden a recurrir a diferentes recursos y oportunidades vinculados con redes de sociabilidad más bien femeninas. Esto último, junto con las propias calificaciones que algunas de ellas detentaban, hizo que se las ingeniaran para, por ejemplo, dar clases particulares en su propia casa, colocar inyecciones a domicilio, entre otras posibilidades. Mientras que, para los varones, el despido implicó despojarse de sus principales ámbitos de socialización (esto es, el trabajo y el sindicato) y la redefinición de su identidad como proveedor, trabajador calificado y estable que implicaba su condición de ferroviario. Ellas, que «tenían chicos» pequeños, seguían contando con una identidad que movilizar, la que les brinda su condición de madres.

Además de los despidos, nos interesamos en el escenario de los retiros voluntarios, otra importante forma de reducción de personal implementada en Ferrocarriles Argentinos. Resulta interesante notar que muchas de las entrevistadas se encontraban unidas en matrimonio con un trabajador ferroviario. Este escenario representó para los hogares una mayor vulnerabilidad en caso de que ambos fueran despedidos;

de allí que, evaluando ese enorme costo potencial, hubo quienes abandonaron su puesto en el ferrocarril para buscar otras oportunidades.

Finalmente, nos abocamos a la situación de quienes continuaron trabajando. A pesar del proceso generalizado de despidos y retiros voluntarios, un reducido grupo de trabajadoras permaneció en sus puestos de trabajo. Para ellas, el costo emocional también fue alto porque, si bien tuvieron la ventaja de seguir contando con un salario formal, su situación nunca dejó de estar bajo el acecho de la inestabilidad institucional que estableció el nuevo escenario organizacional de los pocos servicios que continuaron en pie. Además, estos relatos permitieron observar el daño que significó para ellas continuar frecuentando los espacios de trabajo, ahora prácticamente vacíos y descuidados.

## BIBLIOGRAFÍA

- Agostini, Luisina (2023), *Prácticas sociales, conflictos y transformaciones identitarias en el espacio ferroviario a partir del desarrollismo. Un abordaje desde las comunidades ferroviarias santafesinas*. Tesis doctoral en Historia, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Buenos Aires.
- (2024), «“Atiendo, Señor”. Las agencias de mujeres trabajadoras ferroviarias en Talleres San Cristóbal, Santa Fe, Argentina», *Zona Franca*, (32): 325-357. <https://doi.org/10.35305/zf.vi32.374>
- Agostini, Luisina y Carolina Brandolini (2016), «El ocaso de Laguna Paiva, “la ciudad del riel”. Repercusiones y representaciones de los trabajadores ferroviarios sobre el cierre de los talleres», *Revista Páginas*, 8 (18): 97-119. <https://doi.org/10.35305/rp.v8i18.238>
- Aspiazu, Daniel y Eduardo Basualdo (2004), *Las privatizaciones en la Argentina. Génesis, desarrollo y principales impactos estructurales*, FLACSO, Sede Argentina. En: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/flacso/azpiazu.pdf>
- Ballesteros Doncel, Esmeralda (2013), «Las mujeres en el ferrocarril. Acceso restringido», en *Actas del XI Congreso Español de Sociología*, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología (UCM), Madrid, pp. 1-28.
- Benedetti, Alejandro (2002), «Argentina ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980, 1998)», *Realidad Económica*, Buenos Aires, IADC, 185: 68-85.
- Bergesio, Liliana y Laura Golovanevsky (2011), «Cuando los ferroviarios perdieron el tren. Estudio comparativo de los efectos socio-laborales del desmantelamiento de Ferrocarriles Argentinos en dos regiones de Jujuy», 10 Congreso Nacional de Estudios del Trabajo. Asociación Argentina de Especialistas en Estudios del Trabajo, pp. 1-26.
- Bertaux, Daniel (2005), *Los relatos de vida. Perspectiva etnosociológica*. Bellaterra, Barcelona.
- Blanco, Mercedes (2011), El enfoque del curso de vida: Orígenes y desarrollo, *Revista Latinoamericana de Población*, 8: 5-31.
- Canali, Mariela (2005), «¿Mujeres en el ferrocarril?», *Revista de Historia Bonaerense*, 28: 33-38.
- Castiblanco Molina, Stephanie (2017), «El hospital enfermo: análisis de la lucha de los trabajadores del Hospital San Juan de Dios en Bogotá», *Revista De Estudios Sociales*, 1(62): 102-113. <https://doi.org/10.7440/res62.2017.10>

- D'Uva, Florencia (2021), «Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo xx», *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*, 18: 146-167.
- Duarte, Marisa (2002), «Privatización y crisis laboral en la Argentina de los años noventa», *Estudios del Trabajo*, 23: 33-59.
- Faccio, Yanina (2015), «¿Corazón inalienable, corazón concesionado: regímenes de propiedad y usufructo del patrimonio del ferrocarril en un pueblo ferroviario (Mechita, Argentina, 2016-2022)», *Historia Regional*, 55: 1-16.
- Felder, Ruth (2009), «¿Hacia dónde va el tren? Estado y ferrocarril después de las privatizaciones», *Revista Transporte y Territorio*, 1: 6-24.
- Ferrer, Aldo (2012), «La construcción del Estado neoliberal en la Argentina», *Revista de Trabajo*, 8(10): 99-106.
- Geldstein, Rosa (2004), «De «buenas» madres y «malos» proveedores. Género y trabajo en la reestructuración económica», *Subjetividad y procesos cognitivos*, 5: 126-158.
- Godoy, Solange (2022a), *La otra cara del ferrocarril. Género, trabajo, familia y amor desde la perspectiva de las trabajadoras ferroviarias*. Tesis Doctoral en Sociología. Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales, Universidad Nacional de San Martín.
- (2022b), «Mujeres en las dependencias administrativas del ferrocarril en Mechita, Junín, Ciudad de Santa Fe y Capital Federal (Argentina, segunda mitad del siglo xx)», *Pilquen*, 25 (4): 96-115.
- (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.
- (2023b), «“Es una familia, te peleás, te odiás, te querés”. Sociabilidades desde la perspectiva de las trabajadoras de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires (Argentina)», *Trabajo y Sociedad*, 41: 263-279.
- Horowitz, Joel (1985), «Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una élite obrera», *Desarrollo Económico*, 25, 99: 421-446.
- Iramain, Lucas y Pérez, Verónica (2017), «Rieles y política económica durante la última dictadura cívico-militar argentina (1976-1983)», *Sociohistorica*, 39: 1-19.
- Lobato, Mirta (2014), «Afectos y sexualidad en el mundo del trabajo entre fines del siglo XIX y la década de 1930», en Dora Barrancos, Donna Guy y Adriana Valobra (eds.) *Moralidades y comportamientos sexuales. Argentina, 1880-2011*, Ed. Biblos, Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- López, Mario y Jorge Waddell (Comp.), *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina 150 años de política ferroviaria*, Ed. Lumière S.A., Buenos Aires, 2007.
- Miravalles, Ana (2013), *Los talleres invisibles: Una historia de los talleres ferroviarios Bahía Blanca Norte*, Ferrowhite, Bahía Blanca.
- Muller, Alberto (2018), *La cuestión ferroviaria en la Argentina*. Ed. Biblos, Buenos Aires.
- Palermo, Silvana (2020), «Expectativas y desengaños: la carrera laboral en los ferrocarriles argentinos de comienzos del siglo xx», en Graciela Queirolo y María Soledad Zárate Campos (comps.), *Camino al ejercicio profesional. Trabajo y género en Argentina y Chile (Siglos xix y xx)*, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, Santiago de Chile, pp. 185-222.
- Queirolo, Graciela (2015), «Dactilógrafas y secretarias perfectas: El proceso de feminización de los empleos administrativos (Buenos Aires, 1910-1950)», *Historia Crítica*, 57: 117-137.

Sagastume, Ana (2018), «Familias ferroviarias de mediados del siglo xx en Junín, provincia de Buenos Aires», en Guillermo Quinteros y Pablo Cowen, *Familias de ayer y de hoy. Las sociedades ibéricas y el Río de la Plata*, La Plata, Universidad Nacional de La Plata/ Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, pp. 309-329.

Schvarzer, Jorge (1999), *Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo xxi*, Centro de Investigación de la Situación del Estado Administrativo, Buenos Aires.

Sosa Martos, Alberto (2014), «Un largo camino a la privatización, memoria y resistencia en los trabajadores de los talleres de Tafí Viejo (Tucumán - Argentina)», *Revista Historia Oral e História do Tempo Presente*, 17: 1.

Thwaites Rey, Mabel (1995), «El rediseño de la relación Estado-sociedad: la política de privatizaciones en la Argentina (1989-1995)», *Gestión y Análisis de Políticas Públicas*, (3): 91-104. <https://doi.org/10.24965/gapp.vi3.41>

**Mujeres ferroviarias, trayectorias laborales y estrategias en el hogar  
(Argentina, '1990)**

*Railway women, labor trajectories and household strategies  
(Argentina, Early 1990s)*

LUISINA AGOSTINI  
CONICET - ISHIR Sede Rosario

SOLANGE GODOY  
CONICET - UNSAM

**RESUMEN**

El artículo examina el proceso de privatizaciones y reconfiguración del sistema ferroviario que tuvo lugar en la década de 1990 en Argentina. Recurre a la perspectiva de las mujeres que se emplearon en el ferrocarril en diferentes localidades con el objetivo de describir y analizar sus trayectorias laborales y estrategias familiares en un contexto de conflictividad y despidos. A partir de testimonios orales (y, complementariamente, fuentes escritas), busca conocer el impacto de las políticas privatistas en las vidas cotidianas en cuanto a la economía real de las familias obreras y a las subjetividades construidas con relación al trabajo ferroviario.

**PALABRAS CLAVE**

*Mujeres, Trayectorias laborales, Ferrocarril, Familias, Privatizaciones.*

**ABSTRACT**

*This article examines the process of privatization and reconfiguration of the railway system that took place in the 1990s in Argentina. Based on the perspective of women who were employed in the railroad in different localities with the aim of describing and analyzing their labor trajectories and family strategies in a context of conflict and layoffs. Based on oral testimonies (and, additionally, written sources), it seeks to understand the impact of privatization policies on the daily lives of working families in terms of the real economy and the subjectivities constructed in relation to railway work.*

**KEYWORDS**

*Women, Work trajectories, Railways, Family, Privatization.*

### **LUISINA AGOSTINI**

Doctora en Historia por la Universidad Nacional de Buenos Aires, becaria Posdoctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) con sede en Rosario ISHIR. Sus investigaciones se centran en la historia del movimiento obrero ferroviario, trabaja desde la historia local y regional y con metodología de historia oral, además de tener intereses en la perspectiva de género. Sus últimas publicaciones, con L. Agostini, han aparecido en *Zona Franca* (2025) y en el libro *Máquinas, corpos e grafias: Tecnopoeíticas em perspectiva transdisciplinar* (Porto Alegre, 2025).

ORCID: 0000-0002-5670-0554

### **SOLANGE GODOY**

Doctora en Sociología por la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM), Argentina. Becaria Posdoctoral en el Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas y profesora de grado y posgrado en UNSAM. Se especializa en el caso de las mujeres ferroviarias a partir de la relación entre género, trabajo y emociones. Sus últimas publicaciones han aparecido en la *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo* (2023) y en el libro colectivo *Máquinas, corpos e grafias: Tecnopoeíticas em perspectiva transdisciplinar* (Porto Alegre, 2025).

ORCID: 0000-0003-2983-7640

### **CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO**

Luisina Agostini y Solange Godoy, «Mujeres ferroviarias, trayectorias laborales y estrategias en el hogar (Argentina, '1990)», *Historia Social*, núm. 113 (2025), pp. 81-103.

DOI: 10.70794/hs.119325