



Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria
Associação Ibérica de História Ferroviária



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

Asociación Ibérica de Historia Ferroviaria - Associação Ibérica de História Ferroviária
X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria
Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión VIII: Historia de las trabajadoras ferroviarias.

Coordinadoras: Solange Godoy (Universidad Nacional de San Martín/ CONICET) y
Belén Moreno Claverías (Universidad de Oviedo).

Las mujeres trabajadoras en los Ferrocarriles del Estado de Argentina en la primera
mitad del siglo XX: un análisis de casos

ELENA SALERNO

Universidad Nacional de Tres de Febrero, Instituto de Estudios Históricos (Buenos
Aires, Argentina)

esalerno@untref.edu.ar

elenasalerno2022@gmail.com

Resumen

El trabajo ferroviario ha sido considerado un ámbito exclusivo de hombres. En los últimos años se han publicado estudios que se refieren a la presencia de la mujer en el mundo ferroviario. En esta comunicación aportaremos algunas evidencias que refuerzan estas apreciaciones. Desde principios del siglo XX advertimos la presencia de trabajadoras en distintas funciones en los Ferrocarriles del Estado, en su mayoría como personal administrativo tanto en la Administración Central de los Ferrocarriles del Estado como en diversas oficinas a lo largo de la red, lo que nos permite acercarnos a los roles que tuvieron las mujeres.

Ferrocarriles del Estado - mujeres – trabajadoras ferroviarias

INTRODUCCIÓN

Hasta avanzado el siglo XX en Argentina, el trabajo ferroviario ha sido considerado un ámbito exclusivo de hombres, más aún si se toma en cuenta el personal destinado al movimiento de los trenes y todos los que se encargaban de la construcción y mantenimiento del material rodante y de la infraestructura ferroviaria (Palermo, 2023;

D'Uva, 2019 y Badaloni, 2011, 2018 y 2022). Tanto la documentación de la época, las publicaciones de las empresas y de las organizaciones sindicales daban cuenta del total dominio masculino en la actividad e incluso los abordajes historiográficos de esta temática también coincidían en esta apreciación.

En los últimos años se han publicado investigaciones sobre el rol de las mujeres en el ámbito ferroviario, los primeros trabajos han abordado a las mujeres como compañeras de los trabajadores ferroviarios, conocida como la familia ferroviaria, tanto en las acciones cotidianas como en los momentos de conflicto. (Palermo, 2008 y 2009; Badaloni, 2022, 306-315; Agostini, 2021) En tanto, se han conocido estudios sobre los trabajos femeninos en los ferrocarriles de la segunda mitad del siglo XX. (Godoy, 2020, 2021, 2022 a y b y 2023 a y b) Luisina Agostini (2023) y Ana Bonelli Zapata (2023) han abordado el estudio de las imágenes de mujeres en la cultura ferroviaria.

Sin embargo, en los últimos años han comenzado a conocerse estudios en que se refieren a la presencia de la mujer en el mundo ferroviario, como parte de la comunidad y de la familia de los ferroviarios y otros a rastrear la presencia de trabajadoras rentadas o no en el ámbito ferroviario. A partir de esos primeros estudios, Laura Badaloni identifica el empleo de mujeres en la empresa del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX. (Badaloni, 2021 y 2022: 81-91) Otros trabajos aportan una nueva mirada e identifican el trabajo de las mujeres en los ferrocarriles, en particular, como guardabarreras, cuyas autoras analizan las diversas circunstancias que llevó a estas mujeres a trabajar en el ferrocarril, en particular, como guardabarreras desde principios del siglo. (Canali, 2012, D'Uva, 2021 y Godoy, 2023 c)

En esta línea, en esta ponencia nos proponemos aportar algunas evidencias que refuerzan estas apreciaciones. Desde principios del siglo XX existe documentación que nos permite advertir la presencia de trabajadoras en distintas funciones en los Ferrocarriles del Estado, en su mayoría como personal administrativo en diversas funciones tanto en la Administración Central de los Ferrocarriles del Estado como en diversas oficinas a lo largo de la red, lo que nos permite acercarnos a los roles que tuvieron las mujeres. En esta ocasión, nos proponemos explorar estas evidencias con el fin de contribuir al estudio del trabajo femenino en los ferrocarriles que se viene conociendo desde hace unos años y que deje de ser invisible.

A pesar de las dificultades para el acceso a las fuentes, para este estudio contamos con documentación del Archivo Parlamentario, en particular de la Cámara de Diputados, y de legajos y fichas de personal del Archivo General de Ferrocarriles de Argentina.

1. LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE) fue creada por ley en 1909 y comenzó a funcionar al año siguiente. (Salerno, 2003) Esta primera empresa estatal argentina se fundó a partir de la experiencia de gestión estatal de varias líneas estatales que funcionaban desde la década de 1870. Al final del gobierno de Mitre (1862-1868), el presidente firmó el decreto que habilitó la inversión de fondos públicos en la construcción de líneas férreas en regiones poco atractivas para el capital privado, con el objetivo de venderlas cuando se valorizaran tanto las líneas como las regiones. De las tres líneas estatales que se organizaron antes de la AGFE, algunos tramos se vendieron a fines de la década de 1880; entre otros, el tramo de Villa Mercedes (provincia de San Luis) a Mendoza y San Juan del Ferrocarril Andino (FCA) inaugurado en 1873; en tanto, el Ferrocarril de Córdoba a Tucumán inaugurado en 1876 también pasó a manos de una empresa de capitales británicos. Esta línea se continuó

construyendo hacia la norte hasta la frontera con Bolivia y se lo conoció como el Ferrocarril Central Norte (FCCN) y el tramo original del Andino, de Villa María a Villa Mercedes, se vendió el mismo año de la creación de la AGFE. Al momento de la puesta en funcionamiento de la Administración centralizada la constituyeron el Central Norte y el Ferrocarril Argentino del Norte (FCAN).

Los primeros veinte años de la AGFE se caracterizaron por las crisis y los conflictos internos y de sus funcionarios con el poder ejecutivo que dieron origen a las investigaciones de la Cámara de Diputados de la Nación. En ese contexto, nos encontramos con una información significativa como parte de la documentación recopilada por la Comisión Investigadora sobre los Ferrocarriles del Estado que funcionó en la Cámara de Diputados entre 1923 y 1925.¹ La documentación que analizamos son dos listados de personal ferroviario dejados cesantes, la primera se refiere al personal despedido entre abril y agosto de 1915, aunque figuran personas que quedaron cesantes antes y después de ese período. La segunda lista se refiere al personal cesanteados el 7 de octubre de 1924.²

En principio, los Ferrocarriles del Estado despidieron a su personal con el argumento económico, sin embargo, coincide con dos momentos conflictivos. Desde la organización de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado³ a mediados de 1910 registramos tensiones internas dentro de la burocracia técnica preexistente que ocupó los cargos en la Administración. (Salerno, 2003)

Aun cuando pertenecían al mismo sector político se generaron conflictos que se hicieron visibles en 1915 cuando el Administrador Miguel Iturbe dejó su cargo para asumir una banca en la Cámara de Diputados por la provincia de Jujuy en junio de ese año y fue reemplazado por el Ing. Luis Rapelli, quien criticó la gestión de su antecesor (Salerno, 2003).⁴ En esa etapa de transición, un documento sin firma que se conserva en el archivo de la presidencia de Victorino de la Plaza, realiza una extensa descripción de los problemas técnicos y de rentabilidad de los Ferrocarriles estatales.⁵ El conflicto y las tensiones internas continuaron, al poco tiempo del cambio de gobierno en octubre de 1916 el Administrador Rapelli pidió licencia y renunció al año siguiente (Salerno, 2003).

Con la asunción del nuevo gobierno, los conflictos se profundizaron por los enfrentamientos políticos entre el poder ejecutivo y el Congreso que no le permitió al presidente Yrigoyen la designación de un Administrador titular de los Ferrocarriles del Estado hasta 1920, por no contar con los votos necesarios para el acuerdo del Senado. En este marco a mediados de 1918 estalló un enfrentamiento entre la AGFE y el gobierno nacional, por las decisiones que tomó el ingeniero Ramallo, el Administrador interino, en un acto de autonomía entre la AGFE y el Ejecutivo. Este escándalo terminó con la renuncia del ingeniero Ramallo, y del mismo Director General de Ferrocarriles,

¹ AGP: Archivo General Parlamentario, Cámara de Diputados, Comisión Investigadora de los Ferrocarriles del Estado (1923-1925) Paquete 173 (después 197,2).

² AGP: Archivo General Parlamentario, Cámara de Diputados, Comisión Investigadora de los Ferrocarriles del Estado (1923-1925) Paquete 173 (después 197,2): fs. 90-97.

³ La Administración General de los Ferrocarriles del Estado (AGFE) fue creada por la ley 6757 sancionada el 30 de septiembre de 1909. (LN: Leyes Nacionales (1918) Tomo XV, pp. 332-336 y ALA: Anales de la Legislación Argentina (1954) p. 779).

⁴ El ingeniero Iturbe, de larga trayectoria en los ferrocarriles del Estado, tenía actividad política en la provincia de Jujuy y llegó a ocupar la banca de diputado. Mientras que Luis Rapelli tenía actuación política en la provincia de Santiago del Estero, aunque había nacido en provincia de Buenos Aires. (Castaño, 1914 y CD, DS: p. IX y sesión del 26-9-1916: pp. 2392-2393) Los conflictos internos en la AGFE durante sus primeros años lo tratamos en Salerno, 2003.

⁵ AGN (Bs. As.) Archivo Dr. Victorino de la Plaza, Interior y Transporte, 7-4-5-13, Memorándum Antecedentes de los Ferrocarriles del Estado: fs. 284-332.

el ingeniero Pablo Nogués, que permanecía en el cargo desde 1911 y anteriormente había sido su Sub-Director de ese organismo en el que revistaba desde principios de la década anterior.

Aun cuando el gobierno de Yrigoyen (1916-1922) consiguió el acuerdo del Senado para la designación de un Administrador General en 1920 cuando los resultados electorales les dieron un poco más de poder en el Congreso. La persona elegida fue Domingo Fernández Beschtedt que no contaba con conocimientos y experiencia en ferrocarriles, por lo cual también generó tensiones. Sin embargo, el conflicto se hizo público con la división del partido radical en septiembre de 1924, durante la presidencia de Alvear (1922-1928), cuando dejaron sus cargos los hombres que permanecían desde el gobierno de Yrigoyen. En este caso, se manifestó con la renuncia del ministro de Obras Públicas, Eufasio Loza, y del Administrador de los FCE Domingo Fernández Beschtedt.

Por tal motivo, los conflictos internos en la Administración de los Ferrocarriles del Estado a mediados de la década de 1910 dieron origen a los despidos que analizaremos más adelante. Mientras que los conflictos políticos en el partidos gobernante en 1924 desencadenaron las cesantías que se produjeron días después de la división del partido Radical. En ambos casos, consideramos que el despido de personal estuvo relacionado con los conflictos políticos en la AGFE o de los enfrentamientos políticos.

2. LA INVISIBILIDAD DEL TRABAJO FEMENINO EN LOS FERROCARRILES DEL ESTADO: INDICIOS

Para 1915 la AGFE contaba con cinco años de funcionamiento y para fines de ese año registraba 12.324 miembros de personal en total de los Ferrocarriles del Estado.⁶ Aunque el Censo Nacional de 1914 censó un número mucho menor sobre la cantidad de personal ferroviario. El Censo identificó como empleados ferroviarios en las provincias y en los territorios nacionales tan solo 10.913 personas, de los cuales 159 eran mujeres. En tanto, Florencia D'Uva (2019: 5, nota 4) analiza los trabajos femeninos a partir de los datos que aportó Bunge (1918) en un texto clásico sobre los ferrocarriles.

Aunque Alejandro Bunge (1918: 311-325) tomó como fuente un censo del personal de los ferrocarriles que se realizó en 1916 como parte de la documentación con que contó la comisión técnica que estudiaba el proyecto de ley de jubilaciones y pensiones para el sector que se discutía en el Congreso de la Nación. Con respecto a la información sobre el personal ferroviario constan solamente las empresas de capitales privados y no figura el personal de los Ferrocarriles del Estado. Aun así ilustra la situación de la época. En 1913 se registró el mayor número de personal, entre empleados y obreros que sumaban 132.810 personas que representaban un número equivalente a todo el personal civil y militar nacional y de las provincias, no consta como fueron registrados el personal de los FCE. De las diversas clasificaciones del personal ferroviario, separó a los que cobraban sueldos menores a 100 pesos moneda nacional de los que tenían un sueldo superior. (Bunge, 1918: 311-312) Este corte correspondía, respectivamente, a los que no aportaban para la jubilación de los que si

⁶ EFCE, año 1915: pp. 334-335 Ver Salerno (2003: p. 114).

tenían descuentos en sus sueldos con esa finalidad, aunque todos gozarían del derecho a la jubilación.⁷

En 1916 consta un total de 112.175 personas empleadas, para entonces el personal de los ferrocarriles de capitales privados que cobraba hasta 100 pesos moneda nacional era más del 50 % (53,68 %); mientras un 25 % recibía un sueldo entre 100 y 150 pesos moneda nacional. Aunque tan solo fueron censados para este rubro algo más de 37.000 personas, prácticamente un tercio del total. Se trata de un indicio pero no significa una información completa. De los trabajadores de las empresas por sexo, los que cobraban menos de 100 pesos eran casi 20.000 hombres y 361 mujeres. Entre los que tenían sueldos entre 101 y 300 pesos eran algo más de 16.000 hombres y 10 mujeres. (Bunge, 1918: 324-325) Aunque los datos de este censo son parciales, dejan en evidencia que las mujeres ocupaban cargos menor jerarquía laboral y salarial.

Por las fuentes que contamos para este análisis, nos permite considerar que tanto el censo nacional de 1914 como el censo del personal ferroviario de 1916 no fueron exhaustivos en cuanto al registro del personal ferroviario. Para este estudio contamos con una documentación peculiar, en el contexto del funcionamiento de la Comisión Investigadora de los Ferrocarriles del Estado que se formó en la Cámara de Diputados de la Nación entre 1923 y 1925, una más de las que se organizaron en esa Cámara desde fines de la década de 1910 y en la siguiente referidas a cuestiones en debate sobre los Ferrocarriles del Estado. Como parte del debate sobre los problemas administrativos y financieros de los Ferrocarriles del Estado, relevaron instancias de despidos de personal.

En el listado de 1915 abarcaba una lista que incluía personal despedido entre el 30 de abril de 1914 (uno) y el 20 de septiembre de 1916, con ocho personas cesadas en ese año. La mayoría fue despedida durante el año 1915. En total fueron despedidos 205 empleados, algo más del 1,6 %, del total del personal reconocido para el año anterior, que era de 12.324 personas; del total de los cesanteados, 43 eran mujeres, algo más del 21 % de ese universo y figuran cuatro personas cuyos nombres están identificados por una inicial.

La lista de 1915 menciona los nombres de las personas, el puesto de labor y la fecha del cese. De esa nómina, se encuentran nombres reconocidos. Entre otros, incluye a Alejandro Gancedo que se desempeñaba como Auxiliar de Gerencia y que fuera cesado con fecha 21 de julio de 1916. Aunque no contamos con más datos, podemos arriesgar la hipótesis que se trataría del futuro diputado nacional que representó a la provincia de Santiago del Estero por el partido Conservador, fue un acérrimo crítico de la gestión radical, en particular de Yrigoyen, que plasmó en un libro publicado por la misma Cámara de Diputados.⁸ En ese mismo listado figuraba Eduardo Huergo como Practicante y cesado el 19 de abril de 1915. Coincide con los homónimos de Eduardo Huergo, ingeniero.⁹ En tanto, Eduardo María Huergo, hijo de Eduardo, nació en 1902, fue ingeniero y abogado, de larga actuación en los Ferrocarriles del Estado, fue Ingeniero Principal y ocupó otros cargos e incluso fue el último Administrador General designado por acuerdo del Senado en 1943. Aunque Eduardo

⁷ Ponencia en preparación “Los beneficios jubilatorios de la ley 4349 en los Ferrocarriles del Estado antes de la ley de jubilaciones para todo el personal ferroviario” para las XX Jornadas Interescuelas / Departamentos de Historia, Río Cuarto, Córdoba, Argentina, 23 al 26 de septiembre de 2026.

⁸ Gancedo (1924), el mismo año la misma Cámara le publicó otro libro en que presentaba un proyecto de reforma de la ley orgánica de los Ferrocarriles del Estado (1923).

⁹ Eduardo Huego (24 febrero de 1873 – 10 de marzo de 1929), hijo de Luis Augusto Huergo (1° noviembre de 1837 – 4 de noviembre de 1913, fue parte de los doce primeros ingenieros que se recibieron en la Universidad de Buenos Aires en 1870, tuvo una extensa trayectoria como ingeniero. Tanto Luis Augusto como su hijo Eduardo presidieron el Centro Argentino de Ingenieros. (Revista La Ingeniería)

María Huergo contaría para ese momento unos 13 años, y no se consigna en su legajo personal, tal vez fue el despedido, pues el censo de ferrocarriles de 1916 registra como empleados a menores entre 11 y 15 años de edad. (Bunge, 1918: 317)

Para el año 1925, el total del personal ferroviario estatal eran 19.512 trabajadores.¹⁰ En tanto según la lista de 1924, cesaron 159 personas, el 0,8 % de personal según el total de personal del año 1925, y dentro de este número, las mujeres ascendieron a 24, es decir al 15 % y registran tres personas identificadas por su inicial en el nombre de pila. En tanto, en esta lista de los cesanteados en 1924, se encuentran figuras que habían ocupado cargos jerárquicos en los FCE. La lista de despedidos con fecha del 7 de octubre de 1924 la encabeza Pío Zaldúa, Superintendente General de Almacenes de la Administración General de los Ferrocarriles del Estado desde el año 1919; Baltasar Robles, que cumplía tareas en la Administración Central y Carlos Saavedra Zavaleta, que se desempeñaba como abogado consultor de la AGFE. Por la presencia de estos nombres asociados con la gestión radical yrigoyenista y de Fernández Beschtedt en la AGFE, sostenemos la hipótesis que los conflictos internos del Partido Radical motivaron estas cesantías.

La lista de 1915 es muy rica porque señala el puesto que desempeñaba cada uno, por lo que se desprende que no habían despedido personal de Tracción, es decir conductores de locomotoras y foguistas que representaba La Fraternidad, el primer gremio ferroviario fundado en 1887. (Larroca y Vidal, 1987: 21) Tanto hombres como mujeres se habían desempeñado en puestos que habían representado la Federación Obrera Ferroviaria (FOF) y que a partir de 1922 representó la Unión Ferroviaria (UF). Las mujeres fueron despedidas durante el año 1915 y se desempeñaban en diversas tareas, que se presentan en el siguiente Cuadro:

Cuadro 1.- Mujeres cesantes en los FCE durante el año 1915

Puesto laboral	Mujeres	Identificados por inicial nombre
Auxiliar Depto de Explotación	1	
Auxiliar de Explotación	3	
Auxiliar	1	
Cap. Cargas	---	1
Copista	---	1
Escribiente Comercial	3	
Escribiente Explotación	7	
Escribiente Personal	2	
Escribiente	10	
Practicante Of. Gerencia	1	
Practicante C. Wagones	8	
Practicante Comercial	2	
Practicante	4	1
Telegrafista	1	1
Total	43	4

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación del Archivo General Parlamentario (AGP), Cámara de Diputados, Comisión Investigadora de los Ferrocarriles del Estado (1923-1925) Paquete 173 (después 197,2): fs. 91 - 92.

¹⁰ EFCE, año 1925: pp. 306-307. Ver Salerno (2003: p. 114).

Del análisis de cuadro precedente se desprende que todas las mujeres despedidas realizaban tareas administrativas, excepto una que era telegrafista. Mientras las cuatro personas que no podemos identificar su género, también se distribuían tres como administrativas y una telegrafista. Salvo el último caso, los trabajos de las mujeres cesadas en esta nómina realizaban trabajos administrativos, lo cual no quiere decir que no había otras mujeres no tuvieran otras tareas en el ámbito ferroviario estatal.

De algunas de las mujeres cesadas en los dos momentos contamos con la información de sus legajos personales con los que tramitaron sus respectivas jubilaciones.

De una de las mujeres cesadas en febrero de 1916 tenemos su legajo personal, Isabel Hensipp revistaba como Auxiliar del Departamento de Explotación; nació en Alemania el 31 de mayo de 1895, llegó al país en 1910 junto a sus padres. Había ingresado a los Ferrocarriles en diciembre de 1915 con un sueldo de 60 \$ por mes que por ese monto no realizaba aportes jubilatorios. Reingresó a los Ferrocarriles del Estado con apellido de casada, como “Garrido, Isabel Hensipp de”, a partir del 10 de septiembre de 1928 como Ayudante de 12° según su legajo personal, aunque no constaban en los registros, le habilitaron a reclamar los aportes realizados entre 1930 y 1938 por declaración jurada. En el mismo consta una nota firmada por la interesada que lo hizo como Elisabeth (sic), en que manifiesta que trabajó en la sede Central de la Administración desde marzo de 1912 y hasta octubre de 1917 y desde mayo de 1920 hasta noviembre de 1926, además del período entre 1928 y 1930 del que consta y que tuvo descuento jubilatorio. Todo el trámite tenía por objetivo el trámite de su jubilación. Este caso se pone de manifiesto lo observado en otras investigaciones, el trabajo de las mujeres no tenía continuidad por diversos motivos.¹¹

De la lista de despedidos entre 1914 y 1916, contamos con el legajo de Rosario Díaz, nació el 2 de marzo de 1895, por el que gestionó su certificación de jubilación por la ley de empleados públicos, ley 4349, que precedió a la ley de jubilaciones de ferroviarios, en la consta que se desempeñó en Tucumán como Escribiente desde el 16 de enero de 1913 y luego fue Practicante hasta su cese por disminución de personal el 22 de mayo de 1915.¹²

De los cesados en 1924 contamos con el legajo de Celia Ángela Giménez de Vieyra, que nació en la Capital Federal el 12 de septiembre de 1901, aunque al momento del trámite de certificación de servicios se domiciliaba en Uranga, provincia de Santa Fe. Trabajó como Auxiliar entre el 29 de mayo de 1922 y hasta el 7 de octubre de 1924, fecha del cese que hemos analizado anteriormente y en el expediente figura por abandono del trabajo. En el listado del personal despedido figura con su nombre y apellido de soltera, lo que indicaría que se casó más adelante y no consta en su legajo personal. Sin embargo reingresó a los pocos días, el 18 de noviembre del mismo año y continuó hasta el 13 de noviembre de 1941, ocupando el cargo de dactilógrafa, Ayudante de categoría 12° a 7° y luego fue copista y compiladora. En una certificación anterior, del año 1936, dejaron constancia que se desempeñaba como Escribiente de 7° en la División Vías y Obras, Oficinas Centrales, del Departamento de Explotación

¹¹ AGFC (Barracas, Bs. As.) Legajos de Personal de los Ferrocarriles del Estado, Expediente solicitud reconocimiento de servicios de Hensipp, Isabel, 1972 – 1973: 12 folios.

¹² AGFC (Barracas, Bs. As.) Legajos de Personal de los Ferrocarriles del Estado, Rosario Díaz, 1944 - 1952: 12 folios.

Técnica y que realizaba los aportes al fondo de la ley 10650, de Jubilación del Personal Ferroviario. Esta solicitud sería presentada al Banco Hipotecario Nacional.¹³

María Teresa Vitullo, sin otros datos filiatorios, consta en la lista de despedidos en octubre de 1924, donde figura que prestó servicios como dactilógrafa desde el 1ro de marzo de 1924 hasta el 9 de octubre de ese año. Reingresó el 18 de diciembre de 1924 y trabajó hasta el 17 de noviembre de 1931, ocupó cargos de dactilógrafa y luego como Ayudante 14° hasta retirarse como Ayudante de 9°.¹⁴

Otra de las mujeres despedidas en octubre de 1924 fue Luisa Andresen Krause, nació en la Capital Federal el 14 de noviembre de 1889, hija de Jorge Andresen y Luisa Krause, registra su primer ingreso el 7 de febrero de 1923 hasta el 9 de octubre de 1924, figura en la lista del personal despedido el 7 de octubre, aunque figura como María Luisa Andresen; reingresó el 23 de marzo de 1925 hasta el 18 de noviembre de 1931 y retornó a su tarea en los Ferrocarriles del Estado el 30 de diciembre de ese mismo año hasta su jubilación, cuya renuncia figura con fecha del 6 de julio de 1959 y se retiró como Auxiliar de 1° en la División Estudios y Proyectos del Departamento de Vías y Obras.¹⁵

En la lista de personal cesante de 1924 figura Ofelia Aguirre, aunque en la certificación de servicios no reclama ese período. Su legajo personal la identifica como Ofelia Freda de Aguirre, se le solicita que aporte información sobre el desempeño, puestos ocupados, sueldos percibidos en los meses de 1921 y 1922, período que la interesada solicitaba la certificación.¹⁶

Otras reflexiones que se desprenden de estos casos de trabajadoras ferroviarias, salvo una de ellas, la telegrafista, se entiende que la mayoría se desempeñaban en la Administración en tareas administrativas; otras, por sus tareas tal vez realizaban su trabajo en distintos puntos de la red estatal que para la época que analizamos no llegaba a Buenos Aires. La red del Ferrocarril Central Norte Argentino, luego de la fusión de las dos líneas preexistentes, tenía como cabecera la ciudad de Santa Fe; en tanto las distintas líneas patagónicas partían de los puertos del Atlántico hacia el oeste sin conformar una red. Contamos con poca información sobre los datos personales, la ley de creación de la AGFE establecía que el personal debía ser argentino nativo y debían saber leer y escribir, por las actividades que desempeñaban todas tenían la formación educativa que solicitaba la normativa, en cuanto a la nacionalidad observamos que una de las empleadas despedidas en la década del diez había nacido en Alemania y no consta que se hubiera nacionalizado.

¹³ Celia Ángela Giménez de Vieyra, el legajo tiene varias fechas, 1936 y la solicitud de certificación es de los años 1971 y 1975. AGFC (Barracas, Bs. As.) Legajos de Personal de los Ferrocarriles del Estado, Vieyra, Celia Ángela Giménez de, 1975: 23 folios.

¹⁴ Legajo Personal de María Teresa Vitullo, trámite realizado entre 1934 y 1935 con el fin de presentarlo a la Caja Nacional de jubilaciones y Pensiones Ferroviarias. AGFC (Barracas, Bs. As.) Legajos de Personal de los Ferrocarriles del Estado, Vitullo, María Teresa 1934: 8 folios.

¹⁵ Luisa Andresen Krause, el trámite es del año 1959 y cuenta con una foto. AGFC (Barracas, Bs. As.) Legajos de Personal de los Ferrocarriles del Estado, Andresen, Luisa, 1959: 21 folios. No encontramos parentesco directo con la familia de Augusto Krause, originario de Sajonia, que llegó al país poco después de Caseros y sus tres hijos varones, con actuación en distintos organismos públicos relacionados con la ingeniería y con los ferrocarriles, así como su nieto Augusto Krause Arnim, hijo de Otto Krause, que ocupó diferentes cargos en la AGFE e incluso fue Administrador General de los Ferrocarriles del Estado.

¹⁶ Ofelia Freda de Aguirre, trámite realizado entre 1939 y 1940. AGFC (Barracas, Bs. As.) Legajos de Personal de los Ferrocarriles del Estado, Aguirre, Ofelia Freda de, 1939 - 1940: 3 folios.

CONCLUSIONES

En principio, a partir de pocos casos se pone de manifiesto la presencia de las mujeres en la actividad ferroviaria, en funciones administrativas subalternas y, en menor medida, en tareas especializadas como la de las telegrafistas. A su vez, podemos observar que las mujeres ferroviarias tenían discontinuidad o trabajaban por períodos cortos, según señalan otros estudios referidos al trabajo asalariado de las mujeres. Coincidimos con esas investigaciones en que esa variabilidad estuviera dada por cuestiones familiares; mientras otras trabajaron en los ferrocarriles hasta la jubilación.

Otra cuestión que queda en evidencia en los casos tratados, que la AGFE no se podía sustraer de los conflictos internos de la misma o de los vaivenes de la política, cuyas diferencias se dirimían con castigo a los empleados que hubieran llegado por algún padrinazgo político o que hubieran ocupado cargos relevantes dentro de la AGFE. En pocos casos, también observamos que pese al cese retomaron sus tareas.

BIBLIOGRAFÍA

- Agostini, Luisina (2021) “La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva frente a las políticas desarrollistas. Argentina, 1961” *Secuencia* (111), septiembre - diciembre, 2021: e1795, pp. 1-30. doi: <https://doi.org/10.18234/secuencia.v0i111.1795> E-ISSN 2395-8464
- Agostini, Luisina (2023) “El Tren de las Artes: la agencia femenina en la empresa ferroviaria (1985-1989)”. *Revista Fuegia, Tierra del Fuego: Volumen V - Número 2*, 29-43. ISSN 2618-2335
- Badaloni, Laura (2011) “La familia ferroviaria a principios del siglo XX. Bienestar lealtades de hierro en el Ferrocarril Central Argentino” Daniel Dicósimo y Silvia Simonassi (comp.) *Trabajadores y empresarios en la Argentina del siglo XX. Indagaciones desde la historia social*. Rosario: Prohistoria, pp. 143-157.
- Badaloni, Laura (2018) “Calificación laboral y prácticas paternalistas. El Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX en la Argentina” Javier Vidal Olivares y Teresita Gómez (Comp.) *Los Ferrocarriles en América Latina: historia y legado (siglos XIX y XX)*. Buenos Aires: Eudeba y Asociación Internacional de Historia Ferroviaria, pp. 315-343.
- Badaloni, Laura (2021) “Género y estrategias patronales. El Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX” *Travesía*, Vol. 23, N° 2, Julio-Diciembre 2021, Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, pp. 109-132. ISSN 2314-2707; ISSN e 2314-2707
- Badaloni, Laura (2022) *Ferrovianos del Central Argentino. La conformación de un colectivo de trabajadores (1902-1933)*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Bonelli Zapata, Ana (2023) “Imágenes de mujeres en la cultura ferroviaria. La Revista del F.C.C.A. como caso de estudio (Argentina 1911-1915)” *Revista Mora, Revista del Instituto Interdisciplinario de Estudios de Género*. Buenos Aires: Vol. 2, N° 29, pp. 57-78. doi: 10.34096/mora.n29.2.13923 [57-78] Ana Bonelli Zapata 58 ISSN 0328-8773 (impresa) / ISSN 1853-001x (en línea)
- Bunge, Alejandro E. (1918) *Ferrocarriles Argentinos. Contribución al estudio patrimonial nacional*. Buenos Aires.
- Canali, Mariela (2012) “¿Mujeres en el Ferrocarril?” *Historia Ferroviaria I*. Morón (Buenos Aires): Asociación de Amigos y Amigas del Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón, pp. 99-107.
- Castaño, Arturo (1914) *Finanzas de los Ferrocarriles Argentinos. Administración de los Ferrocarriles del Estado. Propuesta de expropiación de los Ferrocarriles*. 5ta Conferencia dada en el Centro Nacional de Ingenieros el 28 de diciembre de 1914. Buenos Aires: Imprenta Cúneo.
- D’Uva, Florencia (2019) “Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX” *Estudios del ISHiR*, 25. ISSN 2250-4397 Investigaciones Socio Históricas Regionales, Unidad Ejecutora en Red – CONICET. <http://revista.ishir-conicet.gov.ar/ojs/index.php/revistaISHIR>
- D’Uva, Florencia (2021) “Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX” *Trashumante. Revista Americana de Historia Social*, Nro. 18, pp. 146-167. DOI: 10.17533/udea.tranh.n18a07
- Gancedo, Alejandro (h) (1923) *Los Ferrocarriles del Estado (Proyecto de Ley Orgánica)* Presentado en la Cámara de Diputados de la Nación en la sesión de 21 de septiembre de 1922. Buenos Aires: Imprenta de la Cámara de Diputados.

- Gancedo, Alejandro (h) (1924) *Comprobación de las irregularidades de la administración de los Ferrocarriles del Estado: años 1920-1924*. Buenos Aires: Imprenta de la Cámara de Diputados.
- Godoy, Solange (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*, Número 24, enero - junio, 2020. Valparaíso (Chile): Universidad de Playa Ancha, Facultad de Humanidades, pp. 168 – 202. www.revistanhyg.cl
- Godoy, Solange (2021) “Mujeres para la empresa moderna: azafatas y empleadas del Centro de Cómputos en la empresa Ferrocarriles Argentinos (1969-1973)” *Revista Transporte y Territorio*, N° 24, 285-305. DOI: 10.34096/rtt.i24.8122
- Godoy, Solange (2022 a) “‘Verdaderos Caballeros’. Masculinidad y trabajo en los camareros de los ferrocarriles (Argentina, 1958-1975)” *Travesía*, Vol. 24, N° 1, Enero-Junio 2022, Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán, pp. 133-151. ISSN 2314-2707; ISSNe 2314-2707
- Godoy, Solange (2022 b) “Mujeres en las dependencias administrativas del ferrocarril en Mechita, Junín, Ciudad de Santa Fe y Capital Federal (Argentina, segunda mitad del siglo XX)” *Revista Pilquen, Sección Ciencias Sociales*, Vol. 25, N°4, oct/dic 2022. Universidad de Comahue, pp. 96-115. ISSN 1851-3132
- Godoy, Solange (2023 a) “‘Sangre ferroviaria’: las trabajadoras de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires y las relaciones familiares” *Cuadernos Inter.c.a.mbio sobre Centroamérica y el Caribe*, vol. 20, núm. 1, e53656, 2023 Universidad de Costa Rica, Costa Rica Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=476971776009> DOI: <https://doi.org/10.15517/ca.v20i1.53656>.
- Godoy, Solange (2023 b) *Una presencia (in)esperada: el trabajo de las mujeres en los ferrocarriles*. 2da. Ed. Buenos Aires: Trenes Argentinos, Capital Humano, Ministerio de Transporte, Argentina.
- Godoy, Solange (2023 c) “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) *Lat. Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*. N° 15. Enero / Junio 2023, 1-28. ISSN 2591-2755.
- Larroca, Jorge y armando Vidal (1987) *Centenario de La Fraternidad. 1887-20 de junio-1987. Rieles en Lucha. Aportes para la historia del sindicalismo argentino*. Buenos Aires: La Fraternidad.
- Palermo, Silvana (2009) “De las organizaciones sindicales a las familias trabajadoras: nuevas miradas sobre los protagonistas de la gran huelga ferroviaria de 1917 en Argentina” Ponencia V Congreso de Historia Ferroviaria, Palma de Mallorca, 14-16 octubre de 2009.
- Palermo, Silvana A. (2008) “¿Trabajo masculino, protesta femenina? La participación de las mujeres en la gran huelga ferroviaria de 1917” María Celia Bravo, Fernanda Gil Lozano y Valeria Silvina Pita (Compiladoras) *Historias de luchas, resistencias y representaciones Mujeres en la Argentina, siglos XIX y XX*, Tucumán: EDUNT - Editorial de la Universidad Nacional de Tucumán, pp. 91-121.
- Palermo, Silvana A. (2023) “La paternidad obrera: masculinidad, trabajo ferroviario y cuestión social en las revistas ilustradas de Argentina de principios del siglo xx” *Iberoamericana* (Madrid), Berlín: Instituto Iberoamericano, Vol. 23, Nro. 82, pp. 165-191. DOI: 10.18441/ibam.23.2023.82.165-191.

Revista La Ingeniería. Buenos Aires: Centro Argentino de Ingenieros (CAI).
Publicación Mensual del CAI. (Primer número: agosto de 1897).
Salerno, Elena (2003) *Los comienzos del Estado empresario: la Administración General de los Ferrocarriles del Estado (1910-1928)*. Buenos Aires: CEEED, Centro de Estudios Económicos de la Empresa y del Desarrollo, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de Buenos Aires, Documento de Trabajo N° 6.

Fuentes:

AGFC (Barracas, Bs. As.; ex - Remedios de Escalada, Bs. As.) Legajos de Personal de los Ferrocarriles del Estado.
AGN (Bs. As.) Archivo General de la Nación. Archivo Dr. Victorino de la Plaza.
AGP (Bs. As.) Archivo General Parlamentario, Cámara de Diputados.
ALA: Anales de la Legislación Argentina (1954) Complemento. Años 1889-1919. Buenos Aires: La Ley.
CD, DS: República Argentina, Congreso de la Nación, Cámara de Diputados, Diario de Sesiones. Buenos Aires.
EFCE: Dirección General de Ferrocarriles; *Estadística de los Ferrocarriles en Explotación. Años 1892 / 1942-3*. Buenos Aires.
LN: Honorable Cámara de Senadores de la Nación (1918) Leyes Nacionales Buenos Aires: Honorable Cámara de Senadores de la Nación.