

# Las trabajadoras ferroviarias y el amor por el ferrocarril como carrera emocional: “si no lo sentís, no lo entendés”



Solange Godoy

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET), Buenos Aires, Argentina.  
Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales (EIDAES), Universidad Nacional de San Martín (UNSAM), Buenos Aires, Argentina.

0000-0003-2983-7640

Correo electrónico: sgodoy@unsam.edu.ar

Recibido:

14 de septiembre de 2022

Aceptado:

29 de marzo de 2023

doi: 10.34096/runa.v44i2.11865

## Resumen

El objetivo del presente artículo consiste en analizar las narrativas del amor por el ferrocarril entendido como una carrera emocional. Para ello, se pregunta por los procesos, espacios y etapas involucradas en la construcción de este singular apego emocional, que incluye a su vez una dimensión moral, desde la perspectiva de las mujeres ferroviarias. Se examinan cuatro piezas que componen al amor por el ferrocarril, también denominado fanatismo, esto es, lazos familiares, sociabilidad entre pares en los espacios de trabajo, participación en el sindicato y atracción individual en relación con los objetos ferroviarios. Se demuestra que las mujeres enfrentan un costo más alto al brindarse en pos de su amor por el ferrocarril; pero también se trata de emociones nuevas que viven con satisfacción y amplían sus márgenes de agencia. Desde una perspectiva biográfica, el análisis se basa en entrevistas en profundidad y en observaciones en servicios metropolitanos de Buenos Aires.

## Palabras clave

Mujeres ferroviarias; Amor; Fanatismo; Carrera emocional; Agencia

## Women railway workers and love for the railway as an emotional career: “If you don’t feel it, you don’t understand”

## Abstract

The aim of this article is to analyse the narratives of love for the railway, understood as being an emotional career. To this end, the processes, spaces, and stages involved in the construction of this unique emotional attachment, which also includes a moral dimension, is explored from the perspective of the women railway workers. This love, also described as fanaticism, for the railway is composed of four pieces which are subjected to scrutiny: family bonds, sociability among colleagues in the workplace, participation in the union, and

## Key Words

Women railway workers; Love; Fanaticism; Emotional career; Agency



individual fondness for objects associated with the railways. We show that these women pay a higher price when they dedicate themselves fully to their love for the railways, but that they also experience gratification from these new emotions, which broaden their scope for agency. Taking a biographical perspective, the analysis developed here is based on in-depth interviews and observations made on the metropolitan railway in Buenos Aires.

## **As trabajadoras ferroviárias e o amor pela ferrovia como carreira emocional: “Se você não sentir, não vai entender”**

### **Resumo**

#### **Palavras-chave**

*Mulheres ferroviárias; Amor; Fanatismo; Carreira emocional; Agencia*

O objetivo deste artigo consiste em analisar as narrativas do amor pela ferrovia concebido como una carreira emocional. Para isso, coloca-se a questão dos processos, espaços e fases envolvidas na construção desse singular apego emocional, que inclui também uma dimensão moral, conforme a perspectiva das trabajadoras ferroviárias. Examinam-se quatro peças que compõe o amor pela estrada de ferro, também nomeado como fanatismo, isto é, laços familiares, sociabilidade entre pares nos espaços de trabalho, participação no sindicato e atração individual por objetos ferroviários. Demonstra-se que as mulheres enfrentam um custo mais alto pelo fato de elas se abrirem em pós do seu amor pela ferrovia, aliás, trata-se de emoções novas que elas vivenciam com satisfação e ampliam suas margens de agência. Numa perspectiva biográfica, a análise baseia-se em entrevistas em profundidade e em observações em serviços metropolitanos de Buenos Aires.

### **Introducción**

Como parte de una investigación sobre las trabajadoras ferroviarias que se desempeñan en los servicios metropolitanos de Buenos Aires, el presente artículo se centra en las narrativas en torno al amor por el ferrocarril entendido como una experiencia sensorial individual y, a su vez, colectiva. Siguiendo los aportes de Claudio Benzecry (2012), me pregunto por los procesos mediante los cuales se forma, los espacios donde esto ocurre y, también, las etapas involucradas en dichos procesos. En este último sentido, sostengo que el amor por el ferrocarril constituye un camino secuencial (Becker, 2018) que entiendo como una carrera emocional.

Lejos de restar importancia a los efectos adversos del trabajo en un sector con altos niveles de segregación por género, considerando que la actividad ferroviaria ha sido históricamente desempeñada en su mayoría por varones, aquí examino el fanatismo desde la perspectiva de las trabajadoras haciendo énfasis en su agencia (Giddens, 2014; Ortner, 2016). Esto me permite ver, por un lado, el costo sacrificial que pagan las trabajadoras al “brindarse”; un costo que trasciende sus horarios laborales y en el que se entranan lógicas asociadas a la división sexual del trabajo. Por otro lado, simultáneamente, el amor por el ferrocarril da cuenta de intensas emociones para con ellas mismas y para con las demás personas con las que se vinculan día a día, que las lleva a emprender diferentes cursos de acción.

De ese modo, el estudio se aboca a la dimensión emocional que reviste el trabajo ferroviario y que entiendo como parte constitutiva de la producción simbólica que hace al mundo laboral (Reygadas, 2002), y analiza cómo se cultiva el amor por el ferrocarril por parte de quienes se han definido a sí mismas desde el fanatismo. Me baso en la idea de que las emociones juegan un papel central en la constitución de sujetos sociales, en la estructura y en las instituciones, lo cual permite ampliar la comprensión de los procesos sociales (Ariza, 2017).

Partiendo de una sociología goffmaniana interesada en el modo en el que las personas se presentan en situaciones cotidianas de trabajo (Goffman, 2017), examino los relatos de mis informantes como narrativas del yo, desde una perspectiva biográfica (Bertaux, 2005; Meccia, 2020). El análisis se sustenta en un trabajo de campo realizado entre los años 2017 y 2020 (entrevistas en profundidad y observaciones) en los servicios de pasajeros/as de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires.<sup>1</sup> En particular, me centro en servicios actualmente operados por la empresa estatal Trenes Argentinos.

Resulta importante considerar que, a partir del año 2012, momento en el que ocurrió el grave accidente en la terminal de Once, con más de cincuenta personas fallecidas, se abrió un proceso de mejoras en material rodante e infraestructura. En este escenario, el Estado recobró un lugar protagónico como operador de un servicio hasta el momento mayormente en manos de empresas concesionarias privadas y se dio lugar al ingreso de una cantidad importante de nuevo personal.

Según fue analizado en un estudio previo (Godoy, 2023b), las transformaciones que han tenido lugar en el ferrocarril también involucran un proceso de implementación de políticas de género. Esto último reviste vital importancia en la medida en que se trata de una actividad en la cual las mujeres constituyen un 13% (muchas de ellas han ingresado en los últimos años), que se desempeñan centralmente en puestos que denomino más permeables al trabajo femenino (limpieza, boletería, "evasión"<sup>2</sup> y trabajos de oficina). Algunas trabajadoras se han incorporado a puestos históricamente menos permeables al trabajo femenino, como por ejemplo, torneras, mecánicas, guardatrenes, operadoras de estación, soldadoras, entre otros. En estos últimos casos, el desequilibrio numérico es mucho más marcado en relación con sus pares varones.

En su conjunto, los cambios mencionados impactan en el plano de las interacciones cotidianas que tienen lugar en el mundo ferroviario. De allí que puedan generar conflictos y redefiniciones que, como se verá, asumen formas específicas para las trabajadoras.

En el primer apartado del artículo desarrollo la perspectiva teórico-metodológica en la que me baso para estudiar el fanatismo ferroviario. En el segundo, examino cuatro piezas del amor por el ferrocarril vinculadas con la familia, la sociabilidad entre pares, la militancia sindical y la atracción individual en relación con los objetos. En el tercero, abordo la relación entre amor y obligación, a partir de lo cual se evidencia el carácter moral inculcado en el apego emocional asociado al trabajo ferroviario.

## El estudio del fanatismo ferroviario

En el mundo ferroviario, el amor es un tema que suele cobrar protagonismo y que se da en forma de proceso; se "aprende a querer" al ferrocarril, como

1. Para la investigación doctoral que sustenta este artículo se realizaron un total de 59 entrevistas, 31 de ellas corresponden a trabajadoras y, en menor medida, trabajadores de la Línea Mitre y Tren de la Costa. Las restantes se abocaron a informantes clave. Asimismo, las observaciones se realizaron en espacios de trabajo y en una seccional del sindicato Unión Ferroviaria (UF).

2. La función de quienes trabajan en "evasión" consiste en controlar el ingreso y egreso del público usuario por los molinetes, para verificar el pago del boleto.

suelen decir las personas que habitan el entorno estudiado. Así, en concordancia con el sociólogo Maximiliano Marentes (2020), el análisis que propongo se interesa por las apropiaciones y los sentidos del amor y por el modo en que intervienen personas, objetos y momentos puntuales.

Para estudiar estas emociones, recorro a la noción de carrera que, en su uso más amplio, tal como ha sido desarrollada por la perspectiva interaccionista de autores referentes de la llamada Escuela de Chicago, permite dar cuenta de los procesos y personas involucradas. En particular, Erving Goffman se interesó por los aspectos morales contenidos en el concepto de carrera, a los que entiende como una secuencia regular de cambios que esta “introduce en el yo de una persona y en el sistema de imágenes con que se juzga a sí misma y las demás” (2012, p. 135). Esta idea resulta fundamental para comprender las transformaciones que se van produciendo en quienes trabajan en el ferrocarril por medio de las cuales van aprendiendo a sentir afecto. Como se verá más adelante, los casos que muestran con mayor claridad este punto son aquellos en los que las trabajadoras narran una etapa pasada en la cual no guardaban ningún interés por “cumplir”, esto es, respetar horarios de trabajo, valorar esfuerzos de sus pares y comprometerse en un sentido amplio; “cumplir” es un término nativo que denota este modo singular de ser en el trabajo.

En diálogo con dicho planteo, Howard Becker (2018) muestra cómo se debe aprender a disfrutar de los efectos que los neófitos de una práctica acaban de aprender a reconocer. Así como los consumidores de marihuana que estudió Becker aprenden a disfrutar del efecto, las trabajadoras del ferrocarril manifiestan aprender a querer y a disfrutar de la vida en el ferrocarril como algo que se adquiere socialmente. Se trata de una redefinición que es producida en la interacción con otras personas más experimentadas. En suma, siguiendo este planteo, la probabilidad de que se produzca una redefinición y conversión en algo placentero, deseado y buscado depende de las relaciones del individuo con otras personas. Sobre la base de la lectura que hace Benzecry (2012) de estos aportes, también es importante dar cuenta del instante de revelación en el que se sienten atraídas hacia el objeto de su amor (lo cual no solo tiene que ver con la compañía de otras personas). Para Benzecry, aparece además una intensa atracción que es visual y corporal, en una entrega que se da de un modo muy individualizado.

En esa dirección planteo una clasificación para pensar el amor por el ferrocarril que, a fines analíticos, se presenta de modo desagregado. En la práctica, la simultaneidad y la combinación de estos elementos hacen surgir sentimientos de mayor intensidad y muestran una totalidad que es comprensible al ver su mutua relación. Por esto último es que recorro a la noción de piezas, acuñada por el sociólogo Ariel Wilkis (2017) con el fin de reemplazar la idea de tipos. Las piezas, plantea el autor, tienen un significado incompleto si se las observa en forma aislada; mientras que, en el tablero, su valor es relacional, ya que depende de aquello que las une con otras piezas. Como se adelantó, en este artículo se examinarán cuatro piezas del amor por el ferrocarril, asociadas a: 1) lazos familiares; 2) sociabilidad entre pares; 3) participación en el sindicato; y 4) aspectos sensoriales a nivel individual en relación con los objetos.

En su conjunto, las cuatro piezas explican la experiencia de las trabajadoras en clave de lo que denomino como una *carrera emocional*.<sup>3</sup> Si se entiende que el amor por el ferrocarril en clave biográfica es un proceso en el que van interviniendo diferentes piezas en variados momentos, puede observarse cómo se van produciendo emociones que antes no existían y/o de qué manera se intensifican una

3. Mi colega Maximiliano Marentes es quien ha sugerido, en el marco de nuestros enriquecedores intercambios, que nombrara a este proceso que analizo aquí como una *carrera emocional*.

vez que estas ya están presentes. Tomando como base las transformaciones emocionales que van ocurriendo en la vida de las trabajadoras, considero que las carreras laborales –incluyendo sus aspectos morales– pueden ser pensadas también como *carreras emocionales*. Esta idea muestra cómo las personas describen cambios en el orden de lo emocional, creados, habilitados y legitimados en su entorno social, aunque también pueden ser negociados y redefinidos. Y es una manera de conocer y conocerse no solo en cuanto a su formación y a su desempeño laboral, sino también en cuanto a la exploración y descubrimiento de nuevas emociones que expanden sus márgenes de agencia.

La relación entre agencia y emociones ya ha sido analizada por estudios previos que demostraron de qué manera ciertas emociones se constituyen, por ejemplo, en un elemento catalizador de movimientos sociales; así, se ha evidenciado cómo estas posibilitan la cohesión de una gran cantidad de personas que comparten el dolor, el sufrimiento y la indignación y el modo en que pueden llevarlas a emprender un accionar social (Ariza, 2017; Reyna, 2016). Acordando con esta perspectiva, el concepto de *carrera emocional* que propongo hace énfasis además en el *proceso* porque lleva contenida una noción dinámica y antiesencialista<sup>4</sup> por medio de la cual las personas pueden evocar y experimentar estados emocionales que antes no estaban presentes o que, cuando existían, adquirirían intensidades diferentes. Este último aspecto parte de los supuestos de la sociología de Arlie Russell Hochschild (1989, 2003, 2008), que considera que las personas tienen un rol activo y consciente en su producción; y que es algo que tiene lugar como parte de procesos que involucran a otras personas, lo cual implica que las emociones aquí estudiadas son individuales y, a la vez, necesariamente colectivas.

Asimismo, como se verá en la última parte del artículo, el amor por el ferrocarril funciona como una norma de conducta que establece ciertos valores asociados al compromiso y al sacrificio. De manera que “vivir para esto” y “querer al ferrocarril” deviene, en ocasiones, en un imperativo moral que conlleva implicancias diferentes para varones y mujeres.

La idea de *carrera emocional* permite, entonces, rastrear las piezas con las cuales se componen esa emoción y su dinámica. A su vez, contribuye a aprehender cuáles son sus capacidades agentivas y preguntarse ¿qué están dispuestas a hacer las personas en pos de ese amor por el ferrocarril? ¿Cómo y con quiénes? ¿Cuáles son sus etapas y sus *turning points*? ¿Cuáles son sus efectos? ¿Qué obligaciones conlleva? El tipo de capitalización o de uso social que pueda hacerse de una emoción depende del entorno en el cual funciona, es decir, para el mundo ferroviario que examina este estudio genera efectos específicos (asociados a “cumplir cien por cien” con su trabajo, “vivir para esto”, participar en el sindicato, solo por mencionar algunos) pero en entornos diferentes, pueden ser otros.

### “Gente que ama al tren, que dedica su vida”: las piezas del amor por el ferrocarril

En el contexto del trabajo de campo realizado surgieron frecuentes referencias al singular apego emocional que relaciona a muchas personas con el trabajo ferroviario, no solo varones sino también mujeres. De allí que estas significativas emociones resultaran un dato revelador que me permitió considerar otros aspectos en torno a la participación de estas trabajadoras en una actividad masculinizada, lo cual complejiza el problema de la segregación por género y de

4. Recupero la importancia de dicho aspecto dinámico y antiesencialista de la investigación de Astor Borotto (2020) sobre carreras morales y jugadores problemáticos de juegos de azar. Este autor destaca, retomando los aportes del pionero en el estudio de las carreras laborales desde la Escuela de Chicago Everett Hughes (2009), el carácter cambiante de las identidades, así como la forma en la cual los recorridos en diversas esferas sociales transforman las moralidades.



la agenda de las violencias (asuntos que no solo han cobrado relevancia entre quienes hacemos investigación, sino también para las trabajadoras mismas). No considero que estudiar el amor por el ferrocarril relativice la importancia de la desigualdad de género; puede, más bien, aportar pistas para ver cómo esta se entrama dentro del mundo simbólico que construyen las personas en su vida diaria. Tomar en serio sus gestos de amor por el ferrocarril permite tener en cuenta las dinámicas de interacción en las cuales se insertan estas mujeres, haciendo énfasis en las especificidades del entorno que habitan y en sus propios modos de narrar sus emociones.

### *Los lazos familiares*

Muchas de las entrevistadas son parte de varias generaciones de una misma familia cuyos miembros se han dedicado al trabajo ferroviario. Esto me lleva a examinar la primera pieza, que tiene que ver con un amor cuya elaboración se da desde antes de acceder a un empleo en el ferrocarril y donde intervienen, de modo más determinante, los lazos familiares. En general, este amor suele estar ligado a historias de la juventud y de la infancia. En las narrativas de las trabajadoras, este elemento es (solo) un inicio en la carrera emocional. Constituye la primera pieza en la medida en que así es como se presentan a sí mismas las trabajadoras. Para hablar de su vida en el ferrocarril hablan, primero, de su árbol genealógico familiar, considerando que muchas de ellas son “nacidas en el ferrocarril” (Godoy, 2023a).

Ahora bien, la cuestión de los vínculos familiares es un tema que ha sido abordado por investigaciones previas que corroboraron su importancia no solo en cuanto al reclutamiento por parte de la empresa (familiares directos tienen prioridad de contratación, según el Convenio Colectivo de Trabajo), sino también en los procesos de trabajo y en la vida diaria del mundo ferroviario (Horowitz, 1985; Sagastume, 2016). No obstante, era poco lo que se conocía sobre las relaciones familiares desde la perspectiva de las trabajadoras. En un estudio previo (Godoy, 2023a) corroboré cómo se producen ciertas tensiones en torno a las mujeres, para dar cuenta de que, para ellas, mezclar relaciones personales y laborales supone algunos riesgos (tales como poner en cuestión su propio mérito o amenazar el honor masculino de los varones de su familia).

El testimonio de Carla, una joven guarda, reúne de modo ejemplar las características de este amor por el ferrocarril iniciado en su infancia y en su juventud en relación con su familia. Ver a su padre realizando sus tareas como obrero de vías y obras representa un momento importante. Su testimonio:

Quando era chica, a mí me encantaba ver. Yo veía a mi papá trabajar. Me encantaba ver el tren, me interesaba mucho cómo estaba formado, cómo era el mecanismo de todo eso que lo hacía andar [...] y yo a veces lo acompañaba a mi papá, estaba cerca de mi casa. Hacía los trabajos en las vías y yo los veía de lejitos, lo veía cómo trabajaba. A veces me llamaba, yo me acercaba y me explicaba lo que era el tercer riel, o sea que siempre me llamó la atención. (Carla, entrevista, octubre de 2018)

La intensidad de la atracción combina, entonces, afectos familiares y el descubrimiento de la maquinaria ferroviaria que genera nuevas curiosidades (sobre el rol de los objetos me detendré más adelante). El encantamiento y la atracción suscitados por el ferrocarril se presentan encastrados en recuerdos pasados que, para Carla, tienen que ver con la compañía de su padre. Al igual que ocurre con muchas otras entrevistadas, el amor por el ferrocarril es parte de una historia familiar que ocupa un lugar importante en su relato.

### *Sociabilidades cotidianas entre pares*

La segunda pieza para entender al amor por el ferrocarril se construye en base a las narrativas sobre la sociabilidad que tiene lugar entre compañeros y compañeras en espacios de trabajo, referidas a partir de la noción nativa de “camaradería”. Si bien se trata de un ámbito que lejos está de ser armonioso, algunos de los vínculos que entablan una vez que ingresan resultan fundamentales en la elaboración de su apego emocional por el ferrocarril. Estos pueden darse en un momento temprano desde su ingreso o pueden generarse con el paso del tiempo. Lo importante es la función que cumplen dichos vínculos en determinados momentos de las trayectorias de vida de las trabajadoras. Esas otras personas significan algo para ellas, ya sea en el desafiante primer día de trabajo o, más adelante en el tiempo, en la rutina diaria impregnada del “ambiente familiar” de su entorno (para recurrir a sus propios términos). Esta segunda pieza puede verse en el relato de Selena, una trabajadora que ingresó, como ella misma dijo, con el objetivo de separarse de su pareja, con quien había tenido dos hijos. Su testimonio:

Yo entré en septiembre. En enero logré separarme, logré irme [...] Es que yo entré con ese objetivo. Me cambió la vida cien por ciento. El clima, cuando entré, me vino genial a mí porque yo estaba en un pozo y conocí gente buena [...]. Me aferré mucho. El laburar era venir y disfrutaba. (Selena, entrevista, diciembre de 2018)

En el caso de Selena, la autonomía económica que le ofrecía el salario de su nuevo empleo en el ferrocarril resultaba un factor realmente importante en ese momento.<sup>5</sup> Ahora bien, para ella, había algo más. Construyó allí diferentes tipos de vínculos, algunos más cercanos que otros. Con el paso del tiempo, se fue intensificando su apego al encontrar el “ambiente familiar” que parece haberla contenido en aquel momento tan singular de ruptura de pareja. En la estructura de su relato, el ferrocarril había hecho todo eso en su vida: lograr la separación, conocer gente en un clima positivamente valorado y tener algo a qué aferrarse. Cuando la entrevisté, tenía una intensa participación sindical en calidad de delegada. También asistía a cursos y eventos que se daban en la seccional. Selena tiene toda una vida allí. La intensidad de su apego se nutre entonces de aquello que pudo hacer gracias al ingreso al ferrocarril y en compañía de una nueva “familia gigante”, recurriendo a sus propios términos. Así, las personas con las que se relacionan las trabajadoras en su vida diaria cumplen una función importante en su narrativa sobre el amor por el ferrocarril.

La iniciación puede presentar momentos y situaciones muy diferentes; esto es lo que muestra el contraste entre trabajadoras como Carla y Selena. Mientras la primera teje todo un relato sobre su apego por el ferrocarril que incluye recuerdos familiares de tiempos pasados, la segunda, Selena, no tiene vínculos de familiares directos. Aun así, sus experiencias anidan un proceso secuencial (Becker, 2018) en el que se alimenta e incrementa su amor por el ferrocarril y en el cual “aprenden a quererlo”; es decir, se trata de una emoción que antes no estaba presente y que ha tenido lugar bajo la forma de proceso. Como adelantaba antes, estos cambios producidos en el yo (Goffman, 2012) se ven con mayor nitidez en quienes transitaron por una singular situación de desapego inicial y/o de falta de compromiso. Allí, las otras personas también juegan una función relevante, como puede verse en el testimonio de Yanina:

Como era yo antes, no le daba bola [al ferrocarril] Acá hubo un lapso en el que [...] no teníamos jefe. ¡Era cualquier cosa! Yo entraba a las cinco y llegaba por ahí a las seis de la mañana. [...] Y después, claro, un compañero había dicho que yo llegaba tarde Y yo [decía] “¡Qué buchón! ¿qué se mete?”. Tardé cinco años en darme cuenta,

5. Cabe tener en cuenta que Selena, a pesar de tener un empleo estable antes de ingresar al ferrocarril, se veía imposibilitada de afrontar los gastos de una nueva vivienda en la que ella fuera la única proveedora.

pero nunca es tarde, después yo dije “tiene razón, estoy haciendo cualquiera”, pero ¿por qué? el chabón [su compañero de trabajo] venía de Glew, y el chabón estaba a las cinco menos cinco de la mañana. ¡Un viaje de Glew, eh! Y yo que estaba en Ballester, a 20 minutos de viaje, llegaba a las seis de la mañana. O sea, cualquiera, entonces yo dije: tiene razón, y ahí empecé a hacer las cosas de otra manera, porque yo quise, podría no haberlo hecho [...] Después cuando yo subo de supervisora dije “ahora sí”, ya al cien por cien, al mil por mil. Yo estoy supercomprometida. A mí me encanta lo que yo hago. (Yanina, entrevista, septiembre de 2019)

En la imagen que construye de sí, Yanina destaca que quiso (en forma activa) iniciar un camino de transformación desde el cual esta imagen de sí misma y de las demás personas comenzaron a revestir nuevas definiciones. Hoy, su nueva etapa como supervisora muestra de qué manera se superponen y articulan hechos objetivos de una estructura ocupacional y los cambios subjetivos (Becker, 2018) producidos en la persona. Sin embargo, esa transformación había comenzado a germinar antes de este último ascenso, ya que dice haber tardado cinco años en “darse cuenta”, momento en el cual todavía faltaba algún tiempo para desempeñarse como supervisora. Para que este cambio se produjera, la imagen del esfuerzo y la dedicación de su compañero que aparece mencionado en el relato fue su aproximación a la revelación para descubrirse en su fanatismo.

Entendido como proceso, el apego emocional se evidencia en expresiones tales como “todavía no”. Otra trabajadora, Inés, me hablaba del fanatismo de su padre (también trabajador ferroviario) y explicaba que ella “todavía no” es una fanática pero que “me gusta y cada vez lo voy queriendo más, no estoy enamorada, pero de a poquito...”. (Inés, entrevista, septiembre de 2019).

Amar al ferrocarril es también brindar una parte importante de sí que excede las responsabilidades laborales. Así como Yanina ahora se dedica “cien por ciento” a su trabajo, Graciela, una trabajadora que estaba cerca de jubilarse, me había dicho que “ellos viven para el ferrocarril”, y una joven trabajadora, Julieta, que “hay gente que ama el tren, gente que dedica su vida y que se siente parte”. La supervisora Gretel lo explica de la siguiente manera:

Quando estoy en casa, sí atiendo los llamados. Porque mi celular es mío particular, no es de la empresa. Entonces, el que tiene mi número y tiene un problema, me llama y tratamos de solucionarlo... Eso es mi fanatismo también [...] Mi teléfono es 24 horas. Ese es mi fanatismo por el ferrocarril. (Gretel, entrevista, septiembre de 2019)

Aquí hay una idea de trabajo que traspasa las fronteras y se inmiscuye en sus horarios de descanso. Lo que ella sacrifica es *tiempo*, justamente aquello que para las trabajadoras tiende a ser su bien más escaso en la medida en que para ellas el trabajo remunerado tiende a superponerse con el trabajo de cuidado no remunerado. En su fanatismo, Gretel no parece significar esta situación como una fuerte sobrecarga de responsabilidades, sino que lo narra como si fuera un modo de ayudar a sus compañeros y compañeras y como algo que no es fuente de disgustos sino de satisfacción. En todo caso, puede ser ambas, pero lo más importante es que da cuenta de lo que ella está dispuesta a hacer *en nombre de ese amor*, es su modo de brindarse a su trabajo y a sus pares “al cien por cien, al mil por mil”, como había dicho antes Yanina.

### *Militancia gremial*

La tercera pieza está asociada a instancias más directamente vinculadas con prácticas militantes relativas al sindicato. Aquí, el amor por el ferrocarril es



algo que se cultiva con sus compañeros y compañeras del gremio, con quienes realizan diferentes actividades cotidianamente. Esta pieza tiene un vínculo sumamente estrecho con la sociabilidad entre pares examinada anteriormente (segunda pieza); sin embargo, aquí el énfasis está puesto en la institución gremial, sus espacios y acciones impartidas desde esta.

Expresado a partir de actividades concretas, Rosa, una guarda del Tren de la Costa, se refirió al fanatismo en relación con su militancia gremial (en el momento de la entrevista, ella ocupaba un cargo en la comisión ejecutiva local). Su testimonio: “lo que pasa es que acá también militamos, por eso es el fanatismo. Porque se pueden mirar cosas también para el personal, los trabajadores que antes no teníamos ponerle esto [señala el espacio de descanso en el que estamos realizando la entrevista]” (Rosa, entrevista, enero de 2020).

En la acción militante de mejorar un espacio colectivo es donde se produce y refuerza el fanatismo. Sus logros alcanzados colectivamente gracias a los propios esfuerzos describen una solidaridad que funciona como aquello que origina sus emociones y, a la vez, como motor para emprender una acción; en este caso, para participar en actividades gremiales de diferente índole.

Cabe considerar que el sindicato, en particular en sus instancias locales, las seccionales, son espacios donde las personas circulan cotidianamente y realizan un variado cúmulo de actividades. Algunas entrevistadas refieren a su colaboración en “lo social”, organizando charlas y festividades como el “Día del Niño”. Otras realizan cursos (más allá de los de carácter obligatorio para el desempeño laboral, que se imparten desde el sindicato) y/o practican algún deporte. Y hay quienes participan en instancias formales de la vida institucional del gremio en calidad de delegadas, e integran comisiones ejecutivas de las seccionales (en menor medida) y, más recientemente, en un espacio llamado “Mujeres Ferroviarias”, conformado por afiliadas referentes abocadas a temas tales como la violencia de género, entre otros. Así como el ferrocarril constituye un entorno históricamente restrictivo para las mujeres, el sindicato también se ha caracterizado por una alta participación masculina; de modo tal que, en este escenario, el fanatismo promueve que ellas formen parte de su gremio a partir de instancias más o menos formalizadas. Es importante tener en cuenta, a su vez, el reciente contexto asociado a masivas movilizaciones en contra de la violencia de género (“Ni Una Menos” y “Paro de Mujeres”) que, junto con las normativas generadas en las últimas décadas,<sup>6</sup> incentivó la creación de estructuras específicas de género dentro del sindicato y una mayor participación de mujeres en la institución (Godoy, 2022a).

### *Una atracción sensorial individualizada: los objetos ferroviarios*

Hasta ahora me he dedicado a observar qué ocurre con el amor por el ferrocarril en relación con los vínculos familiares, con los lazos de sociabilidad una vez que ingresan a la empresa y con la militancia gremial. Ahora bien, siguiendo a Benzecry (2012), el instante de revelación junto con la intensa atracción visual y corporal ocurre también de un modo individualizado. Esta atracción sucede en relación con objetos muy puntuales y constituye la cuarta pieza del amor por el ferrocarril. Las locomotoras y los coches que integran una formación son los artefactos privilegiados para narrar cómo se sienten en su presencia. El testimonio de Yanina lo muestra de la siguiente manera:

El tren generalmente vos lo ves en la estación, que es la plataforma, y vos decís “chau, es regreso”. Pero vos tenés los galpones donde se lavan los trenes, allá en

6. Principalmente, la Ley 25.674 de participación femenina en asociaciones sindicales (año 2002), Ley 26485 para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres (año 2009) y Convenio 190/OIT sobre violencia y acoso en el ámbito laboral (ratificado por Argentina en 2020).

Suárez y a mí me ha tocado ir a la noche a verlos. ¡Son enormes! Pero los ves y [vos] sos así, minúsculo, una hormiga. Es tremendo. Es una máquina tremenda. Y vos decías “Wow”. Y por ahí, cuando pasa en un paso a nivel, también, que se ve todo entero, es genial. (Yanina, entrevista, septiembre de 2019)

La producción del encantamiento se muestra, entonces, como parte de una sensación de admiración y de inmensidad que produce la maquinaria ferroviaria que, como muestra la cita, resulta conmovedora y atractiva. El sentimiento de atracción es algo que les pasa a las personas cuando se encuentran frente a la maquinaria ferroviaria.

El ferrocarril deviene una conmoción sensorial, algo que se percibe en el cuerpo (Benzecry, 2012). Pero este aspecto visual y corporal puede aparecer también en vinculación con otras piezas, tal como ocurre con las relaciones familiares (el relato de Carla mencionaba su atracción por las vías en relación con el trabajo de su padre). Considerando que en las historias de amor siempre hay objetos y momentos que tienen el potencial de unir y separar, aquí puede verse cómo estas cosas se insertan en tramas amorosas y qué sentidos aportan (Marentes 2020).<sup>7</sup>

Aquellas cosas que se transfiguran en objetos emocionales son portadoras y generadoras de sentimientos; en ese sentido, remiten a relaciones recíprocas en las cuales los objetos configuran emociones y, simultáneamente, las emociones dan forma a los objetos (Bjerg, 2019). El relato de Gretel:

Hace poco, mi hija me pagó un viaje porque vio todo el esfuerzo [de Gretel], me regaló un viaje a Cataratas [de Iguazú, provincia de Misiones]. Me fui con ella. Cuando vas a Cataratas, cuando llegás al parque, [...] de la entrada del parque a lo que es la Garganta del Diablo te llevan con un tren. Yo iba mirando las vías. O sea, no iba mirando los árboles, el paisaje, el coatí (el mono), no. Yo iba mirando las vías, iba mirando como estaban deterioradas las vías. Ese es el fanatismo del ferroviario [...] Me gusta lo que es la vía. Cuando me pasó eso en Cataratas, mi hija me miraba y me dice “Ma, ¿Qué estás mirando?” “Nada”. “Si, ya sé, estás mirando la vía”, los cambios que hacía, me encanta todo eso. Para mí, eso es el fanatismo ferroviario. (Gretel, entrevista, septiembre de 2019)

Según muestra el fragmento de la entrevista citada, en medio de sus vacaciones en las cataratas de Iguazú y en compañía de su hija, la trabajadora no podía dejar de deslumbrarse por las “vías” y los “cambios” del tren que las trasladaba. El relato representa uno de sus momentos de revelación: el “encanto” que le producen estos artefactos permite evidenciar hasta qué punto su fanatismo se convierte en el centro de muchas de sus actividades, incluso por fuera del trabajo.

Detenerme en artefactos materiales como vías, locomotoras, señales, barreras, edificios de estaciones e, incluso, lágrimas (una de las trabajadoras lloró en la entrevista cuando habló de su amor por el ferrocarril), muestra el proceso de ensamblaje que tiene lugar entre las trabajadoras y su objeto amado, el ferrocarril. En su conjunto, muestran una relación que se va tejiendo, anudando y uniendo a partir de estos recursos (Marentes, 2020).

Pero también es importante considerar que el amor no siempre es posibilitado por el entorno que habitan estas trabajadoras; a veces, mujeres y vías se tornan una relación restringida, problemática. Aún hoy hay quienes tratan de evitar que las mujeres “bajen a la vía” porque lo consideraban peligroso para ellas o porque las creen incapaces de ejecutar el trabajo sin ayuda de sus pares varones.

7. Con el propósito de reponer su relevancia en el análisis de lo social, desde fines del siglo XX, las ciencias sociales han comenzado a otorgar mayor atención a la materialidad. En esa dirección, para Bruno Latour (2008), el análisis de los vínculos sociales debe tener en cuenta que un curso de acción consiste en conexiones entre humanos y objetos. Siguiendo a Jane Bennett (2022), tomo en serio la vitalidad de los cuerpos no-humanos, entendiendo su capacidad para actuar como cuasi agentes o como fuerzas con sus propias trayectorias, inclinaciones o tendencias.

Para dar cuenta de esta relación entre amor y prohibición, dedicaré las líneas que siguen a analizar la narrativa de Roxana, quien actualmente se desempeña como operadora de tornos bajo piso. Ella inicia su relato hablando de su historia con el ferrocarril, que parece haber comenzado desde mucho antes:

Te digo la verdad, toda la vida me llamó el ferrocarril. Es un medio de transporte que adoro, que adoré siempre. Siempre viví cerca de la vía, o sea, a dos cuadras toda la vida, acá en Belgrano, en mi casa [...] A veces, me quedaba en las barreras esperando que pase, nada más, porque me gustaba ver. Me gustaba verlos pasar. Buscaba fotos de locomotoras. Me interesaba mucho el transporte ferroviario y nunca había conocido a nadie. (Roxana, entrevista, agosto de 2020)

Aquí vuelve a apreciarse la idea del gusto por ver. En fotografías o yendo a las barreras solo con ese fin, Roxana disfrutaba de aquello que Benzecry (2012) refiere como conmoción sensorial, una atracción visual por los trenes y las locomotoras. Ahora bien, ella también cuenta que

era consciente de que yo era la primera mujer en señalamiento y que eso le iba a dar lugar a otras mujeres si yo tenía éxito en el lugar. Pero no me dejaban hacer nada, no me dejaban ir a la vía a reparar. Fue terrible.

Aún a pesar de haber podido acceder a determinados puestos técnicos, las acciones de tipo paternalista con las que se encuentran las trabajadoras restringen su desempeño profesional y su contacto con las vías porque hay quienes infieren que no es un trabajo para mujeres.

## Sacrificios, obligaciones y algo a cambio

La dimensión afectiva genera deberes y obligaciones (Canevaro, 2017) que van mucho más allá de las responsabilidades estrictamente laborales y de su retribución monetaria. En el contexto que abordo en mi investigación, pude observar que, en ocasiones, el aprovechamiento económico llega a ser impugnado cuando es visto como un mero utilitarismo.

Los acontecimientos que vienen ocurriendo en el sector ferroviario lo vuelven un espacio atravesado por transformaciones abruptas que, en ocasiones, pueden adquirir ribetes conflictivos; esta característica lo hace un escenario fecundo para ver cómo se movilizan las dimensiones morales de la vida social (Noel, 2016). La mayor contratación de personal que tuvo lugar después del accidente de Once llevó a que se señalara a las personas que ingresaron (es decir, a las “recién llegadas”, usualmente personas jóvenes, aunque no necesariamente) como faltas de compromiso. Esto lleva a considerar que el apego emocional es, para el mundo ferroviario, una norma de conducta, una obligación en términos morales.

Durante los años noventa, en el ferrocarril hubo quienes tuvieron que complementar sus bajos salarios con otros ingresos obtenidos fuera de su horario de servicio (porque “hubo épocas en las que no se ganaba lo que se gana ahora”, solían alertarme). Esta clase de sacrificios son puestos en relieve a la hora de evidenciar la falta de compromiso que demuestran quienes no profesan un amor por el ferrocarril y, con ello, amenazan su norte moral e identitario (Noel, 2016).

Cuando conocí a la mencionada trabajadora que estaba cerca de jubilarse, ella me dijo que había quienes entraron hace solo dos años y ya se habían comprado un automóvil nuevo. Que era un “Viva la pepa” y que “En otro lado, no ganan lo que se gana acá”. Agrega, además, que “si vos no querés ni al ferrocarril ni al sindicato...” (Graciela, entrevista, noviembre de 2017). En su relato, el origen del conflicto parece tener que ver con que hay quienes valoran más la posibilidad de consumo que abre este empleo que al propio ferrocarril o al sindicato. Lo que Graciela cuestiona no es una incompatibilidad, sino una alteración de cierto equilibrio en el que debe darse la relación entre dinero y amor.

Estos cuestionamientos revelan el hecho de que existen acusaciones que recaen sobre las personas cuando aparecen comportamientos considerados como opuestos o contrastantes con la conducta de brindarse, de vivir para esto, del fanatismo. Aquí, el dinero permite comprender las tensiones y dilemas en que las personas se ven envueltas en tanto que funciona como “transporte de virtudes y valores morales” (Wilkis, 2013, p. 28). El vínculo que se mantiene con el dinero que se gana debe darse bajo cierto ascetismo que no deje entrever derroche ni una mera utilización material del ferrocarril.

En un sentido semejante, la incorporación de mujeres en ciertos puestos hizo evidentes algunas tensiones. La especificidad de la condición femenina en edades reproductivas trae aparejada la posibilidad de gestación junto con las mayores responsabilidades de cuidado que estas siguen asumiendo (respecto de sus pares varones). De modo tal que ellas son vistas especialmente como menos proclives a “cumplir” y a actuar de acuerdo con los valores de exclusividad<sup>8</sup> y sacrificio. Para Graciela, que en su condición de pionera combina precedencia cronológica<sup>9</sup> y respetabilidad moral (Noel, 2016), las cosas se ven del siguiente modo:

Acá el tema de la mujer es muy complicado, muy complicado. ¿Por qué es complicado? Soy mujer, eh. Quedás embarazada, te dan los tres meses. Siempre tenemos problemas. El hombre no, el hombre trabaja, trabaja, trabaja [Hace un comentario sobre el grabador con el que registro la entrevista, ofrezco apagarlo, pero dice que no]. La mujer pide la igualdad de género, pero dice “No que tal cosa”. Problemas de horarios, de disponibilidad. “Yo quiero a la mañana porque tengo...” (Graciela, entrevista, noviembre 2017)

Según el testimonio, “el hombre” tiene la posibilidad de brindarse con menos restricciones que sus pares mujeres. Lo que ocurre es que ellos cuentan con el *backstage support* (soporte detrás de escena) de sus esposas o parejas en el hogar (Hochschild, 1989). En cambio, las trabajadoras terminan siendo blanco de mayores sanciones morales. Integrarse al mundo social ferroviario desde esta lógica sacrificial trae aparejado un costo importante para las mujeres que reside en la lógica de la división sexual del trabajo y su condicionamiento; un costo que no solo pagan ellas, sino también sus hijos e hijas al privarse de tiempo en su compañía.

Ahora bien, el fanatismo ferroviario permite ver no solo el costo sacrificial que ellas deben pagar al brindarse y dedicar su vida, sino también con qué es lo que obtienen a cambio. Como se vio, las trabajadoras experimentan un intenso sentimiento que es parte de un proceso de descubrimiento y de autoexploración (Benzecry, 2012). El ferrocarril les posibilita, además, alcanzar proyectos individuales, la tan ansiada autonomía económica, participar de un ámbito donde encuentran y construyen afectos y enfrentan desafiantes retos laborales.

8. La socióloga española Esmeralda Ballesteros Doncel, al examinar la construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, destaca la exclusividad como un elemento fundamental que suponía anteponer las exigencias del servicio a la vida personal. Esta autora, pionera en los estudios sobre mujeres en el sector ferroviario, sostiene que la exclusividad junto con la cualificación y la fuerza física se constituyó como una exigencia para la contratación de personal, legitimando la exclusión de las mujeres en base a los argumentos de la división sexual del trabajo, que asigna a los hombres el papel de la producción y a las mujeres, el de la reproducción (Ballesteros Doncel, 2003).

9. Ella trabaja en el ferrocarril desde inicios de la década de 1970.

Los sentidos de la lógica sacrificial operan como principio de evaluación moral de personas, prácticas y relaciones sociales que generan un cambio de estatus moral que no está exento de interés personal ya que, si alguien da es, en parte, para recibir (Hubert y Mauss, 1897; Badaró, 2018).

Preguntarse qué es lo que obtienen a cambio las trabajadoras involucra algo más que la dimensión material, de indudable relevancia para llevar adelante una vida con mayor autonomía, en la cual sea más fácil tomar ciertas decisiones importantes, como romper un vínculo de pareja, iniciar una carrera universitaria, adquirir una vivienda y/o un vehículo automóvil, entre otras opciones. Según se vio en el apartado anterior, el amor profesado hacia el ferrocarril da cuenta de emociones nuevas, para con ellas mismas y para con las demás personas, que viven con satisfacción. De allí que las trabajadoras elaboren narrativas por medio de las cuales esto es constantemente contrastado y diferenciado respecto de aquello que ocurría en su vida laboral y personal “antes” del ferrocarril, considerando que muchas de ellas tenían empleos precarios poco desafiantes e, incluso, hay quienes habían atravesado largos períodos de desempleo. Algo similar ocurre en los casos de las entrevistadas que, siendo amas de casa, vivían en cierto aislamiento o en situaciones de dependencia económica.<sup>10</sup>

## A modo de cierre

Bajo el propósito de analizar la experiencia de las trabajadoras del ferrocarril, este artículo se centró en un aspecto de indudable relevancia asociado a la dimensión emocional, que surgió como dato revelador en el contexto del trabajo de campo. Al asumir que estudiar el mundo del trabajo no puede prescindir de la producción simbólica que tiene lugar desde el punto de vista de sus protagonistas, el amor por el ferrocarril se enarbola como un punto bisagra donde se articulan esfuerzos, sacrificios e, incluso, restricciones junto con emociones intensas positivamente valoradas que se dan de modo colectivo y, también, individual.

Se examinaron cuatro piezas con las cuales se construye el amor por el ferrocarril. La primera pieza, los lazos familiares, funciona como un momento de iniciación desde mucho antes de comenzar a trabajar en el ferrocarril, ligado a relatos de la infancia y la juventud que las conecta con el mundo ferroviario por medio de padres, hermanos, entre otros. Sin embargo, también aparecen otros relatos que dan cuenta de situaciones que ocurren una vez dentro de la empresa y que remiten a una intensificación del amor por el ferrocarril o a su producción, cuando este no existía previamente. Esta segunda pieza, las sociabilidades cotidianas entre pares, muestra cómo otras personas tienen un lugar clave en su fanatismo; es a partir del vínculo con sus compañeros y compañeras que se dan procesos de transformación y de descubrimiento de nuevas emociones. La tercera pieza es la militancia gremial, por medio de la cual se sumergen en actividades de diferente índole dentro del sindicato. Sus acciones, narradas a partir de actividades muy concretas, construyen y refuerzan el fanatismo. La cuarta pieza analizada permite examinar cómo las emociones se vinculan con la materialidad de ciertos objetos ferroviarios a nivel individual, por medio de sensaciones corporales. Por tanto, estos objetos ferroviarios se insertan en las tramas amorosas (Marentes, 2020) que las entrevistadas elaboran. Sin embargo, para las mujeres, aquellos especialmente venerados, como vías y locomotoras, han sido los mismos que más se les han restringido históricamente y, muchas veces, también en la actualidad.

10. Sobre los significados construidos en torno a la carrera ferroviaria y su relación con las experiencias previas de las mujeres ver Godoy (2022b).



En su conjunto, estas piezas muestran aquello que he denominado *carreras emocionales*. Este concepto resulta relevante porque complementa la noción de carrera laboral, entendida también como una carrera moral en la cual las personas modifican la imagen con la que se juzgan a sí mismas y a las demás personas, al dar cuenta de cómo pueden observarse cambios en el orden de lo emocional. Es decir, muestra de qué manera las personas pueden evocar y experimentar estados emocionales que antes no existían (o cambiar su intensidad) y cómo en ese proceso expanden su agencia. Funcionan como aquello que las incentiva a asumir y sostener nuevos proyectos, en el plano personal, laboral y sindical. Según se evidenció en este artículo, las trabajadoras refieren a un camino en el cual “van queriendo” al ferrocarril con el paso del tiempo (“de a poquito”, dijo una de ellas); es decir, el uso del tiempo de verbo refleja un proceso de tipo continuo. Y, en esa transformación, van contrastando cómo eran antes y cómo se ven a sí mismas en el presente.

El fanatismo habla de la producción de jerarquías morales y de identidades relevantes para el mundo social estudiado. El cambiante escenario abierto desde 2012 puso a las nuevas trabajadoras en la mira de acusaciones considerando que ellas son vistas como menos proclives a “cumplir” y actuar de acuerdo con los criterios de exclusividad y sacrificio. Sin perder de vista qué es lo que obtienen a cambio, brindarse desde la lógica sacrificial conlleva a que ellas paguen costos más altos a causa del condicionamiento que implica la lógica de la división sexual del trabajo.

En el ferrocarril, las personas cuestionan el dualismo entre razones y pasiones (Abramowski y Canevaro, 2017) combinando los términos “sentir” y “entender”. Desde la perspectiva de mis entrevistadas, es necesario sentir amor y pasión para dar inteligibilidad a esas intensas emociones que describen: “si no lo sentís, no lo entendés”, me decían. Aun así, es posible tener una idea más clara del amor por el ferrocarril en la medida en que se tenga en cuenta el entrelazamiento de estos diferentes elementos examinados, que requiere considerar personas, momentos, objetos e, indudablemente, dinero.

### *Financiamiento*

La investigación que sustenta este artículo fue realizada en el marco de una beca doctoral del CONICET con sede en la EIDAES/UNSAM.

### *Agradecimientos*

Agradezco a mi colega de la EIDAES-UNSAM Maximiliano Marentes por su generosa y siempre atenta lectura; sus sugerencias han sido, sin dudas, una valiosa colaboración. Les doy las gracias, también, a los/as trabajadores/as del ferrocarril que me han brindado su tiempo y sus testimonios.

### *Biografía*

Doctora en Sociología. Se especializa en el estudio del trabajo de las mujeres en los ferrocarriles en Argentina. En particular, se interesa por los cruces entre género, trabajo, familia y emociones.

## Referencias bibliográficas

- » Abramowski, A. y Canevaro, S. (Comps.) (2017). Introducción. En *Pensar los afectos. Aproximaciones desde las ciencias sociales y las humanidades* (9-26). Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS).
- » Ariza, M. (2017). Migración y emociones: cómo entender el orgullo desde una mirada sociológica. En A. Abramowski y S. Canevaro (Comps.), *Pensar los afectos. Aproximaciones desde las ciencias sociales y las humanidades* (75-95). Los Polvorines: UNGS.
- » Badaró, M. (2018). ¿Cuánto vale servir a la patria? Valuaciones monetarias y sacrificio en el Ejército Argentino. En A. Wilkis (Ed.), *El poder de (e)valuar. La producción monetaria de jerarquías sociales, morales y estéticas en la sociedad contemporánea* (193-212). San Martín: UNSAM Edita; Editorial Universidad del Rosario.
- » 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* (335-354). Alicante: Publicaciones de la Universidad.
- » Becker, H. (2018). *Outsiders. Hacia una sociología de la desviación*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- » Bennett, J. (2022). *Materia vibrante. Una ecología política de las cosas*. Buenos Aires: Caja Negra.
- » Benzecry, C. (2012). *El fanático de la ópera. Etnografía de una obsesión*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- » Bertaux, D. (2005). *Los relatos de vida. Perspectiva etnosociológica*. Barcelona: Bellaterra.
- » Bjerg, M. (2019). *Lazos rotos. La inmigración, el matrimonio y las emociones en la Argentina entre los siglos XIX y XX*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes.
- » Borotto, A. (2020). No va más. Un estudio sociobiográfico de carreras morales de jugadores problemáticos de juegos de azar. En E. Meccia (Dir.), *Biografías y sociedad. Métodos y perspectivas* (97-128). Santa Fe; Buenos Aires: Ediciones UNL/EUDEBA.
- » Canevaro, S. (2017). ¿Amigas o patronas?, ¿trabajadoras o como de la familia? Negociaciones en torno a la nueva ley del servicio doméstico en Buenos Aires. En A. Abramowski y S. Canevaro (Comps.), *Pensar los afectos. Aproximaciones desde las ciencias sociales y las humanidades* (117-134). Los Polvorines: UNGS.
- » Giddens, A. (2014). *Problemas centrales en teoría social. Acción, estructura y contradicción en el análisis social*. Buenos Aires: Prometeo.
- » Godoy, S. (2022a). “Diosas ferroviarias”. Sociabilidades, sindicato y la irrupción del género en la gran familia ferroviaria. *Millcayac*, 9(17), 232-255.
- » Godoy, S. (2022b). Carreras laborales, respeto y agencia. El caso de las trabajadoras de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires (2017-2020). *Cuadernos del CIESAL*, 2(2), 1-26.
- » Godoy, S. (2023a) “Sangre ferroviaria”: las trabajadoras de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires y las relaciones familiares. *Revista Cuadernos de Inter.c.a.mbio sobre Centroamérica y el Caribe*, 20, 1-26.
- » Godoy, S. (2023b). Modernización, trabajo femenino y políticas de género en los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires. *Revista Miriada. Investigación en Ciencias Sociales*. En prensa.

- » Goffman, E. (2012). *Internados. Ensayos sobre la situación social de los enfermos mentales*. Buenos Aires: Amorrortu.
- » Goffman, E. (2017). *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.
- » Hochschild, A. (1989). *The second shift: working parents and the revolution at home*. Nueva York: Viking.
- » Hochschild, A. (2003). *The managed heart: commercialization of human feeling*. California: University of California Press.
- » Hochschild, A. (2008). *La mercantilización de la vida íntima. Apuntes de la casa y el trabajo*. Madrid: Katz.
- » Horowitz, J. (1985). Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera. *Desarrollo Económico*, 25(99), 421-446.
- » Hubert, H. y Mauss, M. (1897). Essai sur la nature et la fonction du sacrifice. *L'Année Sociologique*, 2, 29-138.
- » Hughes, E. (2009). *The sociological eye. Selected papers*. New Jersey: Transaction.
- » Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social: una introducción a la teoría del actor-red*. Buenos Aires: Manantial.
- » Marentes, M. (2020). Cosas que anudan parejas. Análisis de amor gay en producción cultural argentina. *La trama de la comunicación*, 24(1), 125-144.
- » Meccia, E. (2020). *Biografías y sociedad. Métodos y perspectivas*. Santa Fe; Buenos Aires: Ediciones UNL/EUDEBA.
- » Noel, G. (2016). Los llamados y los elegidos. Los cambiantes sentidos morales de la categoría de "pionero" en una ciudad de la costa atlántica bonaerense. *Revista de Estudos e Investigações Antropológicas*, 3(1), 93-118.
- » Ortner, S. (2016). *Antropología y teoría social. Cultura, poder y agencia*. San Martín: UNSAM Edita.
- » Reygadas, L. (2002). Producción simbólica y producción material: metáforas y conceptos en torno a la cultura del trabajo. *Nueva Antropología*, 18, 101-119.
- » Reyna, M. (2016). El dolor, la indignación y la fe. Las emociones como impulsoras del Movimiento por la Paz con Justicia y Dignidad. En M. Ariza (Coord.), *Emoción, afectos y sociología. Diálogos desde la investigación social y la interdisciplina* (441-475). México: Instituto de Investigaciones Sociales, UNAM.
- » Sagastume, A. (2016). *El mundo ferroviario. Memorias de trabajadores de Ferrocarriles Argentinos. Junín, 1948-1993*. Ituzaingó: Maipue.
- » Wilkis, A. (2013). *Las sospechas del dinero. Moral y economía en la vida popular*. Buenos Aires: Paidós.
- » Wilkis, A. (2017). El poder moral del dinero. Una perspectiva sociológica. *Diferencia(s)*, 5, 39-60.