

# Mujeres para una empresa moderna: azafatas y empleadas del Centro de Cómputos en la empresa Ferrocarriles Argentinos (1969-1973)



Solange Godoy

Instituto de Altos Estudios Sociales (IDAES), Universidad Nacional de San Martín (UNSAM) /  
Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Argentina.  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2983-7640>

Recibido: 14 de junio de 2020. Aceptado: 29 de diciembre de 2020.

## Resumen

El presente artículo analiza cómo, durante los años 1969 y 1973, la empresa Ferrocarriles Argentinos hizo del trabajo femenino una imagen visible. Como parte de una política de cambio de imagen, durante dicho período, la empresa destinó notable atención a la promoción de dos sectores que se erigían como asidero de la modernización: las azafatas de los Trenes Bandera y las empleadas del flamante Centro de Cómputos. Se argumenta que la atención puesta hacia las mujeres en el ferrocarril estuvo asociada al hecho de que su inclusión fuera considerada modernizante. Para ello, se analizan fuentes documentales y, también, se incorpora el testimonio oral de una azafata de los “Trenes Bandera”.

*Palabras clave:* Ferrocarriles. Trabajo femenino. Modernización. Azafatas. Empleadas.

## Women for a modern company: hostesses and the employees of the Centro de Cómputos in the Ferrocarriles Argentinos company (1969-1973)

## Abstract

This paper analyses how, between 1969 and 1973, the Ferrocarriles Argentinos company made female labor a visible image. As part of a makeover policy, during this period, the company allocated a remarkable attention towards the promoting of two sectors erected as a handle of the modernization: the Trenes Bandera hostesses and the Centro de Cómputos employees. I argue that the attention to the women on the railroad was associated to the fact that their inclusion was considered as a way to modernize the company. To achieve that, I analyse documentary sources and I also include the oral testimony of a Trenes Banderas hostess.

*Keywords:* Railroad. Female labor. Modernization. Hostesses. Employees.  
*Palavras-chave:* Ferrovias. Modernização. Comissaria de bordo. Empregadas.

## Introducción

Durante los años 1969 y 1973, atravesada por el problema de la modernización, la empresa Ferrocarriles Argentinos hizo del trabajo femenino una imagen visible. Aunque ha sido escasamente indagado, el trabajo de las mujeres en la actividad ferroviaria no constituía una innovación en sí misma. Lo notable del período bajo análisis en este escrito está dado por el protagonismo que, en la política promocional de la empresa, adquieren las azafatas de los Trenes Banderas y las empleadas del Centro de Cómputos como parte de un discurso en el que Ferrocarriles Argentinos se construía como una empresa moderna.

Los estudios que han abordado el problema de las políticas modernizadoras en el transporte ferroviario, en las décadas de 1960 y 1970, tendieron a centrarse en sus aspectos racionalizadores, en el redimensionamiento de la red, en el problema del equipamiento y en la conflictividad en el mundo del trabajo (Waddell, 2007; Müller, 2018; Ortega, 2010 y 2019; Agostini, 2016; Sanchez, 2018). Especial énfasis se ha puesto en las propuestas de desarticulación y desmantelamiento que tuvieron lugar durante el gobierno de Frondizi (1958-1962). En cambio, este artículo se centra en un aspecto menos explorado en torno a dichas políticas; para ello, se focaliza en el trabajo femenino y en la singular atención que éste recibió, por parte de Ferrocarriles Argentinos.

El período analizado refiere a las particulares iniciativas que tuvieron lugar durante los años 1969 y 1973, bajo la conducción militar de la empresa, en los momentos previos a la decidida embestida en contra del sistema ferroviario que integraría el proyecto político-económico llevado adelante por la dictadura iniciada en 1976 (Iramain y Perez, 2017). Para ello se pregunta ¿Qué aspectos de los Trenes Bandera y del Centro de Cómputos y, con ellos, de sus trabajadoras fueron resaltados y valorados por la empresa? ¿Qué función cumplían para el discurso por medio del cual Ferrocarriles Argentinos pretendía mostrarse como una empresa moderna? ¿En qué medida podría considerarse que la mayor atención hacia las mujeres en el ferrocarril fue consecuencia del hecho de que se las percibiera como un factor modernizante?

Poner atención en las mujeres en la actividad ferroviaria requiere considerar que se trata de un ámbito laboral casi exclusivamente masculino. A pesar de la importante promoción que recibió el trabajo femenino en las dos áreas en las que se detiene este estudio, el sector ferroviario no modificó el hecho de ser un terreno mayormente integrado por trabajadores varones. Aun así, las iniciativas aquí analizadas deben ser leídas como parte de un conjunto de cambios culturales y sociales que gravitaban en el contexto de los años sesenta y setenta y que veían el incremento de la participación laboral femenina en diferentes ámbitos junto los mayores alcances educativos de las mujeres. Diferentes transformaciones habían puesto en cuestión, con disímiles modulaciones, el modelo tradicional de madre de ama de casa y varón proveedor, así como el imperativo marital y procreador (Barrancos, 2010; Cosse, 2011; Feijoó y Nari, 1996; Manzano, 2018; Pujol, 2007; Wainerman, 2000;). Cabe recordar, además, que, como consecuencia de un proceso en el que se comenzó a contratar mujeres para el trabajo de relaciones públicas —a partir de mediados del siglo XX— variadas empresas volvieron a las mujeres transmisoras y guardianas de la imagen de sus empleadores (Donato, 1990).

En cuanto a las fuentes en las que se apoya el análisis, se ha tomado como *corpus* documental la revista de Ferrocarriles Argentinos, que fue publicada entre los años 1970 y 1973. Destinada a la divulgación pública, esta revista ocupaba un rol importante en la política de cambio de imagen que la empresa se propuso desarrollar. Además, se incorpora el testimonio oral de María Elena Fleitas quien, en 1969, fue la primera convocada para conformar el plantel de azafatas que se desempeñaría en el servicio “El Libertador” (Buenos Aires-Mendoza). Se examina, también, fotografías y otros documentos gremiales y empresariales.

En la primera sección, este artículo se detiene en la situación que atravesaba Ferrocarriles Argentinos en torno al controversial asunto de la modernización de la empresa, jaqueada por el persistente problema del déficit. Durante estos años, elabora un discurso, orientado a revertir la degradada imagen que percibía por parte de la opinión pública, por medio del cual se mostraba como una empresa moderna. Como parte de la promoción de su renovación, los lujosos servicios denominados Trenes Bandera y las instalaciones administrativas del flamante Centro de Cómputos —que lucían novedosos avances tecnológicos—, se constituyeron como piezas clave. La segunda sección explora la creación del servicio de azafatas y su promoción asociada a la mejor atención del público en general pero que se destinaba especialmente a las familias que viajaban con niños y niñas (un punto relevante si se considera que los Trenes Bandera tenían el objetivo de promocionar viajes turísticos, dirigidos a un público familiar). Para ello, se enfatizaba en habilidades que naturalizaba la condición femenina, tales como el cuidado de menores, en articulación con otras habilidades profesionales, como el manejo de idiomas extranjeros o la formación en otras áreas. Por último, en la tercera sección, se examina el modo en el que las empleadas del Centro de Cómputos eran retratadas en su innovadora área de trabajo que contaba con tecnología de punta. Se detalla que ellas eran representadas como mujeres modernas y altamente capacitadas, a la vez que se les asignaba otro tipo de atributos considerados esencialmente femeninos, tales como la belleza o la modestia. En el lenguaje que se configura durante los años analizados, tanto las azafatas como las empleadas del Centro de Cómputos cumplían una función central de acuerdo con los objetivos de cambiar la imagen pública de Ferrocarriles Argentinos y de alcanzar un mejoramiento de sus servicios y organización interna en pos de lograr la modernización de la empresa estatal.

## Ferrocarriles Argentinos, una empresa moderna

El problema de la modernización de los ferrocarriles puede rastrearse desde el momento en que el Estado se convierte en el único empresario de toda la red (Waddell, 2007), con la nacionalización en los años 1947 y 1948.<sup>1</sup> Modernizar, optimizar y reducir el déficit constituían un asunto controversial y constante en relación con el ferrocarril.<sup>2</sup> Claro está que este problema va mucho más allá de la actividad; en cuanto al período aquí analizado, la modernización económica representaba uno de los objetivos centrales de la dictadura de Onganía, iniciada en 1966 (Portantiero, 1977).<sup>3</sup>

Tal es el escenario en el que tiene lugar el arribo de los militares a la conducción de la empresa ferroviaria y, en particular, de Juan Carlos De Marchi como su presidente, entre los años 1967 y 1970. La conducción militar de Ferrocarriles Argentinos continuó luego de la partida de De Marchi. Desde entonces, el General Emiliano A. S. Flouret ocupó el cargo de presidente de la empresa. De acuerdo con lo relatado en la revista oficial en los primeros meses de 1973, esta “conducción militar de Ferrocarriles Argentinos, perfectamente ensamblada en un idóneo y homogéneo equipo de profesionales

1 Para un análisis pormenorizado de las políticas ferroviarias durante el peronismo véase Gómez (2019) y Cardozo (2019).

2 Más allá de que el problema de la modernización se vuelve especialmente notorio y preocupante a partir de la nacionalización, es importante tener en cuenta que se trataba de un problema que la red ya arrastraba desde la crisis de 1930.

3 Signado por el desarrollismo (1958-1972), este período presenta una estrategia que —además de concentradora— tiene un claro perfil modernizador con incidencia de las empresas transnacionales norteamericanas; se verifica un contexto que ha dejado de ser de pleno empleo, aunque tiene lugar una importante creación de empleo asalariado de clase media (Torrado, 2010).

y técnicos del riel, rindió los frutos esperados”.<sup>4</sup> De tal modo, se enaltecía la labor llevaba a cabo durante esos años que había entremezclado conducción militar con profesionales especializados en el área.

Ahora bien, cabe preguntarse, ¿cuáles eran los objetivos que se planteaba esta conducción? En las fuentes consultadas se evidencia un particular discurso en el que se construye la idea de una empresa moderna que pretendía dejar atrás las nociones que la vinculaban a la “desorganización, a la vetustez e irracionalidad”.<sup>5</sup> Estas expresiones dan cuenta de que se reconocía la existencia de una desfavorable imagen en la opinión pública en torno a los ferrocarriles; a saber, se los veía como algo del pasado, obsoleto y que generaba gastos irracionales. En particular, el déficit se había constituido en un tema crítico que permanecía (Müller, 2018) y era fuente de constante preocupación.

Ferrocarriles Argentinos se había planteado revertir la degradada imagen y, para ello, pretendía incidir en la opinión pública; de allí su ímpetu en desplegar una política promocional que evidenciara los cambios por los que atravesaba la empresa. Frente al diagnóstico que afirmaba que había una “falta de una imagen positiva [y] que en la opinión pública existían ciertos prejuicios y pareceres adversos”<sup>6</sup> a los ferrocarriles, se desplegó lo que llamaron una “promoción agresiva”.<sup>7</sup> Lo importante era dejar en claro que Ferrocarriles Argentinos dejaría de ser una empresa deficitaria y vetusta para convertirse en una empresa moderna.

Según enunciaba en su revista, “Ferrocarriles Argentinos está en la etapa de su decisiva modernización y progreso. Una auténtica política empresaria le abrió todas las puertas en el competitivo mercado del transporte y le asignó un sitial preferencial en la promoción turística”.<sup>8</sup> De la cita que pone en relieve la promoción de su modernización y progreso se desprenden otros dos aspectos importantes. Por un lado, da cuenta de un contexto en el que la competencia con otros modos de transporte era un problema. Por otro lado, evidencia la atención particular que se destinaría al transporte de pasajeros de larga distancia con destinos turísticos; los Trenes Banderas muestran de manera ejemplar este último punto, tal como se desarrollará más adelante.

La política de cambio de imagen de la empresa puede analizarse a partir de la atención destinada a la promoción de dos sectores que se erigían como el asidero de la modernización: los servicios de pasajeros de larga distancia, de “nivel internacional”, denominados Trenes Bandera y el flamante Centro de Cómputos, donde se desplegaba toda la tecnología necesaria para lograr el objetivo planteado en pos de alcanzar una mayor organización y racionalización. La promoción de ambos sectores, retratados con imágenes de trabajadoras mujeres, aparece como un elemento central para “cambiar el concepto ferrocarriles”.<sup>9</sup> Éstos dan cuenta de una construcción discursiva, en la que Ferrocarriles Argentinos se presenta a sí misma como una empresa moderna donde las mujeres son “protagonistas de primer rango”.<sup>10</sup>

4 Ferrocarriles Argentinos, Publicación oficial, Año II, N° 7, abril de 1973.

5 *Ibidem*.

6 Ferrocarriles Argentinos, Publicación oficial, Año I, N°2, febrero de 1972

7 *Ibidem*.

8 Ferrocarriles Argentinos, Publicación oficial, Año II, N°7, abril de 1973.

9 *Ibidem*.

10 Ferrocarriles Argentinos, Publicación oficial, Número Homenaje Día del Ferroviario. Año 1970 (Edición Especial).

Haciéndose eco de las transformaciones sociales y culturales que atravesaban a la sociedad argentina, el discurso en torno a la renovación de la empresa ferroviaria encuentra en el trabajo de las mujeres un elemento significativo. Las trabajadoras aparecen como parte de un escenario vinculado a una modernización a la que ellas vienen a apuntalar. En ese sentido, la empresa destaca que:

FERROCARRILES ARGENTINOS es una empresa moderna, para el mundo que vivimos: un mundo en el cual la mujer es una protagonista de primer rango y no un auxiliar tolerado con impaciencia mal disimulada. En FERROCARRILES ARGENTINOS las mujeres son protagonistas de una diaria batalla de servicios a la comunidad. Y realizan sus destinos con una constante afirmación de sus personalidades. FERROCARRILES ARGENTINOS, empresa de hoy, ha dado vía libre a la mujer.<sup>11</sup>

Como se observa, en un contexto que era leído como un escenario en el que la mujer ya no ocupaba un rol secundario, Ferrocarriles Argentinos se reafirmaba como una empresa “de hoy” que recogía tales cambios. En efecto, se colocaba a estas mujeres en un lugar destacado, protagónico, en la “batalla” que enfrentaba en torno a la necesidad de constituirse en una empresa viable y moderna para brindar los servicios que la sociedad requería. Las azafatas de los Trenes Bandera y las empleadas del Centro de Cómputos son retratadas por la empresa bajo esa lógica, aunque ambos sectores evidencian elementos específicos que serán analizados en las siguientes secciones.

## Las azafatas de los Trenes Bandera

Durante los dos primeros años de De Marchi al frente de la empresa, se llevó a cabo una ampliación de servicios que generó el preocupante costo de la sobreutilización del material rodante; sin embargo, luego se advierte un cambio abrupto de política, suprimiéndose servicios de ramales secundarios, a la vez que se ampliaron otros en las líneas troncales (Waddell, 2007). Este es el momento en el que aparecen los servicios de mayor velocidad y confort, llamados Trenes Bandera.

Estos novedosos servicios de pasajeros de larga distancia eran promocionados por la empresa como ferrocarriles de “avanzada para un país en desarrollo”.<sup>12</sup> También se los describía como servicios de “primera categoría que nada deben de envidiar a los de los países más adelantados del mundo y que constituyen motivo de orgullo para la gran familia ferroviaria”.<sup>13</sup> Los trenes denominados “Los Arrayanes” (que conectaba la terminal de Plaza Constitución del Ferrocarril Roca, en Buenos Aires, con la localidad de San Carlos de Bariloche, en la provincia de Río Negro), “El Libertador” del Ferrocarril Gral. San Martín (que cubría el trayecto de Retiro, en Buenos Aires, a la provincia de Mendoza) y el Expreso Buenos Aires- Tucumán se volvieron en un tema central para la política promocional de la empresa; de ese modo, se convirtieron en un símbolo de la innovación y desarrollo.

En cuanto a la política comercial, para los Trenes Bandera se proyectaba la habilitación de oficinas específicas para la venta de boletos en las que se pondría en funcionamiento

<sup>11</sup> Ibídem.

<sup>12</sup> Ibídem.

<sup>13</sup> Ibídem.

una “comercialización personalizada y reserva centralizada de los pasajeros”.<sup>14</sup> Para estos trenes, la empresa también había pautado la impresión de “boletos nominativos tipo avión cuya utilización contribuirá a jerarquizar la imagen empresaria permitiendo además un mejor control”.<sup>15</sup> Aunque se desconoce si efectivamente se logró implementar este tipo de boletos, se puede observar cómo se apelaba al transporte aeronáutico como modelo a imitar. Con el solo acto de emitir un boleto tipo avión se enviaba un doble mensaje; por un lado, se esperaba mejorar la imagen de la empresa, al elevar su estatus siguiendo el ejemplo de la aviación comercial y, por otro, se comunicaba que su aplicación conllevaría a fiscalizar el pago de boletos con mayor eficiencia, lo cual no era un tema menor para una empresa que acarreaba con el estigma de ser deficitaria. Asimismo, se iniciarían campañas de promoción de estos servicios destinadas a profesionales del turismo y a los organismos provinciales y nacionales del turismo.<sup>16</sup>

El Expreso “El Libertador” se enarbolaba como uno de los servicios más lujosos. La empresa se ocupaba de destacar especialmente sus características y remarcaba que era “capaz de conformar las más variadas exigencias”.<sup>17</sup> Se mencionaba, además, que “todo el servicio es de primerísima calidad y fácilmente comparable a los mejores del mundo [y que] viajar en el expreso resulta un verdadero placer”.<sup>18</sup> Entre sus comodidades, se incluía “dormitorios y coches Pullman con aire acondicionado, servicio de comedor con cocina internacional y un lujoso “Snack” bar”.<sup>19</sup>

Los servicios contaban, también, con un plantel de azafatas. Especialmente convocadas para los Trenes Bandera, las azafatas constituían una parte importante de la promoción que la empresa hacía. Se trataba de mujeres que, en general, se habían desempeñado previamente en áreas administrativas dentro del ferrocarril. La primera en ser convocada, en el año 1969, fue María Elena Fleitas, quien trabajaba como secretaria en la gerencia del ferrocarril San Martín. De acuerdo con el testimonio oral de María Elena, en el momento en el que el coronel que ocupaba el cargo de gerente le ofrece el puesto, ella tenía 23 años (aunque no todas las azafatas convocadas tenían edades tan jóvenes).

Acerca de las funciones que debía cumplir una azafata dentro de la formación, María Elena señala que cada una de ellas tenía asignado un coche. Poner música, entregar un periódico como obsequio a quienes viajaban, distribuir pequeñas almohadas y enviar telegramas —un servicio que el tren ofrecía en forma gratuita para que pasajeros y pasajeras pudieran comunicar algún aviso— eran algunas de las tareas puntuales que ella realizaba. Como puede observarse, la atención al público se ejecutaba por medio de importantes detalles que hacían al distinguido servicio ofrecido por los Trenes Bandera. Según cuenta la ex azafata, los coches comedor eran similares a un hotel de 5 estrellas, había un menú a la carta, flores en las mesas, manteles, traían la comida en un carrito con guantes blancos, daban una carta de vinos; para ella, “El Libertador” era de los mejores trenes que había en ese momento.

Durante el período en el que María Elena se desempeñó como azafata en “El Libertador”, fue convocada, también, para integrar el *stand* de Ferrocarriles Argentinos en la

14 Ferrocarriles Argentinos. Publicación Oficial. Año I, N°2, febrero de 1972.

15 *Ibidem*.

16 *Ibidem*.

17 *Ibidem*.

18 *Ibidem*.

19 *Ibidem*.

famosa exposición anual de la Sociedad Rural Argentina. Este es un tema que asumía particular interés porque era una instancia en la que podía desplegar su política de promoción de las acciones que venía trazando. En términos de la empresa, el “aporte de Ferrocarriles Argentinos a las exposiciones más importantes realizadas dentro y fuera del país fue prevalente, dinamizando una política promocional”<sup>20</sup>

La imagen de María Elena en la exposición la muestra como una mujer esbelta que lleva una delicada y formal vestimenta integrada por un vestido, una chaqueta y guantes blancos (Figura 1). La ropa que debían usar había sido especialmente diseñada para ellas; la empresa puso a su disposición a un conocido modisto de la época que elaboró el uniforme conforme a las indicaciones de María Elena. Este punto demuestra una evidente sintonía con los uniformes elegantes y de diseñador que hacían al glamour de las azafatas de las compañías aéreas argentinas en esos años (Piglia, 2019).



Figura 1. María Elena Fleitas en la exposición de la Sociedad Rural Argentina, siendo parte del stand de Ferrocarriles Argentinos. Fuente: Archivo personal de María Elena Fleitas (1969).

<sup>20</sup> Ferrocarriles Argentinos. Publicación Oficial. Año II, N° 7, abril de 1973.

La iniciativa de crear el servicio de azafatas se dio de la mano de los militares que habían arribado a Ferrocarriles Argentinos y se habían hecho cargo de su conducción. María Elena relata que estos militares habían viajado a Estados Unidos y pudieron ver que allí las mujeres ya se desempeñaban como azafatas en los ferrocarriles. Bajo la motivación por modernizar la empresa, se propusieron entonces imitar el ejemplo del país norteamericano incorporando mujeres para este sector, lo cual, en Argentina, sería visto como una innovación.<sup>21</sup>

Cabe recordar que el ferrocarril estadounidense había ya incursionado en la contratación de personal femenino para este tipo de tareas (a las que, inicialmente, llamó *Nurse-Stewardesses*) desde la década de 1930. Dicho servicio —que se mostraba brindando especial atención a infantes—, fue parte de una serie de acciones desplegadas como consecuencia del renovado impulso en la promoción de viajes turísticos familiares en trenes económicos, en el contexto de la Gran Depresión (Burman, 2010).

La recurrencia de la imagen femenina como parte de un ferrocarril modernizado es verificable en fotografías, folletos y afiches que la empresa usaba como parte de su política de promoción. En uno de ellos, que fue reproducido por la revista, se lee el siguiente texto:

Algunos creyeron que los ferrocarriles iban a desaparecer en el mundo. Otros acertaron. Claro que, mejor que acertaron, deberíamos decir: estudiaron a fondo los cada día más intrincados problemas del transporte. Y los comprendieron. Y en la solución Argentina, España, Estados Unidos, Francia, Japón y muchos otros países coincidieron. La Ferrovía es y será, el mejor medio para resolver los ya colosales dilemas que plantean el movimiento de pasajeros en áreas de conglomerados superpoblados, y el traslado de producción.<sup>22</sup>

Haciendo parte de un grupo selecto de Estados, la cita hace referencia a Argentina como un país que ha encontrado la respuesta a los problemas de crecimiento de las grandes ciudades y de la economía. No quedan dudas acerca del intento de jerarquizar y legitimar el modo de transporte ferroviario; sin embargo, se generan algunas preguntas acerca de las características que debería tener la red. De acuerdo con lo planteado en el texto citado, se puede entrever cierto privilegio hacia el transporte de carga y los servicios metropolitanos, además de los ya mencionados trenes de lujo con fines turísticos. Esto significaba una pérdida de interés por los trenes de pasajeros de larga distancia a otros puntos del país, por fuera de los destinos de los Trenes Bandera, tal como ya venía ocurriendo a partir del cierre de algunos de ellos.

Ahora bien, merece atención el dibujo que integra el afiche publicitario que muestra a una azafata (Figura 2). Ella sirve una taza de café a un hombre adulto que viste un elegante traje; a su lado, una mujer bebe un cóctel. Ambas personas están reposadas en asientos acolchonados y con un mullido apoya brazos. Hacia el centro del dibujo, un ferrocarril elevado, atraviesa la imagen que describe un ferrocarril renovado, modernizado.

21 Entrevista realizada por la autora a María Elena Fleitas, el 28/11/2018 en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

22 Ferrocarriles Argentinos. Publicación oficial. Año 1, N°2, 1971.

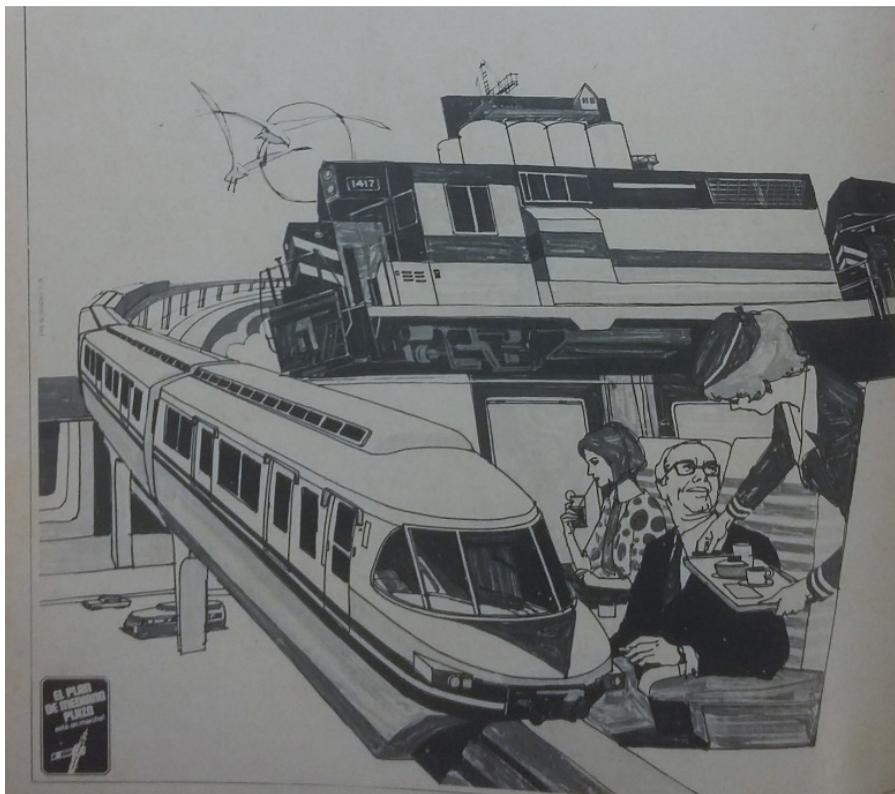


Figura 2. Afiche publicitario del servicio de ferrocarriles con la atención de una azafata. Fuente: Ferrocarriles Argentinos (1971).

Asimismo, en una nota se hacía referencia a una joven azafata de nombre Lucía del Carmen, quien fuera entrevistada por la revista. El texto hace énfasis en su sonrisa y cordialidad, a la vez que se acentúa su formación profesional, su experiencia laboral previa y el manejo de un idioma extranjero:

Una sonrisa y una palabra solícita en un feliz itinerario. Lucía del Carmen Calzada, 22 años, maestra, ex asistente de cirugía, conversa, en portugués, con una pareja de turistas brasileros a punto de emprender viaje hacia Bariloche en el tren “Los Arrayanes”, cuando llegamos al andén 13 de Constitución para entrevistarla.<sup>23</sup>

En el cuerpo de la entrevista publicada por la revista, se mencionan las palabras de la azafata. Allí se muestra cómo Lucía del Carmen describía su tarea:

Atender a los niños y damas que viajan en el tren, haciéndoles más agradable el viaje. Y muchas veces secundo a la doctora que viaja para prestar atención médica a los pasajeros que lo necesitan, actuando como enfermera y poniendo inyecciones. En treinta horas de viaje siempre hay alguien que necesita algún medicamento inyectable. Y para saber esto me ha capacitado muy bien mi profesión anterior. También proyectamos películas y atendemos a los espectadores en el coche-cine del tren.<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Ferrocarriles Argentinos. Publicación Oficial. Número Homenaje Día del Ferroviario. Año 1970 (Edición Especial).

<sup>24</sup> *Ibidem*.

Tal como contaba Lucía del Carmen a la revista, y como puede verse en las imágenes que siguen, el trabajo de las azafatas es asociado a la atención de “niños y damas” (Figuras 3 y 4). Puede pensarse que, aquí, parece haber una presentación de la tarea como si éstas tuvieran en sí mismas cualidades propias de uno u otro sexo, al decir de Joan Scott (2000). Son estas descripciones y decisiones de emplear mujeres en estos puestos (y no en otros) las que terminan por construir, crear, una categoría de “trabajo de mujeres”, de acuerdo con la autora.<sup>25</sup> Apelando a una asignación de los espacios de lo femenino (Molina Petit, 1994), se recurría a destrezas propias del desempeño de las mujeres en el ámbito doméstico y en relación con la maternidad.<sup>26</sup>



Figura 3. Una azafata sostiene, en un brazo, a un niño mientras le muestra una flor que ella tiene en su mano derecha. Fuente: *Ferrocarriles Argentinos* (1971).

<sup>25</sup> Siguiendo a Kergoat (2003), la división sexual del trabajo asigna, de modo prioritario, a los hombres a la esfera productiva y a las mujeres, a la reproductiva. Esta noción contempla el acaparamiento de las funciones con alto valor social por parte de los varones. De tal modo, para Kergoat, la división sexual del trabajo se rige por el principio de separación (trabajos de hombres, por un lado, y trabajos de mujeres, por otro) y por el principio jerárquico (que valora más el trabajo de los hombres). A pesar de su notable presencia en diferentes sociedades, la autora recuerda que la división sexual del trabajo no es un dato inmutable, sino que se presenta bajo modalidades concretas que varían considerablemente en tiempo y espacio. Respecto de la segregación genérica del empleo, Queirolo (2020) sostiene que los procesos de feminización de las ocupaciones produjeron dos efectos contradictorios. Así como hicieron posible que las mujeres ocuparan ciertos puestos al ponderarse atributos de su naturaleza femenina, estos procesos, a la vez, desconocieron dichos atributos como una calificación.

<sup>26</sup> Sobre la noción de maternalismo, entendida como asociación entre la condición femenina y la maternidad, véase Nari (2004); sobre domesticidad puede consultarse el estudio de Nash (2006).



Figura 4. El servicio de una azafata de los “Trenes Bandera” cuya imagen es acompañada de un epígrafe que reza “La atención, cuando más chico es el viajero, más y más grande se torna”. Fuente: *Ferrocarriles Argentinos* (1971).

Las Figuras 3 y 4 muestran a las azafatas cargando a un niño, en el primer caso, y alimentando a una niña, en el segundo caso. Además de mostrar las funciones de las trabajadoras, las imágenes dan cuenta de un tipo de público particular, asociado a familias que, con sus hijos e hijas, viajaban a los destinos turísticos que los Trenes Bandera ofrecían.



Figura 5. Azafata de ferrocarriles en el “magnífico confort de una función cinematográfica” que funcionaba en el servicio “Los Arrayanes”. Fuente: *Ferrocarriles Argentinos* (1971).

Asimismo, como parte de su lujoso servicio, estas formaciones contaban con un coche-cine donde se proyectaban películas, tal como refirió antes Lucía del Carmen en la

entrevista que le hiciera la revista. En la Figura 5 se puede apreciar a una azafata que, ante un público más adulto que el de las imágenes anteriores, reparte folletos (presumiblemente la programación de las proyecciones). La fotografía recalca la promoción que la empresa hacía de su coche-cine, como parte de su distinguido y exclusivo servicio, recurriendo a la imagen de la azafata.

Es importante integrar este asunto a uno de más largo alcance que puede considerarse como un proceso de construcción del sector de camareras/azafatas como un trabajo de mujeres. La denominación camareras refiere a, prácticamente, las mismas tareas desempeñadas por quienes más tarde serían llamadas azafatas. El Reglamento Interno Técnico Operativo (EFEA/Secretaría de Transporte, 1958), que describe y protocoliza el trabajo a realizar para cada sector, utiliza la expresión camarero. Es posible interpretar que, este cambio en el uso coloquial del término, aparece con los Trenes Bandera, como parte de la política de cambio de imagen. El hecho de que se haya recurrido a la palabra azafata indica una clara alusión al personal del transporte aeronáutico, que constituía un modelo de innovación y desarrollo a imitar, tal como se vio también con la emisión de boletos tipo avión.

Dicho proceso puede reconstruirse, al menos parcialmente, a partir de un hecho que recibió algo de atención por parte de la prensa gráfica comercial y gremial. Algunos años antes, la incorporación de trabajadoras mujeres para ocupar el puesto de camareras había generado un importante conflicto con sus pares varones. En el año 1964, en el ferrocarril Mitre, el sector de camareros realizó una huelga en contra de la “utilización de personal femenino en tareas de camarera”<sup>27</sup> —debido a que se había vulnerado el escalafón que regía la carrera laboral que permitía el acceso a esta especialidad— logrando la desafección de estas trabajadoras.

Tal como ya ha sido analizado (Godoy, 2020), se trataba de un plantel femenino creado, en 1962, por la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino —nombre con el que, en ese entonces, se denominaba a la más tarde llamada Ferrocarriles Argentinos— como parte de un objetivo de mejorar su imagen y de ofrecer mejores servicios. En aquella ocasión, el plantel de camareras fue un tema extensamente debatido por el gremio Unión Ferroviaria (UF) ya que entre los integrantes de la Comisión Directiva había desacuerdos acerca de su aceptación o no. Mientras UF establecía negociaciones con la empresa (proponiendo aceptar a las camareras y, a cambio, obtener otras mejoras para los camareros varones), irrumpió la huelga de los camareros.

Para el caso que se analiza aquí, uno de los elementos que podría contribuir a explicar la no resistencia de sus pares varones es el contexto autoritario del gobierno de facto que había iniciado con Onganía.<sup>28</sup> Es importante destacar que durante el período 1967-1970, el sindicato UF permaneció intervenido; sobre este punto, Matías Sánchez señala que:

Bajo la dictadura militar conocida como la “revolución argentina” se logró avanzar en la reestructuración venciendo las resistencias de los obreros del riel. Para esto, el onganiato contaba no sólo con la fuerza militar; también pudo utilizar otros recursos, como la intervención de la Unión Ferroviaria y de las seccionales más combativas y la “colaboración” de sectores gremiales aliados al gobierno” (2018: 220).

<sup>27</sup> “Utilización de personal femenino en tareas de camarera”, *El Obrero Ferroviario*, N°790, septiembre de 1964.

<sup>28</sup> Para un mayor análisis de la relación entre el gobierno de facto de Onganía y los gremios ver también Schneider (2001).

Más atrás en el tiempo, puede rastrearse un antecedente del año 1958, registrado por la empresa por medio de una serie de fotografías. Se trataba de dos mujeres, que en ese momento fueron llamadas recepcionistas (aunque sus tareas se correspondían con las del sector de camareros) contratadas para el servicio “El Marplatense” (Buenos Aires-Mar del Plata). En un gesto de reafirmar una destreza que ellas portaban para ese trabajo, en una de las imágenes se las ve posando en el andén con una vestimenta más sobria que la utilizada años después por las azafatas, sosteniendo un moisés con un recién nacido (Figura 6).



Figura 6. Recepcionistas del servicio “El Marplatense” de la Línea Gral. Roca. Fuente: *Archivo General de la Nación, Departamento Documentos Fotográficos (1958)*.

Las azafatas de los Trenes Bandera (al igual que había ocurrido con las camareras del servicio “El Marplatense”, en 1958) eran representadas desde un evidente maternalismo, cargando en sus brazos a un niño o alimentando a una niña (como se vio en las Figuras 3 y 4). Sin embargo, esto no implicaba para la empresa dejar de poner en relieve que estas azafatas portaban, también, otras cualidades profesionales —como, por ejemplo, el dominio de idiomas extranjeros, cuya importancia es notable si se considera que se pretendía atraer a un público asociado al turismo—. A la luz de los eventos ocurridos con las camareras del Ferrocarril Mitre, uno de los factores que explica el especial ahínco puesto en los perfiles profesionales de las azafatas está dado porque, en aquel momento, el plantel de camareras había sido acusado de ser algo “decorativo”<sup>29</sup> e “inefcaz en su función”<sup>30</sup> e, incluso, un gasto innecesario para ferrocarriles que dan déficit.<sup>31</sup>

Respecto de las características de sus tareas, hay una que presenta algunas especificidades sobre las cuales es preciso detenerse. De acuerdo con los estudios de Arlie Hochschild (1983), hay trabajos que requieren de una serie de actividades que implican tareas físicas o mentales junto con otras vinculadas a la expresión y regulación de las emociones, tal como la mencionada sonrisa y la palabra solícita

<sup>29</sup> “Acta Nº14 de la Comisión Directiva”, UF, 1964, p. 11.

<sup>30</sup> “Acta Nº9 de la Comisión Directiva”, UF, 1963, p. 105.

<sup>31</sup> Op. Cit., 1963, p. 106.

de la azafata. Como lo enunciara la socióloga norteamericana, el trabajo emocional (*emotional labor*) es un aspecto exigido para ciertos puestos, que en algunos casos se corresponden con aquellos en los que las mujeres han sido consideradas como más capaces (aunque no en forma exclusiva). Los puestos de camareras y azafatas en los ferrocarriles, en tanto suponían un trato cara a cara con pasajeros/as e implicaban hacerles más agradable el viaje, pueden ser considerados bajo esta noción. Al igual que ocurría con el caso de las asistentes de vuelo que analizó Hochschild, estos puestos requieren de un aprendizaje en torno a cómo comportarse con el público, sonriendo y siendo amables. En las sociedades de servicios y, en especial, en estos sectores que se proponían ofrecer mayores comodidades al público usuario como elemento distintivo, el trabajo emocional es un componente básico de los requerimientos laborales (Bericat, 2000).

Ferrocarriles Argentinos apeló a un tipo de imagen que asignaba a las trabajadoras ciertos rasgos tradicionalmente asociados a la condición femenina y que naturalizaba un rol maternalista. En forma simultánea, puso en relieve una imagen de las azafatas que las mostraba como mujeres profesionales y modernas. Los atributos que se le adscribía en cuanto al desenvolvimiento de sus tareas laborales, junto con el eco que la empresa se hacía del rol más protagónico de la mujer en la sociedad hacia fines de los años sesenta y principios de los setenta, fueron puestos en escena como signos de modernización. En esa clave, hacer de este sector un trabajo de mujeres, era un modo de mejorar el servicio y de modernizarse.

## El Centro de Cómputos y el trabajo femenino

Desde 1970, otra área de trabajo especialmente novedosa era promocionada por la revista de la empresa. El Centro de Cómputos se erigía como una de las más notables expresiones de que Ferrocarriles Argentinos era una empresa moderna. Si bien las mujeres se han desempeñado en dependencias administrativas del ferrocarril desde mucho antes, aquí se observa una singular consideración hacia quienes realizaban sus labores en el Centro de Cómputos.

En sus instalaciones, ubicadas en la Capital Federal, se reunía información necesaria para el manejo operativo de la empresa; se confeccionaban procesos histórico-estadísticos, contables, económico-financieros buscando simplificar y unificar las tareas asociadas a las distintas líneas ferroviarias.<sup>32</sup> En ese sentido, se proponía alcanzar un objetivo latente desde el momento de la nacionalización de las líneas que habían pertenecido a diferentes compañías, la unificación y coordinación centralizada en una sola empresa estatal. Las tareas que allí se efectuaban eran variadas, así como el nivel de calificación requerido; tal como se mostrará a continuación, en la revista se describía la labor de perforadoras, operadoras de microfilms, ingenieras, entre otras. En la cita que sigue se observa un esfuerzo por lucir el Centro de Cómputos como un espacio de cara a un futuro promisorio para el que la empresa se prepara, con eficiencia y competitividad:

El advenimiento de los equipos electrónicos para procesar información, ha abierto ante el hombre las puertas de un futuro antes unimaginable. Los sistemas electrónicos se utilizan tanto en la contabilidad como en la exploración del espacio o en la medicina, cubriendo todas las actividades del hombre moderno. Con esa

32 Ferrocarriles Argentinos, Publicación Oficial, Año II, Nº 7, abril 1973.

certeza, Ferrocarriles Argentinos ha concebido nuestro Centro de Cómputos. Sin duda alguna el futuro de la empresa exigirá, para una operativa eficiente y competitiva, sustentarse en una base sólida de transmisión de la información y procesamiento automático de datos.<sup>33</sup>

El texto precedente era acompañado de una fotografía que exhibía una nutrida cantidad de trabajadoras en una oficina. Un epígrafe describía: “Trabajan las perforadoras. El cómodo desempeño del personal se asegura, con música ambiental y clima controlado” (Figura 7). Asimismo, en cuanto al archivo de la documentación de la empresa, se hacía gala del nuevo sistema de microfilme donde las mujeres también serían protagonistas. En este sentido, se afirmaba que “la incorporación de modernos sistemas de microfilme que permiten, en reducidos espacios, conservar lo que luego ha de ser la verdadera historia de nuestros ferrocarriles”.<sup>34</sup> En esa novedosa incorporación, la publicación de la empresa destacaba a las “capacitadas y bellas operadoras tiene a su cargo todo lo relativo a tales microfilmes”<sup>35</sup> (Figura 8). De ese modo, se relucía el ambiente con tecnología de punta de la mano de trabajadoras mujeres a quienes se elogiaba tanto por su formación como su apariencia física.



Figura 7. Perforadoras trabajando en el Centro de Cómputos. Fuente: *Ferrocarriles Argentinos* (1971).

<sup>33</sup> Ferrocarriles Argentinos, *Publicación Oficial*, Año I, N°4, junio de 1971.

<sup>34</sup> Ferrocarriles Argentinos. *Publicación Oficial*. Año I, N°5, agosto de 1971.

<sup>35</sup> *Ibidem*.



Figura 8. Una sonriente operadora que se desempeña en el sector de documentación donde se ha incorporado el “moderno sistema de microfilme”. Fuente: *Ferrocarriles Argentinos* (1971).

En ocasión de la inauguración de dicho Centro de Cómputos, una ingeniera aeronáutica, que se desempeñaba en el sector, es entrevistada para la publicación oficial. Fadua E. Bittar de Cena portaba, según la nota, una “frágil figura” frente a la cual, se menciona que “no sospechábamos cuánta fortaleza y cuánta riqueza se escondía en esta pequeña, comunicativa y sencilla especialista de sistemas del Subcentro de Estudios Técnicos, de dicho centro”.<sup>36</sup> En tal descripción del inesperado encuentro con la “fortaleza” y “riqueza”, que porta Fadua, se advierte un esfuerzo por querer destacar su notable formación profesional, su calidad de especialista y el aporte que ella significaba para la empresa. Esto puede verse, también, en el siguiente fragmento donde se mencionan las tareas que Fadua llevaba a cabo en Ferrocarriles Argentinos:

Colaborar en este aspecto importantísimo del desarrollo, que es llevar a sus máximas posibilidades el desenvolvimiento del transporte ferroviario, que es vital para el país (...) Simplificando, diría que estoy abocada a una tarea que sabrán valorar todos los que trabajan en la Empresa; la solución de un problema casi insoluble hasta la fecha: la confección de un solo libro de distancias kilométricas para todos los FERROCARRILES ARGENTINOS (...) De manera que

<sup>36</sup> Ferrocarriles Argentinos. Publicación Oficial. Número Homenaje Día del Ferroviario. Año 1970 (Edición Especial).

un jefe de estación no tenga que efectuar infinitos cálculos para determinar el itinerario y las tarifas a aplicar, cuando intervienen simultáneamente, varios ferrocarriles.<sup>37</sup>

Para una empresa que cargaba con la imagen de ser irracional y falta de organización, la tarea de la ingeniera, que se describe en el fragmento, se vuelve una pieza fundamental. En la misma nota, se hace referencia también a otra mujer, María Cristina Núñez. Ella se desempeñaba como Encargada de Control de Gestión en la Gerencia de Abastecimiento y “tiene especialmente a su cargo el control del stock de combustible” de toda la empresa.<sup>38</sup> María Cristina era representada como una mujer “modesta, pero con seguridad”.<sup>39</sup> Es notable que la modestia era definida como una “característica esencialmente femenina” que logra conjugarse con el “ser una mujer moderna”.<sup>40</sup> Estas expertas que se desempeñaban en un área de trabajo estratégica eran vistas como mujeres modernas a las que, al mismo tiempo, se les atribuía otra serie de rasgos esencialistas en torno a la condición femenina, como la modestia o la fragilidad.

En apariencia contrastantes e incompatibles, las controversias de este discurso que mostraba mujeres modernas y profesionales con una simultánea atribución de elementos tradicionales puede leerse bajo el prisma que propone el antropólogo Fernando Balbi. Desde su óptica, los entrecruzamientos de estos aspectos, las zonas grises, ambiguas, que se interceptan y combinan son inherentes a la vida social y constituyen facetas claves de su funcionamiento (Balbi, 2007). En esa dirección, es posible interpretar estos hallazgos como parte de las tensiones transitadas por una etapa que, según Valeria Manzano (2018), ha estado signada tanto por el cambio como por el autoritarismo. A su vez, Isabella Cosse (2010) demuestra que mientras se expandían las consignas de igualdad y los discursos de corte modernizante, las publicidades presentaban a secretarías y azafatas cuya misión era atender los requerimientos de los varones, con implícitas connotaciones sexuales. Estas controversias dan cuenta de los alcances y las limitaciones que presentaba el lenguaje en torno a la modernización hacia fines de los años sesenta y principios de los setenta.

Si bien la mujer es presentada como una protagonista de primer rango, en las fuentes consultadas hay un privilegio por narrar las experiencias de trabajadoras con niveles educativos elevados y/o a imagen de las clases medias. No se advirtió referencia alguna a quienes se desempeñaron en otros sectores del ferrocarril —tal vez menos modernos, de acuerdo con esta mirada— como las guardabarreras o las encargadas de limpieza, por ejemplo. Aquí cabe recordar que, aunque su participación laboral en la actividad ha sido significativamente menor que la de sus pares varones y que ésta se ha restringido solo a algunas áreas puntuales, las mujeres han trabajado en los ferrocarriles desde, al menos, fines del siglo XIX.<sup>41</sup>

Desde el punto de vista de Cosse, mientras las obreras debían trabajar para sobrellevar sus problemas económicos, para los años sesenta “la realización extradoméstica y la impugnación del ama de casa eran un símbolo de pertenencia a una clase media con

37 *Ibidem*.

38 *Ibidem*.

39 *Ibidem*.

40 *Ibidem*.

41 En América Latina, el trabajo femenino ferroviario constituye un problema escasamente estudiado; sobre el caso argentino puede consultarse Godoy (2020). En cuanto a las mujeres en el sector ferroviario español, los estudios de Ballesteros Doncel (2003 y 2013) han contribuido notablemente. Wojtczak (2005) y Burman (2009) han indagado en los casos de Gran Bretaña y Estados Unidos respectivamente.

capital cultural, por ello mismo modernizante” (2010: 136). A la luz del planteo de la autora, el lugar desde el cual Ferrocarriles Argentinos narraba la experiencia de las trabajadoras mujeres lleva a considerar que ellas aparecían como la evidencia de que Ferrocarriles Argentinos era una “empresa de hoy”. En una doble dirección, las trabajadoras adquirieron un lugar protagónico porque Ferrocarriles Argentinos era una empresa moderna que les había abierto las puertas, en consonancia con las transformaciones sociales y culturales del período. Pero, al mismo tiempo, su caracterización como empresa moderna se construye gracias a las mujeres, de allí que puedan ser consideradas como un factor modernizante.

En sintonía con lo analizado para el caso de las azafatas, las empleadas del Centro de Cómputos constituían una contribución insoslayable para los objetivos que perseguía la empresa, mejorando los servicios ofrecidos y fortaleciendo una organización interna eficiente. Desde sus variados puestos, aportaban, también, al tan necesario y buscado cambio de imagen, por medio de la agresiva política promocional.

## Consideraciones finales

Se ha aspirado a narrar el escenario de las controversiales políticas de racionalización y modernización de los ferrocarriles desde un ángulo aún poco explorado. En esa línea de investigación, el trabajo femenino ferroviario resultó una mirada novedosa en torno a las pugnas sobre el sistema ferroviario y su vinculación con procesos que atravesaba la sociedad argentina hacia los años sesenta y setenta.

Reconociendo que la opinión pública tenía una mirada adversa sobre los ferrocarriles, la empresa diseñó, durante los años analizados, una serie de iniciativas destinadas a revertirla. Se desplegó, entonces, aquello que se diera en llamar una promoción agresiva que le permitió poner en valor una serie de innovaciones que le permitieran mostrarse como una empresa moderna. En esa dirección, crearon los Trenes Bandera, unos servicios de pasajeros de larga distancia de mayor velocidad y confort, que contaban con un plantel de azafatas especialmente conformado para desempeñarse en el lujoso tren. A su vez, se inauguró una dependencia administrativa con tecnología de punta, el Centro de Cómputos, donde se destacó el trabajo de empleadas altamente capacitadas. Ambos eran evidencia de una empresa que se renovaba al tiempo que hacían del trabajo femenino una imagen visible.

Esta mujer como protagonista de primer rango, tal como refería Ferrocarriles Argentinos, se corresponde con el modelo de mujer moderna, independiente y profesional vinculado al perfil de clase media. Ellas, las azafatas y personal del Centro de Cómputos, eran un factor modernizante que la empresa parecía necesitar; de allí su esfuerzo por destacarlas, valorarlas y convertirlas en una imagen de los ferrocarriles modernos que el país requería. Estas mujeres que se desempeñaron en los ferrocarriles aparecen retratadas como evidencia de una empresa estatal que dejaba atrás el estigma de la obsolescencia, vetustez y desorganización.

Las azafatas y las empleadas del Centro de Cómputos fueron representadas como mujeres modernas expertas en sus áreas, que hablaban lenguas extranjeras, con impecable elegancia y profesional comportamiento. Como se señaló, todo ello coexistía con un conjunto de características que eran consideradas esencialmente femeninas tales como la atención a niños y damas, la modestia, la belleza y la sonrisa. Así, se convirtieron en la imagen de una empresa que se renovaba pero que, a la vez, lo hacía con la precaución de que esos cambios no fueran leídos como meramente superficiales, de allí que se exaltara el perfil profesional de estas trabajadoras.

## Bibliografía

- » Agostini, L. (2016). “Paiva La heroica”. La comunidad ferroviaria movilizada en 1961. En Alonso, L. y Vega, N. (Comps.) *Lugares de lo colectivo en la historia local. Asociaciones, trabajadores y estudiantes en la zona santafesina*. Santa Fe: María Muratore Ediciones.
- » Balbi, F. (2007). *De leales, desleales y traidores: valor moral y concepción de política en el peronismo*. Buenos Aires: Antropofagia.
- » Ballesteros Doncel, E. (2003) La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962. En C. Sarasua y L. Galvez (Eds.), *¿Privilegios o eficiencia?: Mujeres y Hombres en los mercados de trabajo*. Alicante: Publicaciones de la Universidad, pp. 335-354.
- » Ballesteros Doncel, E. (2013) “Las mujeres en el ferrocarril: acceso restringido”, XI Congreso Español de Sociología. Facultad de Ciencias Políticas y Sociología. Universidad Complutense de Madrid, 10-12 de julio de 2013.
- » Barrancos, D. (2010) *Mujeres en la sociedad argentina: una historia de cinco ciclos*. Buenos Aires: Sudamericana.
- » Bericat Alastuey, E. (2000) La sociología de la emoción y la emoción en la sociología. *Papers, Revista De Sociología* 62, 145-176.
- » Burman, S. (2009). Women and Railroading. *Trains Railroad History*, Núm. 16.
- » Burman, S. (2010) Pictorial Feature: Nurses, hostesses & Jr’s. Recuperado de: <http://www.americanrailroadwomen.com/RR%20Nurses%20Pg.html>
- » Cardozo, D. (2019). La gestión ferroviaria del Estado peronista: entre dudas, carencias y desafíos. En J. Vidal Olivares y T. Gómez (Comps.), *Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (Siglos XIX y XX)*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Eudeba.
- » Cosse, I. (2010). *Pareja, sexualidad y familia en los años sesenta. Una revolución discreta en Buenos Aires*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.
- » Cosse, I. (2011) Claudia: la revista de la mujer moderna en la Argentina de los años sesenta (1957-1973). *Revista Mora*, vol. 17, N°1.
- » Donato, Katherine (1990) Keepers of the Corporate Image: Women in Public Relations. En Reskin, B. y Patricia Roos, P. (Comps.), *Job queues, gender queues: explaining women’s in roads in to male occupations*. Philadelphia: Temple University Press.
- » EFEA/Secretaría de Transporte (1958). *Reglamento Interno Técnico Operativo. Para el gobierno de los empleados solamente*. Buenos Aires: Talleres Gráficos del Ferrocarril General Belgrano.
- » Feijoó, M. y Nari, M. (1996) Women in Argentina during the 1960s. *Latin American Perspectives*, Issue 88, vol. 23, N°1, 7-26.
- » Godoy, S. (2020). El conflicto de las camareras del ferrocarril Mitre: tensiones en el mundo del trabajo ferroviario en contextos de reestructuración y modernización (Argentina, 1962-1964). *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24, enero- junio: pp. 168-202.
- » Gómez, T. (2019). “Transportes para el pueblo”: dilemas de la política

- ferroviaria en el primer y segundo gobierno peronista (1946-1951 y 1952-1955). En J. Vidal Olivares y T. Gómez (Comps.), *Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (Siglos XIX y XX)*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Eudeba.
- » Hochschild, A. (1983). *The managed heart: commercialization of human feeling*. Berkeley: University of California Press.
  - » Iramain, L. y Pérez, V. (2017). Rieles y política económica durante la última dictadura cívico-militar argentina (1976-1983). *Sociohistórica* 39, e021, 1er. Semestre.
  - » Kergoat, D. (2003) De la relación social de sexo al sujeto sexuado. *Revista Mexicana de Sociología*, año 65, N° 4, oct-dic.
  - » Lobato, M. (2007). *Historia de las trabajadoras en la argentina (1869-1960)*. Buenos Aires: Edhasa.
  - » Manzano, V. (2018). *La era de la juventud. Cultura, política y sexualidad desde Perón hasta Videla*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
  - » Molina Petit, C. (1994). *Dialéctica feminista de la ilustración*. Barcelona: Anthropos.
  - » Müller, A. (2018). *La cuestión ferroviaria en Argentina*. Buenos Aires: Biblos.
  - » Nari, M. (2004). *Políticas de maternidad y maternalismo político. Buenos Aires (1890-1940)*. Buenos Aires: Editorial Biblos.
  - » Nash, M. (2006). Identidad cultural de género, discurso de la domesticidad y la definición del trabajo de las mujeres en la España del Siglo XIX. En G. Duby y M. Perrot (Dirs.), *Historia de las mujeres en occidente*. Madrid: Taurus Minor.
  - » Ortega, F. (2010). De la modernización a la racionalización. Políticas adoptadas por Frondizi ante la crisis ferroviaria (1958-1962). *Revista H-industri@*, Año 4, N°7.
  - » Ortega, F. (2019). En “vías” opuestas. La disputa entre el gobierno de Frondizi y los gremios ferroviarios en torno a la crisis ferroviaria argentina. En J. Vidal Olivares y T. Gómez (Comps.), *Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (Siglos XIX y XX)*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Eudeba.
  - » Piglia, M. (2019) “¿Enfermeras, chicas sexis o profesionales de la seguridad? Experiencias y representaciones de las azafatas en Argentina 1946-1983”, XIV Jornadas Nacionales de Historia de las Mujeres- IX Congreso Iberoamericano de Estudios de Género. Universidad Nacional de Mar del Plata, 29 de julio-1 de agosto de 2019.
  - » Portantiero, J. (1977). Economía y política en la crisis argentina: 1958-1973. *Revista Mexicana de Sociología*, Vol. 39, N° 2, pp. 531-565.
  - » Pujol, S. (2007) Rebeldes y modernos. Una cultura de los jóvenes. En D. James (Dir.), *Violencia, proscripción y autoritarismo: 1955-1976*. Buenos Aires: Sudamericana.
  - » Queirolo, G. (2020) *Mujeres que trabajan. Labores femeninas, Estado y sindicatos (Buenos Aires, 1910-1960)*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Grupo Editor Universitario.
  - » Sanchez, M. (2018). *Los comunistas en la Unión Ferroviaria. 1955-1968*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Biblos.
  - » Schneider, A. (2001). La política laboral de la “revolución argentina” y la conflictividad obrera en el área metropolitana de Buenos Aires, 1966-1969.

*Ciclos*, Años XI, Vol. XI, Nº 22, pp. 109-135.

- » Scott, J. (2000) [1993]. La mujer trabajadora en el Siglo XIX. En G. Duby y M. Perrot (Dir.), *Historia de las mujeres, Tomo 4: El Siglo XIX*. Madrid: Taurus.
- » Torrado, S. (2010). Modelos de acumulación, regímenes de gobierno y estructura social. En S. Torrado (Dir.), *El costo social del ajuste (Argentina, 1976-2002)*, Tomo I. Buenos Aires: Edhasa.
- » Waddell, J. (2007). De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976. En M. López y J. Waddell (Comps.), *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina*. Buenos Aires: Lumiere.
- » Wainerman, C. (2000) División del trabajo en familias de dos proveedores. Relato desde ambos géneros y dos generaciones. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 15(1): pp. 149-184.
- » Wojtczak, H. (2005). *Railwaywomen. Exploitation. Betrayal and Triumph in the Workplace*. Hastings: The Hastings Press.

**Solange Godoy** / [solgodoyd@gmail.com](mailto:solgodoyd@gmail.com)

Licenciada en Sociología (UNSAM), Profesora Universitaria para el Nivel Medio y Superior en Sociología (UDeSA), Magíster en Derechos Humanos y Democratización en América Latina y el Caribe (UNSAM) y candidata a Doctora en Sociología (UNSAM). Es Becaria Doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas.