

FERROVIARIAS ILUSTRES. MUJERES GUARDABARRERAS EN LAS MEMORIAS LOCALES DE GENERAL RODRÍGUEZ (ARGENTINA) Y PINTO (ESPAÑA)

ILLUSTRIOUS FEMALE RAILWAY WORKERS. LEVEL CROSSING KEEPERS IN LOCAL MEMORIES OF GENERAL RODRÍGUEZ (ARGENTINA) AND PINTO (SPAIN)

Solange Godoy¹

Resumen

El artículo propone examinar la noción de visibilidad a partir de las mujeres guardabarreras del ferrocarril a inicios del siglo XX. En un mundo laboral compuesto mayormente por varones y en una tarea que se realizaba en la vía pública, estas mujeres no pasaron desapercibidas. El análisis focaliza en dos localidades, General Rodríguez (Argentina) y Pinto (España), donde las guardabarreras han llegado a ocupar lugares destacados en las memorias locales.

Palabras clave: Mujeres, ferrocarril, guardabarreras, visibilidad.

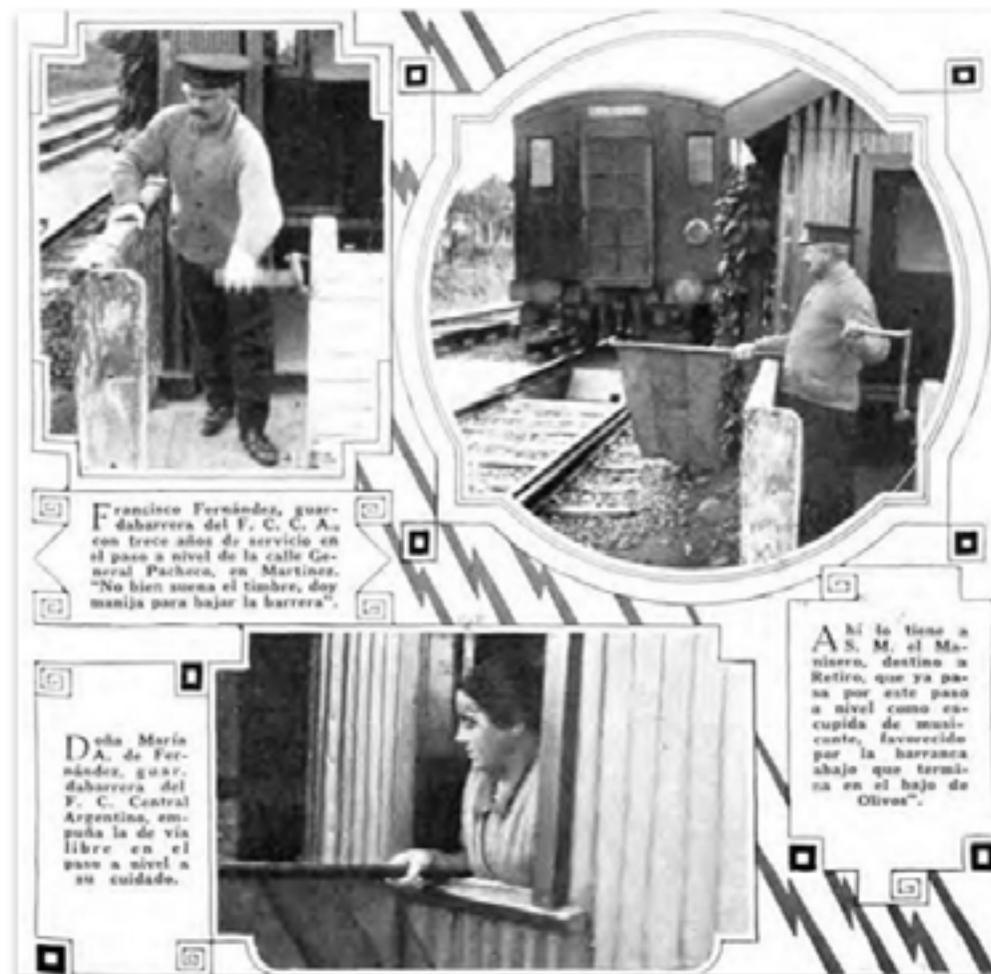
Abstract

This article intends to examine the notion of visibility based on the female level-crossing keepers in the beginning of the twentieth century. In a working world composed mostly of men and in a job that carried out on public space, these women did not go unnoticed. The analysis focuses on two localities, General Rodríguez (Argentine) and Pinto (Spain), where these female level-crossing keepers have come to occupy prominent positions in local memories.

Keywords: women, railways, level crossing keepers, visibility.

Introducción

La experiencia laboral de las guardabarreras del ferrocarril, en varios sentidos se traduce en experiencias significativas que han captado la atención de diferentes trabajos académicos, tanto en Argentina como en España. Eran mujeres pobres, humildes, retomando los términos que surgen del estudio de Moreno Claverías.² Algunas no sabían leer ni escribir y, lejos de lo que solía decirse, desempeñaban un arduo trabajo en condiciones sumamente desventajosas.³ Realizaban sus tareas laborales en la vía pública, eran ampliamente conocidas por quienes por allí circulaban y habitaban y, obviamente, por sus propios compañeros ferroviarios. En ocasiones, alcanzaron una notable popularidad en sus comunidades.



Guardabarreras del Ferrocarril Central Argentino. Fuente: Revista Caras y Caretas, 1929.



Estas mujeres, que trabajaban en los pasos a nivel del ferrocarril, ocuparon una posición ambigua. Por un lado, desafiaban los ideales domésticos de principios del siglo XX al desempeñarse en un empleo que, además, formaba parte de una actividad masculinizada como lo es el ferrocarril. Pero, por otro, este era un trabajo que podían realizar sin desatender las tareas domésticas, dado que los pasos nivel se encontraban en las inmediaciones la vivienda familiar.

En términos cuantitativos, la participación de las mujeres en el trabajo ferroviario fue llamativamente menor, en comparación con sus pares varones. Como ha demostrado Esmeralda Ballesteros Doncel,⁴ quien ha realizado un aporte pionero y de gran valor en este tema en España, los criterios de exclusividad, cualificación y fuerza física han sido claves en la construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina.

Asimismo, las investigaciones de Silvana Palermo sobre las familias trabajadoras y, específicamente, las acciones de las mujeres (más bien esposas de ferroviarios) en las protestas de la Argentina de inicios del siglo XX han resultado, sin dudas, un aporte relevante en la construcción de una agenda de investigación sobre género y trabajo.⁵ Esta perspectiva fue, a su vez, retomada por posteriores estudios sobre el mundo ferroviario.⁶

Hace alrededor de una década, cuando comencé a diseñar una investigación sobre mujeres ferroviarias en Argentina, advertí que no había estudios que abordaran específicamente quiénes eran esas trabajadoras, en qué puestos se habían desempeñado históricamente, cómo habían llegado allí y qué tensiones se producían en torno a su condición de mujeres en un mundo “de varones” en Argentina.⁷ Se trataba de un asunto sobre el cual la producción académica no había mostrado interés. Más recientemente, fueron teniendo lugar publicaciones que señalaron un cierto viraje como parte de la búsqueda de aspectos poco explorados sobre el ferrocarril.⁸ En España, las cosas eran algo diferentes porque los estudios de Ballesteros Doncel habían logrado profundizar de un modo inédito en el conocimiento sobre la participación laboral de las ferroviarias.⁹ Si bien en otros países tuvo lugar la publicación de algunos escritos, tal como ocurre con el significativo aporte de Helena Wojtczak, podría considerarse que tanto en Argentina como en España se observa un desarrollo más amplio sobre las mujeres ferroviarias.¹⁰

Uno de los problemas que me ha interesado discutir en mi investigación tiene que ver con la búsqueda de legitimidad y autoridad moral en la que se adentraban las mujeres cuando se insertaban en el trabajo ferroviario. Siguiendo los relevantes

hallazgos que Rosabeth Kanter había hecho varias décadas atrás, advertí que ellas ocupaban una categoría rara en ese “mundo de varones”, que las llevaba a enfrentar diferentes problemas. La autora hacía referencia a un asunto al que llamó *hipervisibilidad*.¹¹ Este punto resultó relevante porque las ferroviarias difícilmente pasaban desapercibidas en el contexto de sus interacciones cotidianas, lo cual genera efectos tales como recibir presiones extra (a partir de las cuales se las pone constantemente a prueba) y volverse destinatarias de sospechas de diferente índole.

Reconociendo la importancia de las políticas de visibilidad para las identidades sexo-genéricas, también resulta relevante ponderar las paradojas de la (in)visibilidad, en términos de ventajas y desventajas, que pueden tener lugar en determinados escenarios y produciendo efectos específicos.¹² Si bien las trabajadoras tendieron a ser invisibilizadas en las preguntas desde las cuales la producción académica se aproximó al mundo social vinculado al transporte ferroviario, no necesariamente supone que en sus entornos haya ocurrido lo mismo. Esta observación permite interrogarse por el modo en el que estas mujeres han sido percibidas socialmente, en sus lugares de trabajo, en sus familias y en sus localidades, considerando, además, sus implicancias y consecuencias.

Las guardabarreras de la primera parte del siglo XX, como se verá, no pasaron desapercibidas en sus comunidades; configuraron, así, experiencias al margen que, simultáneamente, alcanzaron cierta visibilidad. Los dos casos analizados permiten observar cómo en General Rodríguez (provincia de Buenos Aires) y Pinto (Comunidad de Madrid) se tejieron memorias locales sobre estas mujeres, reservando para ellas un lugar destacado. El escrito se enmarca en una investigación posdoctoral sobre guardabarreras en diferentes puntos de Argentina¹³ y propone una primera aproximación a establecer un diálogo con procesos que se dieron en España, a partir de datos obtenidos en una estancia de investigación realizada a inicios de 2024.¹⁴

Una ferroviaria ilustre en General Rodríguez (Argentina)

En marzo de 2020, en ocasión de un evento realizado por la empresa Trenes Argentinos¹⁵ y el Ministerio de Transporte de la Nación para el Día de la Mujer, fui invitada a brindar una conferencia sobre las ferroviarias en Argentina. Aquel día, una mujer llamada Alicia Umansky se acercó a mí, ella era la directora de un museo ferroviario de la localidad bonaerense de General Rodríguez. Allí resguardan la historia de una guardabarreras de inicios del siglo XX, como aquellas que yo había mencionado en mi exposición, según me dijo. Desde entonces, quedamos en contacto y se inició un vínculo a partir del cual pude conocer a familiares de esa ferroviaria, cuyo nombre es María Camila Van de Kerkhove; una mujer de origen belga, viuda, que había ya fallecido hace varias décadas. Sin embargo, por esos días la historia de aquella trabajadora seguía llamativamente presente en su pueblo.

En principio, resulta importante tener en cuenta que el escenario de la Argentina post Ni Una Menos (2015) hizo de las demandas feministas un asunto que era parte de la escena pública, incluyendo un mayor desarrollo de la implementación de políticas de género en diversas organizaciones. Muestra de esto es el mencionado evento, en el que conocí a Alicia Umansky. La actividad llevaba el título “Las ferroviarias movemos el mundo”, lo cual da cuenta del interés que cobraba el tema para la empresa ferroviaria y las áreas del Estado implicadas; contó, además, con la presencia de funcionarios y funcionarias nacionales, además de autoridades de sindicatos que hicieron parte de un amplio auditorio.

La Estación Museo, nombre que se le otorgó a la institución local destinada a diferentes temas vinculados al ferrocarril, fue inaugurada en 2019 en ocasión de un aniversario de la fundación de General Rodríguez.¹⁶ “Este es el lugar donde nació nuestro pueblo”,¹⁷ dijo el intendente en aquella oportunidad, para referir al predio integrado por diferentes construcciones ferroviarias en las que se montó el museo y que incluye una serie de viviendas donde habitaron algunos trabajadores ferroviarios. Como puede verse, el repertorio identitario de General Rodríguez se muestra profundamente ligado al ferrocarril, al igual que sucede con muchos pueblos y ciudades que nacieron o se desarrollaron gracias a este. Actualmente, cuenta con una población estimada de 130 mil habitantes y se ubica a 55km de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.¹⁸

La Estación Museo, cuando la conocí, tenía una activa vida por redes sociales (por entonces, comenzaba la pandemia ocasionada por el coronavirus). Desde Facebook difundían asuntos vinculados al ferrocarril y/o a su ciudad, a los oficios

ferroviarios, entre otros. Una publicación por ese medio, del día 8 de marzo de 2020, contaba:

En el Día de la Mujer queremos homenajear a todas las mujeres rodriguenses, recordando a María Camila Van De Kerkove, vecina de General Rodríguez y una de las pioneras mujeres ferroviarias de la Argentina.

Nacida en Bélgica, Camila llega a General Rodríguez a fines del siglo XIX a los 10 años. Se casa con Marciano Benítez, guardabarrera del Ferrocarril Sarmiento y uno de los primeros ferroviarios de la ciudad.

Camila y Marciano tuvieron 6 hijos y cuando ella queda viuda en el año 1922, se traslada a la ciudad de 9 de Julio para continuar con el trabajo de su marido, convirtiéndose ella también en guardabarrera del Ferrocarril Sarmiento.

Camila fallece en el año 1960, ya jubilada y luego de 30 años de servicio en el ferrocarril.

Agradecemos a Ana María Benítez, nieta de María Camila Van De Kerkove, por compartirnos la historia de su vida.

El texto iba acompañado de una fotografía de Camila, que la mostraba con el cabello canoso y ya siendo una mujer de edad avanzada; similar información contenía un volante digital para difundir vía WhatsApp. Hacia el final del texto aparece mencionada Ana María Benítez, una sonriente y activa mujer ya entrada en años, quien mantiene un vínculo constante con la institución y, como muestra la cita, fue quien compartió datos de su abuela para ser difundidos por el museo. Tuve la posibilidad de entrevistar a Ana María, vecina de General Rodríguez, con quien sigo en contacto hasta la actualidad. Ella suele decir que siente mucho orgullo por la historia de su abuela y devino una pieza clave en la difusión de la experiencia de aquella guardabarreras. Por su intermediación, pude entrevistar a Juan Carlos, otro nieto que residía en la ciudad de 9 de Julio, el sitio que se le otorgó a Camila para desempeñarse laboralmente y donde residió hasta el momento de su muerte. Como puede verse, ella no trabajó nunca en General Rodríguez como guardabarreras, sino que allí había vivido hasta que enviudó; momento en el que, repentinamente, se quedó “sola con sus seis hijos” (como dijera una de sus nietas), lo que generó que tomara el trabajo que realizaba su marido, aunque trasladándose a un puesto con menos frecuencia de servicios. En un estudio previo reconstruí con mayor profundidad la trayectoria de vida y de trabajo de Camila.¹⁹ Lo que me interesa poner en relieve aquí es el proceso por medio del cual estas trayectorias de mujeres guardabarreras adquirieron mayor relevancia en sus entornos locales y el rol que desarrollaron ciertas instituciones y personas.

María Camila Van de Kerkhove, guardabarrera de la ciudad de 9 de Julio. Año: circa 1950. Fuente: Estación Museo General Rodríguez.



Mientras yo me adentraba en la búsqueda de documentos escritos y nuevos testimonios orales sobre Camila, Johana Kunin, una colega, docente e investigadora de la EIDAES-UNSAM, por su iniciativa me propuso preguntar en Facebook por esta ferroviaria, considerando que ella conocía a muchas personas de la mencionada localidad bonaerense de 9 de julio. Fue interesante que alrededor de 60 personas compartieron la publicación (es decir, la replicaron) y entre los comentarios que se iban haciendo encontré a una bisnieta, a quien luego entrevisté. Además, para mí sorpresa, estas personas residentes de 9 de Julio nombraban a otra guardabarreras, de otro ferrocarril que atravesaba su ciudad, a quien también recordaban y parecían tener presente. Esa otra guardabarrera era María Pietroboni de Massa, una mujer viuda de origen italiano, nacida a fines del siglo XIX, que tenía un hijo con enanismo. Desde entonces, advertí que la dificultad que yo encontraba en acceder a esas trayectorias laborales de guardabarreras podía tener una vía de entrada diferente:²⁰ y así fue como comencé a indagar en grupos de historia de pueblos de diferentes puntos del país, en periódicos locales, entre otras alternativas, donde sus historias solían aparecer y tendían a ser recordadas como “mujeres valerosas” y “sacrificadas” por su familia y por el ferrocarril. Tal es el caso de La Colonia (en Mendoza), Cruz del Eje (Córdoba), El Talar (provincia de Buenos Aires), Sunchales y Los Quirquinchos (ambas en Santa Fe).

El argumento que aborda mi investigación posdoctoral pone en relieve cómo la condición de mujeres madres solas que “tuvieron que salir a trabajar” (considerando que muchas de ellas eran viudas) construyó formas de visibilidad pública y de reconocimiento social.²¹ Si bien no implicó una ruptura con el papel doméstico adjudicado a ellas, fue esto mismo lo que en cierto sentido habilitó formas de autoridad moral y de agencia basadas en su rol de madres.²² Para ellas, la viudez implicó además un lugar ambiguo de mayor autonomía y, a la vez, de desventajas materiales.²³

Volviendo al caso de Camila, la mujer rodriguense que devino en guardabarrera, para el año 2021 tenía lugar un acto reconocimiento formal. Por medio del Decreto 1001 del Honorable Consejo Deliberante del Partido de General Rodríguez, había establecido: Declárese a la Señora María Camila Van de Kerkove “Ciudadana Ilustre” post mortem, de esta Ciudad y Partido [...] Entréguese copia del presente a la familia de Doña María Camila Van de Kerkove.²⁴

La familia de la ferroviaria María Camila Van de Kerkove con el diploma que la nombra Ciudadana Ilustre de General Rodríguez”.²⁵ En ocasión de este acontecimiento, se hizo entrega de un certificado a su familia en el evento en el que estuvieron las autoridades locales y la directora del museo. En la imagen se ve a Ana María Benítez sosteniendo el diploma, entre las mencionadas personas.



La familia de la ferroviaria María Camila Van de Kerkove con el diploma que la nombra Ciudadana Ilustre de General Rodríguez”. Fuente: Página de Facebook “Estación Museo General Rodríguez”, 2021.

Un año después, en 2022, en ocasión del tercer aniversario del museo fui invitada a decir unas palabras acerca de mi investigación sobre mujeres ferroviarias y la guardabarreras Camila. Aquel día se realizó un festival que incluyó bandas musicales, visitas guiadas al museo, una muestra de Ferromodelistas, recordatorios a ferroviarios y ferroviarias

rodriguenses, entre otras actividades. Ana María Benítez, la nieta de la guarbarreras, también habló ese día ante el público. Ese mismo año fue publicado un breve libro de divulgación de mi autoría, titulado Una presencia (in)esperada. El trabajo de las mujeres en los ferrocarriles, el cual fue editado por la empresa Trenes Argentinos y el Ministerio de Transporte de la Nación, y en él incluyo a Camila.

Una guardabarreras “muy popular”: El barrio “la Cristina”

Como lo señala Ballesteros Doncel, en España, durante muchos años, la presencia de las mujeres en las antiguas compañías ferroviarias se limitó a esposas e hijas de un trabajador como respuesta proteccionista ante algún hecho de siniestralidad laboral.²⁶ Siguiendo el aporte de la autora, la incorporación de viudas y huérfanas más bien anecdótica se vería modificada ante la prescripción de la guardia permanente de los pasos a nivel que tuvo lugar durante la segunda parte del siglo XIX. La voluminosa contratación que las empresas consideraban innecesaria, las llevó a recurrir al empleo femenino, esto es, mano de obra barata que para el año 1913 alcanzaba ya a más de cuatro mil mujeres que se empleaban en las dos principales compañías (NORTE y MZA²⁷). Como muestra, en el mencionado estudio, no se confería valor profesional al puesto de guardabarreras cuando era ocupado por mujeres; además, se reservó para ellas los pasos a nivel secundarios y con menor frecuencia de servicios (tal como se vio en el caso de Camila, en Argentina), aunque las condiciones reales de trabajo obligaban a una presencia permanente.

Belén Moreno Claverías (2024) también ha abordado el caso de las guardabarreras, haciendo foco en el primer tercio del siglo XX.²⁸ Su estudio evidencia que la documentación vinculada a la normativa depuradora del personal ferroviario (entre 1936-1941) generó 4 600 fichas que correspondían a mujeres²⁹. Entre ellas, 70% corresponde a guardabarreras, lo cual conforma el colectivo femenino ferroviario más numeroso. Respecto de las condiciones de trabajo, en sintonía con lo señalado en el párrafo precedente, Moreno Claverías muestra que tenían jornadas de doce y trece horas, no tenían día de descanso y era un trabajo mal pagado a la vez que se trataba de una tarea de gran responsabilidad (en caso de abandonar su puesto, podían ser multadas o despedidas o, si se producía un accidente, podían acabar en la cárcel). A esto último habría que sumar las tareas domésticas que podían incluir el cuidado de una huerta y también el trabajo como costureras. Como he señalado para el caso de las guardabarreras en Argentina, ese conjunto de responsabilidades conformaba una jornada extenuante e indiferenciada de trabajo remunerado y no remunerado.³⁰

Esta caracterización del trabajo de las guardabarreras describe puntos en común entre ambos países dando cuenta de panoramas en varios sentidos similares. Ahora bien, es de notar que en España el volumen de guardabarreras parece ser bastante más amplio; aunque son pocos los datos estadísticos que permiten reconstruir su participación de forma fehaciente en Argentina³¹, más bien parece en este segundo caso, vinculada a viudas la mayoría de las veces (también existen casos de matrimonios guardabarreras, además de la ayuda familiar).

Como se mencionó al inicio, a comienzos de 2024 tuve la oportunidad de hacer una estancia de investigación posdoctoral en Madrid. Uno de los objetivos era avanzar en un estudio comparativo entre dos casos sobre los cuales la producción académica había ya alcanzado cierto desarrollo sobre las mujeres ferroviarias. Si bien la consulta de fondos documentales constituyó la principal actividad de mi estancia, resultó en cierto sentido un hallazgo inesperado la historia de una guardabarreras cuyo nombre devino en la denominación de un barrio perteneciente a la localidad de Pinto³², me refiero al barrio “la Cristina”.



La casilla de Guardabarreras de “La Cristina”.
Fuente: ePinto, 23 de octubre 2021.

Cristina Marcos Carriazo, “la cristina”, nació en Villasequilla (Toledo) en 1888. El periódico local e-pinto la nombra como “una mujer muy popular en nuestro municipio”; su paso a nivel con barreras era muy transitado, cuenta.³³ Mediante la red social Facebook, el Ayuntamiento de Pinto dedicó a ella las siguientes palabras, en ocasión del “8M”, día de la mujer:

Doña Cristina Marcos Carriazo “La Cristina”, origen del nombre del barrio de “La Cristina”.

Cristina Marcos Carriazo y su marido, Pedro Díaz Escobar, llegaron a Pinto hacia 1919 y se instalaron en la caseta de guardabarrera del paso a nivel que hubo en la calle de Torrejón, en la línea de Ferrocarril Madrid-Alicante, donde ejercieron su labor de forma continuada -Cristina durante el día y su marido durante la noche-, hasta el año 1955, a excepción de los tres años que duró la Guerra Civil.

“La Cristina” fue una mujer muy popular en Pinto, y su nombre dio origen al de un barrio del municipio: El barrio de La Cristina.

Cristina y Pedro compaginaron sus trabajos en el ferrocarril con la explotación de una pequeña ganadería vacuna antes de la guerra, para pasar, después de la contienda, a la explotación agrícola (cereales y hortalizas) de unos terrenos arrendados.³⁴

Como describe la cita, Cristina parece haber trabajado bajo la modalidad que, para el caso argentino, denominé matrimonio guardabarreras.³⁵ Al igual que la nota periodística antes citada, se la nombra como una “mujer muy popular”, es decir, ampliamente conocida en su comunidad.



Cristina en un carnet ferroviario de 1935. Fuente: ePinto, 23 de octubre 2021.

Es de notar que la imagen de “La Cristina” también aparece presente en espacios públicos, tal como ocurrió con la iniciativa de Ecodivrio, que dedicó un contenedor en reconocimiento a ella, situado en la calle de Juan II. Su instalación fue parte de una actividad planteada dentro de las Jornadas de Mujer 2020, realizadas por el Ayuntamiento junto con las asociaciones feministas de Pinto, con el fin de dar visibilidad al peso de la mujer en la localidad.³⁶ En la siguiente imagen se puede ver el contenedor en color violeta que lleva el retrato de la guardabarreras y algunas palabras sobre ella. A su vez, en la última imagen, se puede ver el cartel del Ayuntamiento de Pinto de la “Plaza La Cristina”, que según se muestra corresponde a una iniciativa que tuvo lugar en 1992, es decir, algunas décadas atrás.



Contenedor con el rostro de “La Cristina”.³⁷

Plaza de La Cristina³⁸



Reflexiones finales

En esta primera aproximación a los procesos de visibilización de las mujeres guardabarreras en sus entornos locales propuse un acercamiento a dos contextos diferentes que muestran algunos puntos de contacto significativos. Como pudo verse, en las localidades de Argentina y España estas ferroviarias no han pasado desapercibidas. Más allá de que el mayor reconocimiento social parece más bien vinculado a escenarios socio-históricos en los cuales las demandas feministas han ganado terreno, algo de esas historias permanecía presente en sus comunidades. Desempeñaron un rol sin dudas visible, que las hacía abiertamente conocidas por el resto de las personas del lugar. Como se mostró, “la Cristina” era una mujer “muy popular” en la localidad española de Pinto. Esto debe leerse, además, en relación con la relevancia del transporte ferroviario en sus entornos, que dio origen y/o que colaboró a desarrollar esas localidades, y con el modo en el que conforman una pieza importante de sus repertorios identitarios.

Cabe hacer notar cómo el adentrarme en la búsqueda de guardabarreras de principios del siglo XX hizo que surgieran relatos sobre ellas en diferentes pueblos y ciudades argentinas; allí se destaca una imagen de mujeres madres “solas” que tuvieron que salir a trabajar para garantizar el bienestar de su hogar, considerando que muchas de ellas eran viudas. Teniendo en cuenta que dicha condición ha colaborado también a su reconocimiento como mujeres “valerosas” y “sacrificadas”, en futuras investigaciones resultará importante conocer qué forma específica asume este aspecto en el caso de España.

El desarrollo que muestra las páginas precedentes en torno a General Rodríguez y Pinto describe un entramado en el que participaron múltiples actores sociales. Han intervenido familiares, asociaciones feministas, museos, gobiernos municipales e, incluso, académicas. A pesar de que es evidentemente que estas historias circulaban ya en sus entornos locales, de modos más o menos subrepticios, es notable cómo han alcanzado cierto protagonismo con la acción legitimadora de los discursos oficiales en escenarios recientes, pero comprender cuándo y cómo se da esa acción gubernamental no puede escindirse de la participación de los diferentes grupos, personas e instituciones antes mencionadas. Así, las guardabarreras, trabajadoras “humildes” con trayectorias al margen, devinieron finalmente ilustres en sus localidades.

Fuentes consultadas

Bibliografía

Agostini, Luisina, “Paiva La heroica. La comunidad ferroviaria movilizada en 1961”, en: L. Alonso y N. Vega (comps.), Lugares de lo colectivo en la historia local. Asociaciones, trabajadores y estudiantes en la zona santafesina. Santa Fe: María Muratore Ediciones, 2016, pp. 201-119.

_____, “El Tren de las Artes: La agencia femenina en la empresa ferroviaria (1985-1989)”, Fuegia, vol. V, núm. 2, pp. 29-43, 2022.

Álvarez Broz, Mariana, “Las paradojas de la (in)visibilidad. Trayectorias de vida de las personas transmasculinas en la Argentina contemporánea”, Horizontes Antropológicos, año 23, núm. 47, 2017.

Badaloni, Laura, “Género y estrategias patronales. El Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX”, Travesía, vol. 23, núm 2, pp. 109-132, 2021.

Ballesteros Doncel, Esmeralda, “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. Alicante, Universidad de Alicante, 2003, pp. 335-354.

_____, “Las mujeres en el ferrocarril. Acceso restringido”, en: Actas del XI Congreso Español de Sociología. Madrid: Facultad de Ciencias Políticas y Sociología (UCM), 2013.

_____, “Maquinistas de tren. RENFE, la gran empresa pública”, en: M. Ibáñez, Mujeres en mundos de hombres. La segregación ocupacional a través de estudio de casos. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas, 2017.

Bunge, Alejandro, Ferrocarriles Argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional. Buenos Aires: ed. de autor, 1918.
Canali, Mariela, “¿Mujeres en el ferrocarril?”, Revista de Historia Bonaerense, núm. 28, 2005, pp. 33-38.

Chase, Michelle, Maternalism and the Moral Authority of Revolution. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2015.

D´Uva, Florencia, “Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX”, Trashumante. Revista Americana de Historia Social, núm. 18, 2021, pp. 146-167.

____ y Palermo, Silvana, “Vida sindical y sociabilidades

masculinas: Los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX”, en Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda, año 4, núm. 7, 2015, pp. 37-58.

De los Cobos Arteaga, Francisco, “Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850-1900)”, TST, núm. 33, 2017, pp. 12-32.

Domínguez Prats, Pilar, “Trabajos iguales, condiciones desiguales. Las guardasas y los guardabarreras en RENFE (1941-1971)”, en: L. Gálvez Muñoz y C. Sarasúa, ¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo. Alicante: Universidad de Alicante, 2003, pp. 357-377.

Godoy, Solange, “Mujeres para una empresa moderna: Azafatas y empleadas del Centro de Cómputos en la empresa Ferrocarriles Argentinos (1969-1973)”, Revista Transporte y Territorio, núm. 24, 2021, pp. 285-305.

_____, “«Verdaderos caballeros». Masculinidad y trabajo en los camareros de los ferrocarriles (Argentina, 1958-1975)”, Travesía, vol. 24, núm. 1, 2022, pp. 133-151.

_____, Una presencia (in)esperada. El trabajo de las mujeres en los ferrocarriles. Buenos Aires: Trenes Argentinos Capital Humano/ Ministerio de Transporte de la Nación, 2022.

_____, “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, núm. 15, 2023, pp. 1-28.

Kanter, Rosabeth, “Some effects of proportions on group life: Skewed sex ratios and responses to token women”, American Journal of Sociology, vol. 82, núm. 5, 1977, pp. 965-990.

Kunin, Johana, El poder del cuidado. Mujeres y agencia en la pampa sojera argentina. Buenos Aires: Universidad Nacional de San Martín/ École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2019.
Moreno Claverías, Belén, “«Los empleados humildes de grandes empresas»: Las mujeres guardabarreras en el primer tercio del siglo XX”, Historia Social, núm. 108, 2024, pp. 93-112.

Nausia Pimoulier, Amaia, Ni casadas ni sepultadas. Las viudas: Una historia de resistencia femenina. Navarra: Txalaparta, 2022.

Noel, Gabriel, “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, vol. 3, núm. 2, 2013.

Palermo, Silvana, “¿Trabajo Masculino, Protesta Femenina? La participación de la mujer en la gran huelga ferroviaria de 1917”, en: M. C. Bravo, F. Gil Lozano y V. Pita, Construcciones genéricas, representaciones culturales y protesta social en la Argentina (siglos XIX y XX). Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, 2007.

_____, “De las organizaciones sindicales a las familias trabajadoras: Nuevas miradas sobre los protagonistas de la gran huelga ferroviaria de 1917 en Argentina”, en: Miguel Muñoz Rubio (ed.), Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: Una perspectiva internacional. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011, pp. 219-238.

Polo Muriel, Francisco, La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2019.

Taylor, Diana, “Making a spectacle: The Mothers of the Plaza de Mayo”, Journal of the Motherhood Initiative for Research and Community Involvement, vol. 3, núm. 2, 2001.

Wojtczak, Helena, Railway women. Exploitation. Betrayal and Triumph in the Workplace. Padstow: The Hastings Press, 2005.

Citas

[1] Doctora en Sociología. Becaria Posdoctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y Profesora en la Universidad Nacional de San Martín (UNSAM), Argentina. Contacto: sgodoy@unsam.edu.ar

[2] Belén, Moreno Claverías, “«Los empleados humildes de grandes empresas»: Las mujeres guardabarreras en el primer tercio del siglo XX”, en *Historia Social*, No108, 2024, pp. 93-112.

[3] Solange, Godoy, “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)”, en *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, No15, pp. 1-28, 2023; Esmeralda, Ballesteros Doncel, “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* (pp. 335-354). Alicante, Universidad de Alicante, 2003.

[4] Esmeralda, Ballesteros Doncel, “La construcción del empleo ferroviario...”, *op. cit.*

[5] Silvana, Palermo, “¿Trabajo Masculino, Protesta Femenina? La participación de la mujer en la gran huelga ferroviaria de 1917”, en M. C. Bravo, F. Gil Lozano, y V. Pita, *Construcciones genéricas, representaciones culturales y protesta social en la Argentina (Siglo XIX y XX)* y “De las organizaciones sindicales a las familias trabajadoras: Nuevas miradas sobre los protagonistas de la gran huelga ferroviaria de 1917 en Argentina”, en Miguel Muñoz Rubio (Ed.), *Organizaciones obreras y represión en el ferrocarril: Una perspectiva internacional*.

[6] Luisina, Agostini, “Paiva La heroica. La comunidad ferroviaria movilizadora en 1961”, en L. Alonso y N. Vega (Comps.), *Lugares de lo colectivo en la historia local. Asociaciones, trabajadores y estudiantes en la zona santafesina* y “El Tren de las Artes: La agencia femenina en la empresa ferroviaria (1985-1989)”. *Fuegia*, Vol. V, N°2; Florencia D´Uva y Silvana Palermo, “Vida sindical y sociabilidades masculinas: Los trabajadores ferroviarios en la Argentina de principios del siglo XX”, en *Archivos de Historia del Movimiento Obrero y la Izquierda, año 4, No7*; Solange, Godoy, “«Verdaderos caballeros». Masculinidad y trabajo en los camareros de los ferrocarriles (Argentina, 1958-1975)”, en *Travesía, Vol. 24, No1*.

[7] Mariela Canali hace casi dos décadas en 2005, publicó el breve artículo “¿Mujeres en el ferrocarril?”, en la *Revista de Historia Bonaerense*, núm. 28, en el cual propone un acercamiento a las trabajadoras ferroviarias de la primera mitad del siglo XX. Esta publicación representó el primer paso en un terreno inexplorado en Argentina, aunque en su momento no tuvo continuidad en tanto línea de investigación.

[8] Luisina, Agostini, “El Tren de las Artes...”, *op. cit.*; Laura, Badaloni, “Género y estrategias patronales. El Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX”, en *Travesía, 23, No2*; Florencia, D´Uva, “Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX”, en *Trashumante. Revista Americana de Historia Social, No18*; “Mujeres para una empresa moderna: Azafatas y empleadas del Centro de Cómputos en la empresa Ferrocarriles Argentinos (1969-1973)”, en *Revista Transporte y Territorio, No24*; Solange, Godoy, “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)”, en *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo, No15*.

[9] Esmeralda, Ballesteros Doncel, “La construcción del empleo ferroviario...”, *op. cit.*; “Las mujeres en el ferrocarril. Acceso restringido”, en *Actas del XI Congreso Español de Sociología*, Facultad de Ciencias Políticas y Sociología (UCM), 2013 y

“Maquinistas de tren. RENFE, la gran empresa pública”, en M. Ibáñez, *Mujeres en mundos de hombres. La segregación ocupacional a través de estudio de casos*. Véase, también, Francisco, De los Cobos Arteaga, “Redescubrir los trabajos ocultos. Las empresas ferroviarias y la mano de obra femenina (1850-1900)”, en *TST, No33, 2017*, pp. 12-32; Pilar, Domínguez Prats, “Trabajos iguales, condiciones desiguales. Las guardesas y los guardabarreras en RENFE (1941-1971)”, en L. Gálvez Muñoz y C. Sarasúa, *¿Privilegios o eficiencia? Mujeres y hombres en los mercados de trabajo* y, más recientemente, el ya mencionado artículo de Moreno Claverías.

[10] Helena, Wojtczak, *Railway women. Exploitation. Betrayal and Triumph in the Workplace*.

[11] Rosabeth, Kanter, “Some effects of proportions on group life: Skewed sex ratios and responses to token women”, en *American Journal of Sociology, 82, No5, 1977*, 965-990.

[12] Mariana, Álvarez Broz, “Las paradojas de la (in)visibilidad. Trayectorias de vida de las personas transmasculinas en la Argentina contemporánea”, en *Horizontes Antropológicos, año 23, No47, 2017*.

[13] La investigación se basa en una metodología cualitativa que recurre a entrevistas en profundidad a familiares de las guardabarreras y a informantes clave; asimismo, se incorpora el análisis de fuentes documentales (legajos empresariales, prensa gremial y comercial, entre otras). Desde un enfoque biográfico, el estudio aborda las lógicas del trabajo y la familia teniendo en cuenta las nociones de maternalismo, visibilidad pública y agencia.

[14] Deseo agradecer a Ana Cabanes Martín, Leticia Martínez García, Francisco Polo Muriel y Miguel Muñoz Rubio, junto todo el equipo del Archivo Histórico y Biblioteca del Museo del Ferrocarril de Madrid. Su trabajo comprometido y serio han hecho de mi estancia una oportunidad muy productiva e inspiradora. En especial, quiero darle las gracias a Leticia Martínez García por acercarme a la historia de Pinto y su destacada guardabarreras. Algunos años antes, en 2019, también realicé una estancia de investigación en la Universidad Complutense de Madrid bajo la dirección de la Dra. Esmeralda Ballesteros Doncel. El diálogo con dicha profesora e investigadora, en aquel momento y en la actualidad, representa un valioso aporte; quiero expresar mi enorme agradecimiento a Esmeralda por su generosidad y por su trabajo.

[15] Trenes Argentinos es una empresa estatal que actualmente opera la mayoría de las líneas ferroviarias; estrictamente, se trata de varias empresas, Trenes Argentinos Operaciones, Trenes

Argentinos Capital Humano, Trenes Argentinos Infraestructura y Trenes Argentinos Cargas. Este esquema da cuenta de la recuperación del protagonismo del Estado, un proceso reciente que se dinamizó a partir de un grave accidente ocurrido en 2012. Cabe recordar que en la década de 1990 se había establecido un esquema de concesiones privadas que incluyó el cierre de ramales, talleres y un importante número de despidos que implicó profundas transformaciones en un sistema que, hasta el momento, había estado en manos de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos (la red había sido nacionalizada en su totalidad en 1947/1948).

[16] También conocida como Centro Cultural Ferroviario de General Rodríguez, la Estación Museo depende del gobierno municipal.

[17] Inauguración de la Estación Museo de General Rodríguez”, 13 de mayo de 2019. En: <https://www.generalrodriguez.gob.ar/noticias/inauguracion-de-la-estacion-museo-de-general-rodriguez/>

[18] Gabriel Noel, “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*, vol. 3, núm. 2, 2013.

[19] Solange Godoy, “Mujeres guardabarreras del ferrocarril...”, *op.cit.*

[20] En el Archivo General Ferroviario, el acceso a los legajos de trabajadoras ferroviarias depende de contar con datos personales como nombre y apellido, documento de identidad, entre otros. Ese requerimiento establece mecanismos de búsqueda desafiantes y complejos.

[21] Johana Kunin, *El poder del cuidado. Mujeres y agencia en la pampa sojera argentina*.

[22] Michelle Chase, *Maternalism and the Moral Authority of Revolution*; Diana Taylor, “Making a spectacle: The Mothers of the Plaza de Mayo”, *Journal of the Motherhood Initiative for Research and Community Involvement*, vol. 3, núm. 2, 2001.

[23] Amaia, Nausia Pimoulier, *Ni casadas ni sepultadas. Las viudas: Una historia de resistencia femenina*.

[24] Decreto 1001/2021. Expediente N° 4050-227.822. Municipalidad de General Rodríguez. Honorable Consejo Deliberante.

[25] Página de Facebook “Estación Museo General Rodríguez”. Año 2021. En: <https://www.facebook.com/p/Estaci%C3%B3n-Museo-General-Rodr%C3%ADguez-100057460239205/>

[26] Esmeralda Ballesteros Doncel, “La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962”, *op. cit.*

[27] Previa a la nacionalización, que dio origen a la empresa RENFE en 1941, existían diferentes compañías entre las cuales se destacan MZA (Madrid a Zaragoza y Alicante), NORTE (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España), Andaluces (Compañía de los Ferrocarriles Andaluces), entre otras.

[28] Belén Moreno Claverías, “«Los empleados humildes de grandes empresas...”, *op. cit.*

[29] Sobre el proceso de depuración y sus consecuencias en el ferrocarril español veáse Francisco Polo Muriel, *La depuración del personal ferroviario durante la Guerra Civil y el Franquismo (1936-1975)*.

[30] Solange Godoy, “Mujeres guardabarreras del ferrocarril...”, *op. cit.*

[31] Uno de los datos más relevantes con los que se cuenta al momento es un censo de personal ferroviario que arrojó como dato que había 371 mujeres que percibían salarios mensuales (Alejandro Bunge, Ferrocarriles argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional), un número que debía incluir trabajadoras que hacían otras tareas (como limpieza o trabajo de oficina) y que deja afuera a las guardabarreras que percibían pagos por día (Solange Godoy, “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)”, *op. cit.*)

[32] Pinto, una localidad de más de 50 mil habitantes, se ubica a 20km de la ciudad de Madrid.

[33] Mario Coronas, “Cristina Marcos Carriazo, «la Cristina»” en *ePinto*, 23 de octubre 2021. En: <https://e-pinto.com/cristina-marcos-carriazo-la-cristina>

[34] Página de Facebook Ayuntamiento de Pinto, año 2017. En: https://www.facebook.com/AytoPinto/?locale=es_LA

[35] Página de Facebook Ayuntamiento de Pinto, año 2017. En: https://www.facebook.com/AytoPinto/?locale=es_LA

[36] Colección del AHF - Álbumes fotográficos. FE- 1166.

[37] Fuente: AHM. Autor: Marcial J. Martínez García (fotógrafo), año 2020.

[38] Mario Coronas, “Cristina Marcos Carriazo, «la Cristina»”, *op. cit.*