



X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

No publicar

Sesión VIII: Historia de las trabajadoras ferroviarias.

Título de la comunicación: Las mujeres ferroviarias Rosarinas, Argentina (1970-1990)

NOMBRE Y APELLIDOS

LUISINA AGOSTINI

CONICET/ ISHIR/Universidad Nacional de Rosario

luisinaagostini@gmail.com

Resumen:

El trabajo ferroviario femenino en Argentina es un campo en expansión. Este estudio analiza, desde la perspectiva de género, a las trabajadoras administrativas de los Talleres Rosario (Ferrocarril Mitre) entre 1970 y 1990. Mediante entrevistas y documentos, se indaga en sus trayectorias hasta la privatización del servicio. Sostenemos que conformaron la última generación de la "familia ferroviaria", herederas de saberes transmitidos en el puesto. Sin embargo, las políticas neoliberales quebraron este aprendizaje colectivo. Esta propuesta articula género y trabajo para complejizar las dinámicas laborales ferroviarias de fines del siglo XX, visibilizando experiencias femeninas en un sector tradicionalmente masculino.

Palabras clave: Mujeres; Trabajo administrativo; Ferrocarril; Rosario; Historia oral.

RESUMEN AMPLIADO

Los barrios de la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe, Argentina, constituyeron identidades según el desarrollo laboral y económico de sus habitantes y para el caso del ferrocarril no se trató de una ciudad de paso ferroviario sino de producción e industria del riel. Las empresas inglesas y francesas instalaron cabeceras de línea en Rosario, también las líneas del Estado Nacional, estas últimas quedaron dominando la escena ferroviaria en la década de 1940 cuando el ferrocarril Mitre y el Belgrano aglutinaron las líneas en la zona rosarina. Los talleres ferroviarios de Rosario y Pérez generaban un tránsito de mano de obra especializada y cuantitativamente numerosa como polos neurálgicos para la organización sindical. En el caso rosarino, la zona norte anudaba los barrios Talleres y Refinería como espacios estratégicos para la construcción de dinámicas obreras propias. Pero, la ciudad atravesada por el ferrocarril no estuvo ajena a otras localidades argentinas en las cuales el sistema ferroviario imprimió una dinámica laboral importante, no solo por las extensiones de las vías, sino por la infraestructura montada en estaciones, talleres, depósitos, playas de maniobras, que promovieron un espacio ferroviario propio del que actualmente encontramos sus restos y un patrimonio desprotegido (Maggi y Pasquali, 2023).

En Rosario el crecimiento de la urbe avanzó sobre la disposición ferroviaria existente y no se concretó una convivencia entre los rieles y las rutas para generar un sistema articulado y sustentable. Los trenes locales que desde 1977 dejaron de funcionar y, los trenes de pasajeros que fueron paralizados desde 1992 no fueron reactivados por completo. La refuncionalización de espacios ferroviarios para otros rubros como gastronómicos, comerciales y culturales indican escasa o nula protección patrimonial desde el Estado Nacional, provincial y municipal.

Focalizamos nuestra atención en una infraestructura creada en 1886, Talleres Rosario.¹ El Portón N° 1 que era el histórico ingreso a las naves de los talleres es el denominador común entre quienes nos han dado su testimonio. No se trata de generalizar estas experiencias laborales que han compartido con nosotros ni tomarlas como muestra reiterativa del colectivo ferroviario rosarino sino traer estas voces singulares para comprender sus memorias. Aquellas tienen un marco que las contiene y es

¹ Este texto recupera cuestiones trabajadas en Agostini Luisina (2025).

el espacio material donde las trayectorias laborales se llevaron a cabo, pero a fines del siglo XX, es decir un siglo después de su existencia. En la intersección de las calles Avenida Alberdi y Humberto Primo se ubicaba el ingreso a los talleres ferroviarios (hoy oficinas centrales de Nuevo Central Argentino –NCA-)² que se organizaban según el proceso de reparación de coches de pasajeros, dormitorios y coche cine. Allí se encontraban instalaciones como aserradero, pinturería, tornería y también oficinas administrativas que centralizaban el control de sueldos de la línea Mitre de Ferrocarriles del Estado.

La oralidad fue la puerta de entrada para contactarnos con quienes sostienen actualmente grupos de amistades y militancia gestadas en las últimas décadas del siglo XX.³ Entonces el grupo de whatsapp “las chicas del riel” es el nombre elegido por tres de las mujeres que ingresaron a las oficinas de contaduría en las que se liquidaban sueldos por hora y mensualizados a toda la línea del Ferrocarril Mitre. Liliana Ca., Patricia F. y Liliana Co., nos explican que los galpones de máquina adaptados para tareas administrativas en las instalaciones del predio de Talleres fueron el lugar de trabajo desde sus respectivos ingresos en 1973, 1975 y 1976 con una edad de entre 16 y 18 años. Compartían tareas con otras mujeres que eran consideradas mayores por su edad y manifiestan una suerte de cambio generacional en la manera de trabajar, comportarse, vestirse e interactuar en oficinas con predominio masculino. Ellas coinciden en que su trabajo fue enseñado por varones, quienes les explicaron cómo completar planillas de sueldos y controlar las jornadas laborales que eran rendidas por los jefes de las dependencias. Se relacionaban en la oficina con otros varones jóvenes como ellas que ingresaron al mismo tiempo pero también con otros varones de mayor edad.

Predomina una trayectoria laboral que tiene orígenes en la existencia de la familia ferroviaria, los padres de Liliana Co. y Patricia F. trabajaban en otras dependencias compartiendo algunos años con sus hijas. El ideal de

² Nuevo Central Argentino (NCA) es una empresa privada argentina que explota la operación e infraestructura de cargas del Ferrocarril General Bartolomé Mitre desde el 23 de diciembre de 1992, fecha en la cual le fueron dadas en concesión dentro del plan de reformas neoliberales del gobierno nacional de Carlos Menem.

³ Se trabaja aquí con entrevistas semiestructuradas realizadas por la autora a ex trabajadoras de diferentes instalaciones de Talleres Rosario, aquí atendemos a los testimonios orales de Liliana Ca, Liliana Co, Patricia, registrados entre 2024 y 2025 en la ciudad de Rosario.

familia ferroviaria se postula como una identificación colectiva que las presenta como ferroviarias, no solamente por el empleo realizado en las dependencias del sistema ferroviario sino por los lazos tejidos con sus padres (empleados como ellas) y con sus compañeros y compañeras. La importancia de redes laborales y afectivas se presenta como un eje constante en los testimonios de estas mujeres que apelan a una cotidianeidad que suponía por ejemplo recurrir a sus madres en el cuidado de sus hijos, a sus padres para llegar al empleo, a sus compañeros en el trabajo concreto diario, a la sociabilidad fuera de las oficinas que también se componía de reuniones sociales festivas.

Las oficinas fueron el espacio de sociabilidad de estas mujeres que compartían diariamente la rutina laboral y los sucesos de sus vidas. Casamientos, nacimientos de sus hijos, despidos y retiros de ellas y sus compañeros fueron acontecimientos que marcaron sus relatos de sus carreras laborales. Sus recuerdos transitan temas y problemas diferentes a los de los varones y tienen que ver con la articulación entre su trabajo productivo y reproductivo. Si nos detenemos en la trayectoria laboral de Liliana Co. podemos reconocer algunas singularidades con relación a sus compañeras. Ella ingresó a las oficinas al mismo tiempo que comenzó a estudiar abogacía en la Universidad Nacional de Rosario, ella explica que la posibilidad de ejercer la profesión se presentaba en el mismo espacio de trabajo que de alguna manera le pertenecía a su padre que era ferroviario. Ella se recibió de abogada en el ferrocarril y fue trasladada a la oficina de legales, sus nuevas tareas las realizó en un espacio alejado de las oficinas en las que estaban sus compañeras y con predominio masculino, pero su título universitario le permitió el ingreso a esas funciones. Podemos preguntarnos, ¿quién asumiría esa vacante en caso de que algún varón se hubiera recibido de abogado como Liliana Co.? Aquí también recuperamos una reflexión que las propias trabajadoras provocaron en una de las entrevistas colectivas que realizamos Liliana Co. comparte que no había discriminación explícita, dice “(...) pero después cuando pasa el tiempo y se empieza a saber más, se habla mucho del techo de cristal, quiere decir que hay un techo invisible que tenemos las mujeres que no podemos atravesar y si los hombres. Ustedes: ¿vieron un jefe ferroviario mujer? No nadie, responden al unísono Liliana Ca. y Patricia. Pero, Liliana Ca. declara: “yo fui jefa de oficina, yo rendí en Buenos Aires la vacante, la rendí bien pero no me llegaron a nombrar, cobré como interina”. Sus compañeras le preguntan ¿por qué? Y ella responde “no sé, ya nos tuvimos que ir, yo siempre quise ir a recursos humanos, yo me jubilé con la

mínima”. Cuando estudiamos legajos laborales de mujeres ferroviarias en otra localidad santafesina como San Cristóbal, observamos este tipo de situación en la que los nombramientos a mujeres para el ascenso en los puestos no eran realizados con normalidad como si se tratase de varones, incluso encontramos denuncias de puntuaciones diferentes según género en los exámenes para cubrir vacantes definitivas (Agostini,2024). Pero la mayoría de las mujeres que aspiraban a un ascenso se jubilaban como interinas, en puestos que en la práctica significaban saberes complejos y mucha antigüedad, pero carecían de nombramiento oficial.

Los talleres Rosario del Ferrocarril Mitre cerraron como tales en abril de 1993.⁴Estas mujeres, junto a varones, transitaron la última etapa de existencia del sistema ferroviario nacional. Las trayectorias laborales de estas mujeres se articularon a espacios administrativos, lugares que conformaron un andamiaje material habitado por personas con saberes específicos.⁵ A partir de ellas pudimos reconstruir aspectos de la historia laboral ferroviaria de tres mujeres que se identifican como ferroviarias, que periodizan el tiempo de su juventud a partir de aquel empleo y que en sus relatos transitan problemáticas de la historia ferroviaria que resuenan en el presente.

BIBLIOGRAFÍA DE REFERENCIA

Agostini, L. (2024) ‘Atiendo, Señor. Las agencias de mujeres trabajadoras ferroviarias en Talleres San Cristóbal, Santa Fe, Argentina’, *Zona Franca*, (32), pp. 325-357. doi: 10.35305/zf.vi32.374.

Agostini, L. (2025) ‘Los muchachos y las chicas del riel (1970-1990)’, en *Barriera, D. G. et al. (eds.) Rosario, pago de los Arroyos*. Rosario: UNR Editora, pp. 188-210.

⁴Reati, Atilio (2006: 112) explica que en 1994 existió una cooperativa de empleados y obreros que realizó tareas para distintos ferrocarriles privados, esa empresa se trasladó luego a los Talleres de la localidad de Pérez entre 1998 y 1999 se conformó una sola cooperativa.

⁵ Hemos reflexionado sobre los estudios existentes en Argentina sobre el mundo del trabajo ferroviario y compilado estudios sobre la interrelación entre la materialidad ferroviaria y las experiencias subjetivas de varones y mujeres en Godoy, Solange y Agostini, Luisina (2025).

Godoy, S. y Agostini, L. (2025) Presentación al dossier: Las materialidades del trabajo ferroviario, sus vestigios espaciales y reapropiaciones locales. *Historia Regional. Sección Historia. ISP N° 3, Villa Constitución, Año XXXVIII, N° 55.*

Agostini, L. y Godoy, S. (2026) ‘Mujeres ferroviarias y familias en tiempos de privatizaciones: trayectorias laborales y estrategias en el hogar (Argentina, inicios de la década de 1990)’, *Historia Social*, (114), pp. 81-103.
Disponible en:
<https://recyt.fecyt.es/index.php/HistoriaSocial/article/view/119325/86882>

Maggi, R., y Pasquali, C. (2023). La des-protección del patrimonio ferroviario: las estaciones de la ciudad de Rosario, Argentina. *Propuestas de gestión patrimonial. Teoría y Práctica de la Arqueología Histórica Latinoamericana*, 17(1), 99-118.
<https://teoriaypracticaah.unr.edu.ar/index.php/tpahl/article/view/207>

Necoechea Gracia, G. y Pozzi, P. (2008) *Cuéntame cómo fue. Introducción a la historia oral.* Buenos Aires: Imago Mundi.

Pasquali, L. (2008) *Historia social e historia oral. Experiencias en la historia reciente de Argentina y América Latina.* Rosario: Homo Sapiens.

Reati, A. (2006) *Caminos de Hierro. El desarrollo del polo ferroviario de Rosario y su zona desde 1854 hasta fines del siglo XX.* Rosario: Municipalidad de Rosario / UNR Editora.