

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

### Sesión VII Historia de las trabajadoras ferroviarias

### Ferrocarriles Argentinos y la última dictadura cívico-militar. Una aproximación a partir de las mujeres ferroviarias y las familias (Argentina, 1976-1983)

---

SOLANGE GODOY

CONICET/ Universidad Nacional de San Martín, Argentina  
solgodoyd@gmail.com

**Resumen:** En Argentina, durante el período de la última dictadura cívico-militar (1976-1983), la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos sufrió un proceso de achicamiento vinculado a políticas de “racionalización drástica” que implicaron despidos y reducción de servicios. Estas fueron concomitantes a un escenario represivo de detenciones ilegales, asesinatos y desapariciones forzadas de trabajadores y trabajadoras. En la presente comunicación se propone examinar este período a partir del caso de las mujeres ferroviarias teniendo en cuenta a trabajadoras detenidas-desaparecidas, así como aquellas que fueron despedidas. En el marco de una línea de investigación más amplia, el estudio busca conocer el papel de la empresa estatal en los procesos represivos y las respuestas de familiares en el marco de la lucha por la Memoria, Verdad y Justicia. La metodología se basa en el análisis documental de legajos laborales y, complementariamente, en entrevistas en profundidad.

**Palabras clave:** mujeres, ferrocarril, represión, dictadura

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).\*\*

---

### RESUMEN AMPLIADO

Durante el período de la dictadura militar (1976-1983), la empresa Ferrocarriles Argentinos fue objeto de políticas económicas que

implicaron severas medidas de ajuste. A partir de un esquema de trabajo conjunto entre la empresa y la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SETOP) se llevó a cabo el cierre de ramales considerados antieconómicos, de trenes de pasajeros de baja utilización, de talleres vistos como redundantes, entre otras medidas que, en su conjunto, representaron la clausura de 560 estaciones y una reducción del 30% de trenes de pasajeros entre 1976 y 1980 (Martínez, 2007). En un marco de reducción del tamaño del Estado y la disminución de su injerencia en la vida económica, dos de los objetivos principales de la gestión “eficientista” y “modernizadora” del ministro de economía de la dictadura —José Alfredo Martínez de Hoz (1976-1981)—, el menoscabo sufrido en la cantidad de trabajadores sobrepasó un mucho lo experimentado por el resto de las firmas estatales (Iramain y Pérez, 2017). Entre los años 1976 y 1980, la cantidad de empleados se redujo de 155000 a 97.000 (Martínez, 2007).

Dichas políticas económicas tuvieron lugar en un escenario represivo y de disciplinamiento social más amplio que implicó no sólo despidos sino también detenciones ilegales, desapariciones forzadas y asesinatos. Los picos de la represión que van de 1976 a 1977, momento en el que se identifica la mayor cantidad de personas detenidas-desaparecidas de Ferrocarriles Argentinos, coinciden con las cesantías, cierre de ramales, talleres y la intervención del sindicato Unión Ferroviaria (Sánchez, 2025). Las dinámicas de represión en la empresa ferroviaria durante la dictadura de 1976 aún no han sido estudiadas en profundidad de modo que, ampliar el conocimiento sobre ferroviarios y ferroviarias en esta etapa constituye un objetivo más amplio al cual busca contribuir el presente estudio.

Se estima que alrededor de cien personas fueron víctimas de desaparición forzada en la empresa Ferrocarriles Argentinos. El ocultamiento de las prácticas sistemáticas de represión implementadas por la dictadura ha significado un obstáculo para conocer los hechos de forma acabada; de allí que la lista de personas desaparecidas continúa abierta, es decir, se trata de un número que aún no es definitivo. Hasta el momento, en el marco de una política de memoria llevada a cabo por el Estado nacional en las últimas décadas, se realizó la reparación documental de 78 legajos laborales de trabajadores y trabajadoras de la empresa Ferrocarriles Argentinos. Esta política implicó el agregado de la inscripción de detenido-desaparecido en legajos laborales como expresión de la

reparación histórica ante la violación de los derechos humanos.<sup>1</sup> Esta acción rectificó las denominaciones de “baja”, “cesante”, “despido”, entre otras formas que ocultan los verdaderos motivos por los cuales se produjo el abandono del puesto de trabajo. Si bien el trabajo de los organismos estatales implicados en la tarea supuso un importante avance, el cambio de gobierno en 2023 ha limitado su evolución favorable.

La implementación de la política de reparación documental también hizo posible la digitalización de los legajos laborales cuyo acceso posibilitó su uso como fuente histórica. Estos documentos constituyen una pieza importante para el estudio de las relaciones laborales y de las políticas económicas y represivas durante la dictadura militar. Una hipótesis que guía este estudio tiene que ver con que, a pesar del carácter oculto (clandestino) de las prácticas represivas, los legajos permiten hallar evidencias importantes del accionar de la dictadura militar en el marco de las relaciones laborales. Asimismo, estos permiten comprender el papel de la empresa Ferrocarriles Argentinos y de las familias de las personas detenidas-desaparecidas.

Más específicamente, el presente estudio toma como foco el caso de las mujeres ferroviarias y las familias con el fin de analizar las políticas económicas y las dinámicas represivas en la empresa estatal. En los últimos años, la producción académica en el campo de la historia ferroviaria, la historial social del trabajo y los estudios de género han mostrado un creciente interés en las mujeres ferroviarias. Como evidencian diferentes estudios en países como Argentina y España, las trabajadoras ferroviarias han participado de este mundo laboral desde momentos muy tempranos y han realizado diferentes tipos de tareas aún en un marco de desigualdad (Godoy, 2022; Ballesteros, 2003; Moreno Claverías, 2024). No obstante, la participación de las mujeres ha estado restringida a algunas áreas en particular; entre ellas, se destacan las guardabarreras, oficinistas, enfermeras, entre otras, y su volumen fue llamativamente menor respecto de los varones. Se retoma una perspectiva de análisis que destaca la relevancia de estudiar el mundo familiar del trabajo ferroviario y, por tanto, redefine las fronteras entre trabajo y familia, espacio laboral y domesticidad (Palermo, 2011; Godoy, 2023). Como muestra el presente estudio, los vínculos familiares no sólo han favorecido el ingreso de las trabajadoras a la empresa, sino que también

---

<sup>1</sup> Decreto 1199/2012, Ley 27656 del año 2021 y Decreto 775/2022. Sobre esta política véase Balé (2018).

son sus familiares quienes tomaron la iniciativa de reclamar derechos ante la empresa aún en un escenario altamente represivo y, en algunos casos, lo hicieron basándose en su rol de madres de las trabajadoras que sufrieron desapariciones forzadas.

Durante el período bajo estudio, las políticas ferroviarias han resultado en una “drástica racionalización” que significó no sólo una importante reducción en los servicios sino también en la fuerza de trabajo. Algunos de estos despidos afectaron a mujeres que detentaban encumbradas posiciones en la estructura ocupacional. Respecto de las violaciones de derechos humanos más graves, esto es, la desaparición forzada, los casos de cuatro trabajadoras ferroviarias que fueron víctimas de detenciones ilegales resultan piezas importantes para reconstruir las dinámicas represivas.

La repentina ausencia en los lugares de trabajo, producto de la desaparición forzada, generó una serie de documentos producto de intercambios burocráticos. A partir de las acciones desplegadas por las familias, sus notas ante la empresa no sólo remitían la dramática situación del secuestro sino también a la falta del sustento material (ante su “humilde condición”) que ponía en riesgo a esos hogares. Además, la propia dinámica de los procesos administrativos que estas cuestiones implicaron, aportó a dejar testimonios sobre los procedimientos ilegales en los cuales las trabajadoras fueron detenidas. Aun bajo la peligrosidad que implicaba exponerse a reclamar y denunciar, las familias llevaron adelante esta riesgosa y desgastante tarea ante Ferrocarriles Argentinos.

Si bien el hogar fue un lugar donde se produjeron algunas detenciones ilegales, el espacio de trabajo también fue un ámbito en el que se dieron escenas de este tipo. Así, una de las trabajadoras solicitó a la empresa un cambio de lugar de trabajo a otra provincia alejada luego de haber sido detenida por primera vez. No obstante, a pesar de que el funcionario de la empresa expresó cierta inquietud por la seguridad del personal (ante las características de los operativos de detenciones), su solicitud no fue atendida y, finalmente, ocurrió su desaparición forzada.

Recurriendo a diferentes estrategias para legitimar los reclamos de las familias, la condición de madres de las trabajadoras fue algo que también quedó expuesto en los legajos laborales, tal como sucedió con una ferroviaria madre de una niña de 3 años (que quedó a cargo de sus abuelos ante la desaparición de la trabajadora). Una situación similar ocurrió con otro grupo de mujeres que también padecieron el accionar represivo durante el período, las esposas de los ferroviarios. Además de su condición

de madres de niños de corta edad, algunas de ellas estaban embarazadas: sus hijos o hijas debieron nacer en cautivero y sus familiares aún los buscan.

## BIBLIOGRAFÍA

Ballesteros Doncel, E. (2003). La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962. En C. Sarasua & L. Galvez, *¿Privilegios o eficiencia?: Mujeres y Hombres en los mercados de trabajo* (pp. 335-354). Publicaciones de la Universidad.

Godoy, S. (2022). *Una presencia (in)esperada. El trabajo de las mujeres en los ferrocarriles*. Trenes Argentinos Capital Humano/ Ministerio de Transporte de la Nación.

Godoy, S. (2023). Mujeres guardabarreras del ferrocarril en los cruces entre el trabajo y la vida familiar: Jornada laboral, modalidades y saberes tácitos (Argentina, primera mitad del siglo XX). *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, N° 15, 1-28.

Iramain, L., & Pérez, V. (2017). Rieles y política económica durante la última dictadura cívico-militar argentina (1976-1983). *Sociohistórica*, N° 39.

Martínez, J. P. (2007). 1977-2006: El ciclo de las reformas traumáticas. En M. López & J. Waddell, *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria* (pp. 209-292). Lumiere.

Moreno Claverías, B. (2024). «Los empleados humildes de grandes empresas»: Las mujeres guardabarreras en el primer tercio del siglo XX. *Historia Social*, N° 108, 93-112.

Müller, A. (2018). *La cuestión ferroviaria en la Argentina*. Biblos.

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

Sánchez, M. (2025). *La Unión Ferroviaria. Politización, conflicto y sociabilidad en un contexto de racionalización laboral (1955-1983)*. Doctorado en Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Luján.

Waddell, J. (2007). De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976. En M. J. López & J. Waddell, *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina* (pp. 157-207). Lumiere.