



Experiencias de trabajo y protesta en una comunidad ferroviaria en la provincia de Buenos Aires, Victoria (1958- 1962)

María del Rosario Corsi^(*)

ARK CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s24690732/ludrfpfb7>

Resumen

Este artículo, situado en los cruces entre la Historia Social y la perspectiva de género, busca reconstruir el proceso de trabajo ferroviario de Victoria entre los años 1961-1966. Esta es una comunidad obrera localizada en la zona norte de la provincia de Buenos Aires, nacida a principios del siglo XX en torno a un taller de reparación y mantenimiento de coches-motor y coches de pasajeros, abasteciendo el servicio de la línea Bartolomé Mitre del ramal Retiro-Tigre. Por medio de un corpus documental compuesto por fuentes escritas, pero fundamentalmente, con el análisis de relatos orales, este artículo busca examinar cómo ciertas nociones de masculinidad, vinculadas al oficio y a los saberes ferroviarios, configuraron una noción de hombría que posibilitó a los varones a enfrentar los planes de los gobiernos que intentaron modificar el proceso productivo.

Palabras clave: Clase Obrera; Género; Comunidad; Ferroviarios.

Work and protest experiences in a railway community in the province of Buenos Aires, Victoria (1958-1962)

Abstract

This paper, situated at the junction of Social History and the gender perspective, seeks to reconstruct the railway work process in Victoria between 1961 and 1966. We are talking about a working-class community located in the northern part of the province of Buenos Aires, born at the beginning of the 20th century around a locomotive repair shop; which supplied the service of the Bartolomé Mitre line of the Retiro-Tigre branch. Through a documentary corpus composed of written sources, but fundamentally, with the analysis of oral accounts, this article seeks to examine how certain notions of masculinity linked to the railway trade and knowledge configured a notion of manliness that enabled men to confront the plans of governments that sought to modify the production process.

Key words: Working Class; Gender; Community; Railway Workers.

^(*) Profesora de Historia (Instituto Superior del Profesorado Joaquín Víctor González); Magíster en Historia Contemporánea (Universidad Nacional de General Sarmiento); Doctoranda en Historia. (Universidad de Buenos Aires). Beca doctoral (Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas). Integrante del Grupo de Historia Social y Género de la sección experiencia, trabajo y protesta del Instituto de Investigaciones de Estudios de Género de la Universidad de Buenos Aires. Argentina. Email: mr.corsi@yahoo.com.ar ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7912-2531>



Experiencias de trabajo y protesta en una comunidad ferroviaria en la provincia de Buenos Aires, Victoria (1958- 1962)

Introducción

Raúl, Félix y Jorge se encontraban sentados en el salón principal del centro de jubilados “Unión y dignidad”. Esta es una pequeña casa destinada al esparcimiento para ex ferroviarios localizada a una cuadra de la estación de Victoria, provincia de Buenos Aires. Al principio de la entrevista los trabajadores se mostraron inseguros porque, tal como lo aclaró Jorge, “era la primera vez que conversaban con una historiadora”. El clima de tensión cambió cuando los jubilados empezaron a recordar sus trayectorias laborales de los años sesenta. De sus palabras brotaron múltiples anécdotas que la acompañaron con cánticos, aquellos que denotaban el curso de una vida compartida entre maquinarias, saberes y oficios.¹

Con sus cuerpos abatidos por la vejez los tres operarios de pintura, mecánica y tornería de los galpones de reparación de coches motores de Victoria dieron testimonio sobre sus desempeños laborales entre los años 1958- 1962. Los varones ferroviarios fueron relatando sus grandes hazañas mostrándose como un colectivo inquebrantable, pero, mientras contaban sus trayectorias, hicieron visibles algunas tensiones referidas al vínculo que forjaron con sus pares y con sus gremios. A través de recuerdos sobre las experiencias de trabajo y de lucha, los protagonistas de Victoria contaron sobre un periodo histórico en donde el sector ferroviario fue afectado por políticas que se ampararon en despidos masivos, el cierre de talleres, el levantamiento de vías, entre otras cuestiones (Cena, 2012).

El presente trabajo se sitúa en los cruces entre la historia social y la perspectiva de género pues considera a las desigualdades de poder entre los varones y las mujeres en función de los significados socioculturales atribuidos a los sexos en cada momento histórico (Scott, 1996). Asimismo, sostiene que esas diferencias de género se sitúan como parte insoslayable de la experiencia de clase (Thompson 2013; Hall, 2013; Steedman, 2013; Zemon Davies, 1999). Esta mirada posibilita estudiar la multiplicidad de espacios en donde los trabajadores se movilizaban en los procesos históricos, las relaciones de las que fueron parte, sus diferencias y tensiones, y de esa forma complejizar las experiencias de la clase obrera. Por otra parte, la interseccionalidad brinda herramientas teóricas para pensar las jerarquías entre los sexos con incumbencias tales como la división entre lo público y privado, alentando seguir las pistas de todos los que forjaron la vida cotidiana en la comunidad obrera, a reconstruir los lazos afectivos y los vínculos que sostuvieron a la familia ferroviaria.

Bajo la perspectiva de género el escrito busca demostrar que ciertas nociones de masculinidad, entendida como un conjunto de prácticas para la regulación de las relaciones de poder, y como producto de una construcción social y excluyente de otras sexualidades (Bock, 1991), configuraron una noción de hombría entre los trabajadores de la comunidad ferroviaria de Victoria. Una que relacionada con los saberes y conocimientos técnicos del mundo de los rieles posibilitó a los varones oponerse a los gobiernos que buscaron racionalizar el proceso productivo. Este trabajo dialoga con un campo historiográfico que ha puesto su mirada en las experiencias de los trabajadores ferroviarios, sus saberes y trayectorias laborales en el marco de los procesos de organización científica del trabajo, innovación tecnológica y racionalización que afectaron al servicio ferroviario e influyeron en la configuración de múltiples comunidades vinculadas al riel (Badaloni, 2022; D’Uva, 2019a, 2019b, 2020; Gutiérrez y Palermo, 2020; Palermo, 2013, 2015, 2020). Algunos de estos estudios lograron reponer la participación laboral de las mujeres, las infancias y las familias en tareas como, por ejemplo, guardar las barreras o, ya entrado el siglo XX, se sumaron las cocineras, costureras, boleteras, telegrafistas, pero en condiciones de mayor precariedad laboral respecto de los trabajadores varones (D’Uva, 2021; Godoy, 2020). Por otra parte, recupera las investigaciones que desde un enfoque regional buscaron reconstruir las respuestas de los trabajadores ante los planes de racionalización en el marco de comunidades ferroviarias (Scolleder, 2007; Megastini, 2011; Miravalles, 2013; Sagastume, 2016, 2023;

¹ Entrevista de la autora a Raúl, Félix y Jorge, Victoria, noviembre 2018.

Agostini, 2014, 2021). A través de diversas espacialidades, los autores reconstruyeron las múltiples dimensiones que comprometieron la protesta obrera y las particularidades, simbólicas e identitarias que adquirió la lucha en cada comunidad ferroviaria. Dentro de ese grupo, también se recuperan las interpretaciones que examinaron las formas en que los trabajadores articularon sus demandas frente a las políticas represivas amparadas en el Plan de Conmoción Interna del Estado (CONINTES) (Marengo, 2021; Pontoriero, 2022; Aldao, 2023). En su conjunto, todas las producciones académicas posibilitaron comprender tiempos, sentidos y dificultades de las comunidades obreras ante los intentos de reforma del servicio ferroviario en los años sesenta.

A partir de un acervo documental compuesto por fuentes escritas como, prensa política partidaria, periódicos comerciales de tirada nacional y local, documentación estatal y gremial y mediante el análisis de fuentes orales, el artículo se divide en dos secciones. La primera reconstruirá el proceso de trabajo ferroviario de la comunidad de Victoria, la movilidad de sus actores y sus vínculos con la materialidad ferroviaria, así poder mostrar las tramas que configuran a una comunidad interpretada a la luz de las experiencias de la clase obrera. La segunda sección buscará indagar las dinámicas y tensiones de las masculinidades ferroviarias con el objetivo de indagar por las formas en que esas nociones incidieron en los momentos críticos que padeció el sector en los años sesenta. Por último, a modo de cierre, se formularán algunas reflexiones finales.

Entre rieles, galpones y saberes: Victoria, una comunidad ferroviaria

Victoria es la tercera localidad del partido de San Fernando, ubicado en la zona norte de la provincia de Buenos Aires. Por el sur limita con el partido de San Isidro; hacia el norte, con Tigre y por el este, con el río Luján. Actualmente forma parte de la línea del ferrocarril Bartolomé Mitre, trayecto que nace de la estación Retiro, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y finaliza en el partido de Tigre, destacándose por ser el único ramal que transporta pasajeros de la zona norte a la urbe porteña. Asimismo, Victoria es la estación cabecera del tren suburbano cuyo trayecto termina en la localidad de Capilla del Señor en la provincia de Buenos Aires. Al ser la estación un punto interseccional de dos ramales, posibilitó el cruce de formaciones y el cambio de turnos entre los maquinistas. De todos modos, el emplazamiento de los talleres de reparación de coches diésel y eléctricos fue el factor principal que convirtió a la comunidad en un lugar relevante dentro del mundo de los rieles.

Desde una mirada clásica se ha definido al concepto de comunidad como un asentamiento ubicado dentro de límites más o menos precisos, habitados por personas que construyeron lazos o sentidos de pertenencia a partir de su lugar de residencia o por estar vinculadas a una actividad productiva vista como central en la existencia de tal espacio. Conceptuándolas como *Company Towns* o Sistema de Fábrica con Villa Obrera, las investigaciones que las estudiaron se detuvieron en las políticas sociales y los mecanismos implementados por distintas empresas para atraer, disciplinar y retener a los trabajadores en dichos espacios productivos (Leite Lopes, 1979; Neiburg, 1988; Borges y Torres 2012), examinando las gestiones patronales para controlar el tiempo reproductivo y la vida de los trabajadores.

Frente a esas pesquisas se desarrollaron otros análisis que, inspirados dentro de la historia social y en muchas ocasiones con una perspectiva de género, pusieron el foco en la agencia de los trabajadores en las actividades petroleras, marítimas, azucareras, cárnicas, pesqueras y de la producción del dulce (Andújar, 2015; Caruso, 2019; Gutiérrez y Lepera, 2019; Lobato, 2004, 2020; Nieto, 2020; Scheinkman, 2020). Estas entendieron a las comunidades como el resultado de las luchas y tensiones mediadas por los antagonismos de clase y las desigualdades de género. Es en la segunda línea en la que se inspira este escrito porque entiende que Victoria se fue forjando a principios del siglo XX al ritmo de la presencia y las vivencias de cientos de trabajadores y trabajadoras, algunos nacidos en la Argentina y otros de procedencia europea, mayoritariamente italianos (Salas, 2001).

Cuando el 29 de agosto de 1891 la empresa de capitales británicos, primera administradora de la red bajo la compañía Ferrocarril Central Argentino, inaugura la estación de Victoria también fueron habilitados los terrenos en los que se levantaron los imponentes talleres ferroviarios. Edificios y galpones de mampostería y techo a dos aguas dedicados a la refacción, acopio, almacenaje y playas de cargas de las formaciones, indispensables para el funcionamiento de todo

el ramal (Bernasconi, 2012). Los materiales para concretar la elaboración de semejante proyecto se desembarcaron de los busques en el canal de San Fernando para luego ser trasladados en tren hasta la obra en construcción. Desde sus orígenes los talleres estuvieron vinculados con materiales modernos e importados de Europa. Así, la línea del trayecto Retiro- Tigre se convirtió en la primera que a inicios del siglo XX contó con iluminación eléctrica, configurando nuevos tiempos y términos en el proceso de trabajo en el interior de los talleres (Salas, 2001). Con un kilómetro y medio de extensión, delimitados por enormes muros que circunvalaban el predio en que se encontraban, y con un plantel aproximado de cuatrocientos trabajadores, los talleres de Victoria se convirtieron en el símbolo de la actividad ferroviaria moderna de la región norte de la provincia de Buenos Aires.

Hacia los años sesenta los talleres ferroviarios marcaron el ritmo del vivir cotidiano en la comunidad de Victoria, a sus alrededores se localizaron los hogares de los jefes, operarios y demás vecinos que no formaban parte del sector. La estación de trenes contaba con un edificio central de dos pisos, acompañado de pasajes subterráneos y una pequeña boletería externa prefabricada en madera (Salas, 2010). Al ser el espacio frecuentemente transitado por pasajeros y, por otros transeúntes de los barrios linderos a Victoria, la empresa de capital británico construyó un puente peatonal de hierro garantizando el acceso a la zona comercial que limitaba a la estación.

Si bien Victoria contaba con espacios que en su mayoría estaban vinculados al ferrocarril, los trabajadores y sus familias configuraron lugares específicos destinados a la diversión y al ocio. Así tomó notoriedad el centro cultural Martinelli que, luego de funcionar como feria de productos comestibles, se convirtió en una biblioteca y teatro en las que se realizan obras para todas las edades (Salas, 2001). O, como sucedió con el estadio José Dellagiovanna del club Atlético Tigre, una institución fundada en el año 1902 que, en conjunto con el Club Victoria, prestaban a los vecinos sus instalaciones para las fiestas de carnaval. Estas celebraciones podían comprometer demostraciones de habilidad y destreza por parte de todos los miembros de Victoria en la planificación de las comparsas y su desarrollo (Corsi, 2021). En ella se podían poner en juego las históricas redes de sociabilidad ya que ningún espacio físico, ni persona estuvo ajena a la diversión proyectada para los meses de febrero.

Durante todo el año la diversión en Victoria se encontraba en la plaza Dorrego que, desde su origen en 1932, invitaba a pasar el tiempo libre e intercambiar información entre vecinos. Al estar cerca de la seccional del sindicato y escuela de maquinistas La Fraternidad, la plaza se convirtió en un lugar de encuentro habilitado para el diálogo entre los conductores tras sus jornadas laborales. Tal como ocurrió en otro sitio emblemático de la comunidad, las famosas “cinco esquinas”, un punto neurálgico en la intersección de las calles Juan Domingo Perón, Simón de Iriondo y Santa Marina, espacio donde se localizaban los negocios gastronómicos de la zona. Además, esas esquinas fueron la parada obligatoria para aquellos curiosos que deseaban conocer la naturaleza que albergaba la costanera municipal de Punta Chica (Guevara, 2013). Este es el otro de los barrios que, junto con Villa Crisol y Villa Piñero, formaban parte de Victoria, aunque cada territorio se caracterizaba por contar una arquitectura vinculada a la identidad de la clase de quien los habitó.

Las familias del centro de Victoria al recordar que se despertaban con el ruido de las sirenas de los talleres demostraban que vida y ritmo de trabajo estaban mancomunados, tan unidos que organizaban la cotidianeidad de la comunidad obrera. Aun cuando los talleres tuvieran altos muros de piedras, esto no impidió el acceso de los vecinos a las instalaciones ferroviarias. En los días de lluvias torrenciales, en los tiempos en que las calles se inundaban, se les permitía a los niños y a los familiares atravesar el interior de los galpones para que pudieran asistir a la escuela o cumplir con sus obligaciones diarias en el centro de Victoria. Anécdotas que, si bien fueron recordadas por las familias en las entrevistas, también aparecieron en las noticias de las publicaciones semanales de 1961 en el diario local *El comercio de San Fernando*. Con esas actuaciones los trabajadores ferroviarios forjaron con otros miembros de Victoria lazos de cordialidad y vecindad.

Aunque el servicio ferroviario en los años sesenta era administrado por la empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA), los talleres de Victoria mantuvieron el sistema de trabajo instaurado por los administradores británicos, quienes explotaron el servicio hasta 1948, año del pasaje a la órbita estatal. Ellos habían organizado las tareas de los galpones en secciones en las

que se destacaron las de reparación de los coches, fabricación, acopio y distribución de materiales y piezas de repuestos; y las actividades de mantenimiento interno las que comprenden a la limpieza, reparación y control de la infraestructura ferroviaria. Pero también, en los talleres había pervivido la estética y el mobiliario de esas primeras compañías británicas: las estructuras de hierro forjado, las tejas en los techos, los amplios ventanales de vidrios, los muebles de madera, el reloj principal en el patio y la torre del jefe de talleres son algunos de los vestigios más valiosos de esa época (Scialpini, 2016).

Si bien la empresa Ferrocarriles del Estado Argentino conservó el método de trabajo del tiempo de la gestión británica, ello no impidió que llevara a cabo reformas al interior de talleres que perduraron hasta los tiempos de la privatización del servicio. Durante la etapa de nacionalización del sector se clasificaron las reparaciones de los trenes en livianas, pesadas, ocasionadas por accidentes y los recuentos en operaciones kilométricas. Cabe mencionar que con ese tipo de planificación la dirigencia empresarial buscaba obtener una cierta uniformidad en la administración de las seis líneas que tenían bajo su explotación. Entre las medidas tendientes a lograr el nuevo orden se destacaron la confección de un criterio único para la numeración e identificación de los coches vagones, junto con la elaboración de un diseño uniforme en el esquema y decoración de los vehículos (Waddel, 2016). En lo normativo, la empresa pública dio un paso importante a través de la redacción y puesta en vigencia el Reglamento Interno Técnico Operativo (RITO), un documento que establecía los deberes y obligaciones de todos los trabajadores ferroviarios y reemplazaba a los antiguos reglamentos de las empresas privadas.

Si se pudiera describir de una forma sencilla el proceso de trabajo ferroviario al interior de los talleres de Victoria sería a través de la imagen de una formación ingresando lentamente a una enorme playa de estacionamiento. Aquí, los oficiales del área de montaje la recibían, identificaban el desperfecto, emitían la orden de pedidos de repuestos y luego solicitaban que fuese trasladada hacia el interior de los galpones. Tras el proceso de desarme del coche y de sus vagones, las partes eran enviadas a las distintas secciones que estructuraban los aspectos técnicos del mundo ferroviario. Un universo que por su funcionamiento, saberes empleados y condiciones laborales se asemejaba a la industria metalúrgica (Badaloni, 2022). De hecho, algunos vecinos de la comunidad pensaron que los talleres se llamaban galpón “coche” porque consideraban que era similar a un taller de reparación de autos, pero de una magnitud descomunal.

Ese mundo del trabajo estaba conformado por varones que desarrollaron diferentes oficios bajo la tutela de un capataz que respondía al jefe del taller. Entre los operarios se destacaban los torneros y ajustadores, carpinteros, pintores, electricistas, soldadores, loneros, colchoneros, lustradores, cepilladores, tapiceros, aserradores, guincheros, plomeros, mortezadores, remachadores, fresadores, entre otros. Por debajo de esos estaban los peones, es decir, los trabajadores que no habían adquirido un oficio específico, pero sí cooperaban en cada sección de trabajo.

En su conjunto los trabajadores desempeñaban tareas vitales para el funcionamiento de los rieles, distribuyéndose en los lugares en los que se dividían internamente los galpones. Los espacios más amplios fueron el sector de herrería, de montaje, la sala de pintado, el depósito de máquinas y la carpintería, una sección que contaba con su propio aserradero. Asimismo, los oficiales podían cruzarse en la zona de lavado, desengrasado o en los patios en común y, en sus actividades diarias, generalmente se relacionaban con los maquinistas pues estos eran los encargados de ingresar las formaciones a los galpones.

Como en otras aéreas del ferrocarril, los trabajadores de los talleres eran reclutados frecuentemente por pertenecer a una familia ferroviaria o por tener allegados que los recomendaban. Tal como le sucedió a Oscar, quien a sus veinte años ingresó como mecánico a los galpones de Victoria por intermedio de un vecino ferroviario, don Armando. Este oficial de mecánica fue el que insistió para que Oscar probara suerte en el taller y dejara de hacer changas de albañilería, un tipo de trabajo que por el desgaste físico y la informalidad e inestabilidad que lo caracterizaban era mucho menos ventajoso que el que podría hacer en el ferrocarril.

Hacia el año 1916 el Ferrocarril Central Argentino constituyó la primera red de trenes eléctricos que fue ampliada hacia 1931, convirtiéndose en el sistema eléctrico de trocha ancha más extenso del mundo. Para su funcionamiento se creó la usina en el canal del San Fernando, situada en la misma localidad en donde se empezaba la comunidad de Victoria, desde donde se extraía el agua

del río Luján y por túneles subfluviales circulaba hasta la estación terminal de Retiro. Lo importante del proceso de trabajo en la usina consistía en que los operarios, aún sin ser considerados ferroviarios, aprendían los conocimientos básicos de mecánica y se adentraban en los principios que conformaban la disciplina del mundo de los rieles. En ella los trabajadores empezaban a conocer el uso del tiempo, del uniforme y a responder a la autoridad de un jefe, aunque lejos estaban de las enormes máquinas que poseían los talleres de Victoria.

Los conocimientos en los talleres ferroviarios en Victoria circulaban de forma permanente; eran múltiples y dispares y cada sección tenía autonomía en decidir de qué forma se impartían. Esta era la diferencia principal con las otras áreas que también componían el trabajo ferroviario como, por ejemplo, los conductores, varones que aprendían su labor a través de una escuela para la formación de maquinistas. Estas escuelas formaban parte de una tradición sindical cuyos orígenes se retrotraen al año 1908 con la creación de su primera escuela en la localidad de Las Flores. Desde ese momento, las instituciones escolares de La Fraternidad impartieron un tipo de enseñanza en donde los conductores debían acreditar los saberes, rendir exámenes, y lograr una titulación (Ayuso, 2017). En cambio, en los galpones de Victoria los operarios aprendían en la cotidianidad de sus prácticas laborales y con la supervisión de los jefes/ capataces de cada sección. La enseñanza de los oficios ferroviarios distaba de ser una tarea sencilla (Badaloni, 2022; Sagastume, 2023). El afecto, el exceso de la confianza o la vergüenza, ocasionadas por compartir una vida cotidiana por fuera de los talleres, eran factores contraproducentes para que los jefes de las secciones ejercieran su autoridad. De todos modos, el trabajo tenía que cumplirse o, por lo menos, así lo sostuvieron algunos de los encargados en los talleres en Victoria cuando fueron entrevistados.

Ahora bien, otra área importante para el trabajo ferroviario en Victoria era la estación de trenes, cuya figura administrativa más destacada era el jefe quien además cumplía con ciertas obligaciones técnicas. Principalmente este se ocupaba del control de sus subordinados, ya que debía hacer que los trabajadores supieran de los reglamentos, aquellos que referían a horarios, uniformes y desempeños en el lugar de trabajo (Sagastume, 2016). A su vez, el jefe redactaba los documentos más relevantes pues en las estaciones todo quedaba registrado de forma escrita. Pero además cumplía con las obligaciones técnicas de emitir la vía libre, es decir, dar el permiso del tramo de vía que él tenía bajo su responsabilidad y estaba habilitado para recibir el tren de la estación de atrás. Pero para su buen desempeño dependía de la información y habilidad del señalero.

El señalero es un personaje que históricamente fue representado como aquel que con su prominente fuerza movía la palanca ubicada en las vías que costeaban la estación y así modificar el curso del tren en movimiento. Como el sistema ferroviario estaba constituido en base a señales tanto ópticas como sonoras, se necesitó de un trabajador que supiera al detalle cada una de ellas. El señalero tenía la obligación de comprender el diverso y complejo universo de señas como, por ejemplo, las de entrada, partida, distancia, desvío, vía contraria y de maniobra. Era él quien a partir de su conocimiento tenía a cargo el manejo de cambios, puentes e indicar el estado de las vías (D'Uva, 2019). De él dependió la entrada y salida de cada tren, lo que implicaba estar en contacto directo con el jefe de estación debido a que entre estos dos se efectuaba el llamado de vía libre. Si bien no existió un programa integral para su capacitación, poder obtener ese puesto requería de años de práctica. En resumidas cuentas, el tipo y forma de aprendizaje del oficio del señalero, y el de los trabajadores ferroviarios en general, marcaron grandes diferencias con el puesto de maquinista de las locomotoras.

Ser conductor de tren en Victoria era algo sumamente importante que conllevaba múltiples responsabilidades. El maquinista era el sujeto que se encontraba a cargo de la dirección general del tren. Tenía la obligación de conocer el manejo completo de la locomotora, debía estudiar la parte mecánica y, además, hacer las maniobras indicadas para controlarla (D'Uva, 2019). Para conocer todo eso contaba en Victoria con la escuela para la formación de maquinistas de La Fraternidad. La tarea prioritaria de la institución consistió en impartir una rigurosa enseñanza técnica promovida desde y para los trabajadores del sindicato. Si bien, a través de sus saberes los maquinistas hicieron gala de las responsabilidades que llevaban a cabo, eso no impidió que otros trabajadores de los rieles también asumieran compromisos y riesgos.

Para el Reglamento Técnico Operativo, el documento que establecía los desempeños de quienes garantizaban el tráfico de los trenes, el guarda era una figura destacada. Este cumplía la función de ser el conocedor integral del sistema técnico que componía a las formaciones en curso, pero, además, marcaba el vínculo directo entre la empresa y los pasajeros. Ante cualquier imprevisto de empalme o trasbordo el guarda debía comunicar con claridad y tranquilidad los cambios a los usuarios. Además de ser el único habilitado de gestionar la orden de partida en las estaciones. Por tales responsabilidades el reglamento (RITO) los obligaba a presentarse al servicio correctamente vestidos con un uniforme sin manchas, ni roturas y un calzado lustrado, todo acompañado de un rostro limpio y sin barba. Asimismo, para el Art. 87 de la Ley General N° 8.302 de Ferrocarriles Nacionales (1957) el guarda poseía las facultades inherentes a los agentes de policía porque sobre el recaía el control de los boletos en el viaje y el mantenimiento de la seguridad de los pasajeros, responsabilidad que también lo exponía a múltiples riesgos que podían atentar contra su integridad física.

Ahora bien, los relatos de las trayectorias laborales de los jubilados Jorge, Raúl y Félix, aquellas que describían los quehaceres de un pintor, un mecánico y un tornero de los talleres ferroviarios de Victoria en los años sesenta, demostraban que varones de diversas edades compitieron por cuestiones vinculadas a lograr una carrera ferroviaria y a la obtención de ciertos saberes en ella. Acceder a los conocimientos significaba que un varón adquiriera un tipo de aprendizaje y con éste un oficio específico dentro del proceso de trabajo. Pero según el puesto conseguido variaba la posibilidad de concretar un tipo de salario, una carrera laboral, el acceso a un gremio que garantizara beneficios para la vida cotidiana y asociada a esto cierto prestigio en la comunidad. Pero, por otra parte, estos cumplirían un lugar como proveedores en sus familias. En sus relatos los trabajadores insistieron en marcar la presencia de las mujeres en sus vidas, quienes no estuvieron ajenas a ese mundo del trabajo porque conocían al detalle los desempeños de sus esposos, sabían de los horarios, de los uniformes y los días de cobro. Ese hacer cotidiano cumplió un rol clave en las demandas posteriores que encabezó la comunidad de Victoria para luchar contra las medidas de racionalización del sector.

Dime con quién andas y te diré quién eres. Masculinidades ferroviarias en tiempos difíciles para el sector

En el mes de septiembre del año 1964 la revista *El Obrero Ferroviario* del sindicato de La Unión Ferroviaria publicó una crónica titulada: “Talleres de Victoria no obstante su antigüedad se halla en permanente transformación”. Esta revista se trata de una publicación histórica creada en el año 1912 y destinada, en un principio a los trabajadores de Tráfico y Talleres, pero finalmente hacia 1922 se conservó solo para los afiliados del gremio de la Unión Ferroviaria. Periódicamente la revista proporcionaba información política/sindical a través de la publicación de resoluciones, reglamentos o circulares de las asambleas ordinarias o extraordinarias. Además, contaba con extensas editoriales destinadas a las familias ferroviarias unas que referían a problemáticas sanitarias, educativas y a la formación de las infancias proletarias. En las páginas de la edición de 1964 tomó notoriedad la crónica sobre los talleres de Victoria, el periodista, quien decidió mantenerse en el anonimato, recorrió los galpones e ingresó al mundo de las prácticas y oficios de la reparación trenes. A modo de cierre el cronista escribió acerca de lo que le había generado su paso por el lugar. Así, expresó:

Se respira un clima de responsabilidad, concentración, compañerismo, de amplia comprensión de la tarea. Es posible observar, asimismo el empeño y la dedicación de los hombres a cargo de la conducción de los talleres, su preocupación por que los mismos alcancen un alto nivel de perfeccionamiento a las necesidades del ferrocarril. Basta fijar la mirada en los galpones que los mismos obreros levantaron íntegramente la construcción de andamios metálicos imprescindibles para las tareas de reparación y reconstrucción, para comprender que existen deseos de trabajar.²

² *El Obrero Ferroviario*, “Talleres de Victoria no obstante su antigüedad se halla en permanente transformación.” Septiembre 1964, Año XLII, N°790.

Para los trabajadores de Victoria el reconocimiento que el gremio les hacía a través de la redacción de la crónica pudo provocar sensaciones de satisfacción u orgullo. Pues sobre ellos el cronista destacó sus capacidades de concentración, compromiso, fortaleza, responsabilidad, es decir, diferentes aptitudes en la que se sostuvo la masculinidad obrera ferroviaria desde tiempos precedentes (Palermo, 2019). Tales nociones de género habilitan a pensar que el proceso de trabajo no estuvo supeditado solo a labores, prácticas o requerimientos, sino que comprendía otras dimensiones, las simbólicas. Estas también involucraron las dinámicas de los hogares y los vínculos comunitarios porque referían a las relaciones que los varones forjaron con otros trabajadores ferroviarios y con sus propios familiares.

Como sostiene Messerschmidt (2005), la masculinidad es una herramienta conceptual valiosa en tanto sirve para indagar por las formas en que los varones se construyen e imaginan una definición sobre sí mismos y su relación con los otros y otras. En el caso de los trabajadores de los talleres de Victoria, estos forjaron una noción de masculinidad vinculada a la fuerza física, a la complejidad de los oficios aprendidos y a la continuidad de un linaje familiar. Los varones amparándose en la peligrosidad de las maquinarias y la rudeza que involucraba el uso de la infraestructura ferroviaria, hicieron que en los años sesenta los talleres se convirtieran en espacios simbólicos y materialmente masculinos, en donde las mujeres que formaban parte de la administración ferroviaria tenían prohibido el ingreso (Godoy, 2023). Con la apropiación de un lugar y la obtención de un oficio, los varones de los galpones defendieron un conjunto de prácticas que se inscribieron en un sistema sexo- género culturalmente específico para la regulación de las relaciones de poder, de los roles sociales y de los cuerpos de los individuos (Connell, 1995; Ramírez Rodríguez, 2005).

El treinta de junio de 1961 tras cumplir setenta y cuatro años de su fundación, el gremio de los maquinistas de locomotoras La Fraternidad decidió rendir un homenaje a sus afiliados. La manera que encontró para hacerlo fue la publicación de un breve texto en la revista que llevaba el mismo nombre del sindicato. En ella caracterizó a los conductores de la siguiente manera:

Nuestros hombres —formados en una escuela que alienta las mejores virtudes, siembra el ideal y las prácticas democráticas y funda en los trabajadores el concepto de propia responsabilidad, aún para problemas menores— se sientan en importantes deliberaciones de todos los niveles intelectuales y en todos los terrenos, haciendo gala de su solvencia.³

La fuente refiere a los maquinistas como un grupo de trabajadores que se destacaban por ser hombres intelectuales, responsables y resolutivos ante las diferentes adversidades que se presentaban en el ejercicio de la profesión. Así demostraba, una vez más, como lo hizo la Unión ferroviaria, que las organizaciones sindicales fueron actores claves en la construcción de las ideas y valores que moldearon a la masculinidad (Caruso, 2019). La Fraternidad, y a diferencia de los trabajadores en talleres, destacaba que el atributo de sus afiliados era la formación técnica ya que se amparaba en el aparato educativo que había creado a través de las escuelas de formación de conductores. Particularmente, en la comunidad de Victoria su escuela concretó una experiencia pedagógica atravesada por un entramado de saberes que fueron transmitidos entre generaciones, se re-inventaron con los avances técnicos y formaron parte de la identidad de un colectivo: el grupo de los fraternales (Ayuso, 2017).

Por otra parte, el poder sobre la formación obrera también contribuyó a otorgarle a La Fraternidad la fuerza necesaria para que en las instancias de conflicto con la patronal hiciera valer el hecho de que se trataba de un sector de la clase obrera altamente calificada y, por tanto, difícil de ser reemplazada. Porque la idoneidad del oficio fue utilizada por los trabajadores como una valiosa herramienta, junto con la reivindicación de un pasado en común, en las instancias de lucha contra la empresa (Agostini, 2014). Entonces, es posible suponer que la conciencia que tenía el maquinista de ser un trabajador altamente calificado gravitó en su orgullo por el oficio y en su

³ *La Fraternidad*. “74° aniversario de la Fraternidad.” 30 de junio de 1961. Año LIV, N°1064.

sentido de pertenencia colectiva, así como también permeó las relaciones con los otros trabajadores ferroviarios.

De alguna manera, ser fraternales hacía de los maquinistas varones distintos a los demás ferroviarios o, por lo menos, trataban de mostrarse de esa forma. Este grupo en la comunidad de Victoria contaba con un gremio de larga trayectoria de lucha que, incluso, impartía la enseñanza del oficio y el acceso a los puestos de trabajo. Asimismo, los conductores portaban una estética específica, a través de un tipo de corte de pelo, de un uniforme hasta contaban con sus propias zapaterías y, en el centro de la zona comercial, se reunían a asiduamente en el bar del Tano, un espacio exclusivo para ellos (Scialpini, 2016). En su conjunto todas esas situaciones podían provocar tensiones y resquemores con otros trabajadores ferroviarios. En las memorias del jubilado maquinista, escritor, protagonista de la protesta obrera de los años sesenta y referente del gremio de la conducción, Juan Carlos Cena expresó, “el ferrocarril era parte de nosotros. Transitar por los rieles, era caminar por el patio de nuestra casa. Los Ferroviarios fuimos algo así como sembradores de ideas, de pensamientos, de prácticas políticas directas, conectamos comunidades en función del oficio.” (Cena, 2009, p. 258)

En sus memorias el maquinista aludía a una suerte de “ser ferroviario” que lo vinculaba con una emoción de orgullo de los varones por pertenecer al mundo del ferrocarril. Un mundo en el cual se forjaron lazos peculiares entre objetos, saberes y sujetos. Los trabajadores cargaban de identidad y sentido a las locomotoras, a las máquinas y materiales de los talleres (Sagastume, 2016). Sin embargo, a grandes rasgos, esa idea de ser ferroviario se definía por el comportamiento de un varón que tenía la responsabilidad no solo de hacer funcionar un tren o contar con la habilidad de repararlo sino también cumplir con un deber vinculado a una función pública. Entonces, retomando las reflexiones de Cena, los trabajadores se sentían orgullosos por pertenecer a un colectivo que gozara de una posición estratégica (Womack, 2007). De ser los habilitados en poner en funcionamiento, pero también de poder detener, un sistema de transporte que en los años sesenta unía a los territorios, pueblos y servicios (agua, sanitarios, educativos) en pos del desarrollo del Estado Nacional.

En el momento en que los operarios de los talleres Raúl, Félix y Jorge refirieron a la relación con los conductores, destacaron no solo la importancia del gremio de la Fraternidad a la hora de iniciar una huelga sino también la autonomía que estos gozaron en comparación con otros sectores del ferrocarril, específicamente, Jorge dijo:

Los fraternales te paran los trenes, y te hacen una huelga. Se pueden manejar solos, para nosotros es más difícil tenés que movilizar todos los tipos de los talleres ¡Éramos un montón! Porque en el fondo tienen (los conductores) esa cosa de creerse superiores, son particulares.⁴

Como se sabe, las disputas entre la Fraternidad y La Unión Ferroviaria tienen un origen remoto en el tiempo. Aunque el contenido de tales peleas fue cambiando, las diferencias persistieron y se reforzaron en ocasiones a propósito de ese poder estratégico que tenía La Fraternidad en las huelgas. Sin embargo, cabría preguntarse por qué para Jorge era más trabajoso iniciar un conflicto desde otro sindicato y lugar de trabajo. Es posible interpretar esas situaciones a la luz de las relaciones de género postulando que, aun cuando vinculadas con el contexto institucional y político que atravesaba el sindicato en los años sesenta, esas tensiones tenían mucho que ver con las diferentes maneras en que los varones se percibieron como ferroviarios.

Las nociones de masculinidad no implicaron relaciones de poder sólo sobre las mujeres pues también modelaron subordinaciones entre los propios varones en función de diferencias relacionadas con su clase, su generación o sus orígenes étnicos, entre otras cuestiones (Demetriou, 2001). Como pudo advertirse a partir del análisis del proceso de trabajo, los ferroviarios no conformaban un bloque homogéneo lo cual implicaba que no todos estuvieran en la misma posición de poder. Esa situación generaba, entonces, tensiones no sólo entre maquinistas y trabajadores de talleres sino también entre éstos y el resto de los ferroviarios como podrían ser los guardabarreras o los administrativos.

⁴ Entrevista de la autora a Jorge, Victoria, noviembre 2018.

Para fines de la década del cincuenta y principios de los años sesenta no era fácil ser ferroviario puesto que fueron los principales receptores de políticas que determinaron sucesivos ajustes y desfinanciamientos del ferrocarril. Entre esas medidas se destacaron las que promovieron el cierre de ramales y la caída sostenida de la capacidad del transporte ferroviario tanto de cargas como de pasajeros (Lucita, 1999). No resulta azaroso que para aquellos tiempos también comenzaran a instalarse en la Argentina las primeras empresas multinacionales destinadas a fabricar ómnibus de larga distancia y camiones de cargas. A pesar de que el servicio de transporte automotor ya se había desarrollado en el país en los años treinta, fue recién en la década de sesenta cuando logró un importante crecimiento (Cena, 2012).

En ese panorama asumió el gobierno Arturo Frondizi (1958-1962) aunque en sus comienzos careció de una política clara en materia ferroviaria, en su gestión se pueden identificar dos etapas vinculadas a los trabajadores del riel. La primera estuvo planificada por el secretario de transporte López Abuin, quién sostuvo que los problemas en torno al déficit ferroviario debían solucionarse con medidas de modernización a largo plazo (Waddel, 2016). En ese momento se promovió la instalación de plantas industriales para la construcción de motores de locomotoras y la fabricación de coches de pasajeros, lo que posteriormente se llamaría FIAT Materfer. La segunda etapa se inició con la llegada al ministerio de Obras y Servicios del ingeniero Arturo Acevedo. Este propondría la implementación de planes de racionalización ferroviaria como la única solución viable para retirar al sector de la crisis financiera que padecía (Ortega, 2019). Así, el 19 de mayo de 1961, tras la emisión del decreto N° 4061, el presidente puso en marcha el plan que llevaría el nombre del ministro: “Plan Acevedo” o como también fue llamado “la batalla del transporte.”

Con el diseño del Plan de Largo Alcance denominado coloquialmente como plan Larkin la situación se tornaría más compleja para los trabajadores del riel. El proyecto adquirió ese nombre porque así se llamó su creador, el ingeniero estadounidense Thomas B. Larkin quien se desempeñó como director del Grupo de Planeamiento de los Transportes Argentinos. Esta organización, impulsada por el Banco Interamericano Regional de Fomento (BIRF), se encargó de informar sobre la situación en la que se encontraba el transporte argentino con el fin de asesorar al Poder Ejecutivo Nacional. El plan comprometía particularmente al sistema ferroviario ya que consistía en que el Estado abandonase el 32% de las vías férreas existentes, despidiera a 70.000 empleados ferroviarios y quitase de circulación todas las locomotoras a vapor, al igual que 70.000 vagones y 3.000 coches, los cuales se suponía que no estaban en condiciones de ser utilizados. Bajo tales estadísticas, el gobierno desarrollista apuntaba a desmantelar el servicio ferroviario señalándole como un servicio ineficiente y generador de gasto público. El día 30 de octubre de 1961 los trabajadores ferroviarios de Victoria, y de todo el país, junto con las organizaciones gremiales, La Fraternidad y La Unión Ferroviaria, dieron comienzo a una huelga por tiempo indeterminado. El desencadenante principal de la protesta fueron las medidas que había comunicado el ministro Arturo Acevedo sobre el sector. El funcionario pretendía llevar a cabo la suspensión de la negociación paritaria y dejar sin efecto las comisiones en la que participaban los representantes sindicales en el informe sobre el ferrocarril para elaborar un proyecto de reforma del servicio que no los perjudicara. Asimismo, el 27 de octubre el presidente decretó la clausura de varios ramales- el levantamiento de 2.300 km de vías- y ocho talleres ferroviarios (Cruz del Eje, Santa Fe, Rosario, La Plata, Strobel, Alianza, Liniers y San Antonio Oeste). Además de la transferencia a la administración privada de las actividades complementarias. Estos eran los servicios de confiterías, restaurantes, coches comedores, comercialización de cargas o locales comerciales que estaban en las líneas ferroviarias. En otras palabras, y como señala el estudio de Larroca y Vidal (1987), los trabajadores decidieron disputar de manera directa las pretensiones del gobierno que ponía en peligro sus fuentes de trabajo. Para ello recuperaron múltiples repertorios de lucha que provenían de larga data en sus comunidades. “A los carneros les tirábamos piedras o de los talleres no dejamos salir ninguna formación” fue la frase que expresó Félix un mecánico jubilado y protagonista de la protesta del año 1961 en la comunidad de Victoria. Específicamente, cuando Félix refería a las piedras estaba señalando el momento en el presidente para reactivar el servicio paralizado por la contienda recurrió a la contratación de los maquinistas navales. La situación fue denunciada por el gremio La Fraternidad. La dirigencia del sindicato de maquinistas visibilizó en los medios periodísticos la gravedad de lo que significaba la conducción de una locomotora por parte de una persona que,

aun cuando condujera otros medios de transporte, no contaba con los saberes específicos sobre el funcionamiento del tren. Así, la figura del rompehuelgas avivó malestares no sólo por quebrar el principio fundamental de la protesta, el de ir a trabajar, sino porque al hacerlo trastocaba la fibra más importante de la masculinidad del maquinista: su profesionalismo.

Ahora bien, a pesar del descontento de los conductores, el gobierno no dejó de amedrentar a los trabajadores, al contrario, potenció sus amenazas con la circulación de comunicados oficiales publicados en los diarios de tirada nacional. En ellos justificaba y exponía las cifras de despidos que efectuaría con los planes de racionalización ferroviaria. El ministro de Obras y Servicios Públicos sostuvo, “el egreso del personal excedente (75.000 agentes en la actualidad) se producirá gradual e insensiblemente a lo largo de 43.000 km de la red ferroviaria y a razón de, aproximadamente, un hombre y medio por kilómetro.”⁵

Sin embargo, los trabajadores continuaron con la paralización del servicio. Desempeño que provocó a pocos días de iniciarse el conflicto la ocupación de los talleres de Victoria por parte de la Gendarmería Nacional. A ello se sumó la autorización de las Fuerzas Armadas a participar en la represión del conflicto tras que el presidente declarase a la contienda como un asunto grave para la Nación. De esta forma, el gobierno se amparaba en el Plan de Conmoción Interna del Estado (CONINTES) creado por el decreto de carácter secreto N° 9.880 y emitido el 14 de noviembre de 1958. Recurso legal que prohibía las huelgas, permitía la intervención de las Fuerzas Armadas y los detenidos acusados por el delito de terrorismo quedaban bajo la competencia de tribunales militares.

Por esos motivos, octubre de 1961 no era el tiempo para visibilizar las tensiones internas que formaban parte del colectivo de trabajo ferroviario. La huelga era un momento en donde se debían fortalecer los lazos de solidaridad entre múltiples actores de la comunidad entre los trabajadores y sus familiares y los demás integrantes de Victoria. Sobre ello Jorge dijo:

Si nos rajaban del ferrocarril, porque Frondizi quería eso ¿Cómo íbamos a mantener a la familia? Ser ferroviarios era lo único que sabíamos hacer. No teníamos idea de otra cosa. Piense que habíamos nacido prácticamente en los talleres, nuestros viejos de chicos nos metieron ahí.⁶

Como lo expresó el trabajador jubilado la pérdida de empleo le iba a imposibilitar cumplir con el precepto de ser el varón proveedor de su familia. Pero, además, esa situación trastocaba su propia identidad, aquella que el trabajador había forjado en torno a los oficios aprendido entre pares. Por otro lado, el desempleo provocaría el quiebre de la familia ferroviaria de Jorge porque ya este no podría garantizar el acceso a sus hijos al sector. Es en ese contexto de crisis económica, pero también de crisis simbólica, donde los trabajadores defendieron ciertas demandas interpeladas por fuertes nociones de género (Palermo, 2020).

Tras 42 días con mediación del Cardenal A. Caggiano, el abandono del país del ministro Arturo Acevedo y un fuerte debate en el Congreso Nacional se decidió el levantamiento de la huelga. Las negociaciones entre los dirigentes sindicales, la curia y el gobierno dieron como resultado el aumento de salarios ferroviarios y la promesa de la constitución del directorio de EFEA con dos representantes sindicales. Bajo ese mismo directorio se reverían las modificaciones del reglamento (RITO), el cierre de ramales y la privatización del servicio. Asimismo, la empresa devolvería los puestos de trabajo de los ferroviarios de Victoria que habían sido cesanteados. De alguna manera los resultados de la protesta fueron alentadores para la comunidad del riel, aunque esos serían los comienzos de tiempos aún más difíciles.

Reflexiones finales

Como se advirtió en la introducción, este trabajo se sostuvo con el análisis de fuentes escritas, pero además con los relatos de los trabajadores y familiares de la comunidad de Victoria que forjaron sus trayectorias ferroviarias en los años sesenta. En la mayoría de las entrevistas los ex

⁵ Comunicado oficial “A la opinión pública” Ministerio de Obras y Servicios Públicos. 1 de noviembre de 1961.

⁶ Entrevista de la autora a Jorge, Victoria, noviembre 2018.

jubilados pusieron énfasis en mostrar los objetos que los habían acompañado a lo largo de su vida. Así aparecieron las pinzas para picar los boletos, los carnets de los gremios ferroviarios, los pases de tren que garantizaban la gratuidad de los viajes y los recibos de sueldo marcando todo tipo de jerarquías laborales. Ese universo material se convirtió en la puerta de entrada para la reconstrucción de las complejas tramas del proceso de trabajo que marcaban el ritmo de la comunidad obrera de Victoria. Además, los objetos fueron las herramientas necesarias para dar cuenta de un mundo del trabajo que no estaba solamente supeditado a tareas, reglamentos u oficios, sino que también lo componían otras dimensiones: unas que involucran el plano de lo simbólico.

Por medio de las historias, los deseos y las expectativas de los trabajadores entrevistados, se demostró que existieron diferentes formas de sentirse “ferroviario” y ese sentir moldeó a las distintas nociones de masculinidad obrera. Amparándose en la peligrosidad de las maquinarias y la rudeza que involucraba el uso de la infraestructura ferroviaria, los varones operarios y jefes/capataces convirtieron a los talleres de reparación de locomotoras en espacios masculinos, ajenos a las mujeres, pero también restringido para los demás trabajadores del riel. Por otra parte, los conductores de locomotoras forjaron su propia representación de masculinidad obrera, aunque lo hicieron en torno a la profesionalización de los saberes, pues recurrieron a las escuelas técnicas provistas por el sindicato de maquinistas La Fraternidad. En su conjunto los trabajadores ferroviarios conformaron prácticas que se inscribieron en un sistema sexo- género culturalmente específico para la regulación de las relaciones de poder, de los roles sociales y de los cuerpos de los individuos. Ello permitió pensar que lejos se encontró Victoria de ser una comunidad obrera armónica e inmutable.

De todos modos, los tiempos previstos para la protesta obrera en el año 1961 dirimió las diferencias que hilvanaban las relaciones entre los trabajadores ferroviarios. Mancomunados bajo la idea de ser proveedores de la familia, ya que de ellos dependía el ingreso de sus hijos al sector, así les garantizaban un empleo con ciertos beneficios como viajes de trenes gratuitos, colonias de vacaciones o el acceso a un plan de vivienda, los trabajadores del riel se enfrentaron a los planes de racionalización ferroviaria. Ese conflicto resultó ser un proceso de vital importancia en la comunidad de Victoria, en tanto es el resultado de las experiencias de clase y las desigualdades de género.

Sin dudas queda mucho por indagar, a corto plazo se vuelve prioritario reconstruir desde la perspectiva de género las maneras en que las masculinidades ferroviarias configuraron a las diferentes comunidades del riel y sus protestas contra la persecución estatal y los planes de racionalización del sector.

Bibliografía

- Agostini, L. (2014). Oficio, memoria y lealtad. Elementos constitutivos de la identidad fraternal durante la huelga ferroviaria de 1961. *Historia Regional*, 32, pp. 109-124. Recuperado de: <https://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/7>
- Agostini, L. (2021). La comunidad ferroviaria de Laguna Paiva frente a las políticas desarrollistas. Argentina, 1961. *Secuencia*, Instituto de investigaciones Dr. José María Luis Mora. Recuperado de: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/153429>
- Aldao, J. (2023). Huelgas ferroviarias durante el gobierno de Frondizi en Argentina. Dispositivos represivos, burocratización y destellos de radicalización. *Historia Caribe*, (18)42, pp. 231-261. DOI: <https://doi.org/10.15648/hc.42.2023.3631>
- Andújar, A. (2015). Comunidad obrera, género y políticas asistenciales: una aproximación histórica. Comodoro Rivadavia, 1922-1932. *Archivos de Historia del movimiento obrero y la izquierda*, 4(7).
- Ayuso, M. L. (2017). *Red de escuelas técnicas de autogestión obrera. La Fraternidad, entre la política y pedagogía (1887-1927)*. Rosario: Prohistoria Ediciones.
- Badaloni, L. (2005). El saber cómo forma de resistencia y conformación de una identidad. La fundación de la Escuela de foguistas, maquinistas y personal de locomotoras de la sección Rosario del Ferrocarril Central Argentino. *X Jornadas Interescuelas Departamento de Historia*, Rosario.
- Badaloni, L. (2020). La salud de los trabajadores como escenario de conflicto y negociación. La Sociedad de Socorros Mutuos del Ferrocarril Central Argentino en las primeras décadas del siglo XX. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 17, pp. 175-202. Recuperado de: <https://estudiosmaritimosociales.org/remss/remss17/07.pdf>
- Badaloni, L. (2022). *Ferrovianos del Central Argentino. La conformación de un colectivo de trabajadores (1902-1933)*. Buenos Aires: Imago Mundi.
- Bernasconi, A. (2012). *Historia del ferrocarril al norte del gran Buenos Aires*. Buenos Aires: Dunker.

- Bock, G. (1991). La historia de las mujeres y la historia del género: aspectos de un debate internacional. *Historia Social*, 9. Recuperado de: <https://www.jstor.org/stable/40340548>
- Caruso, L. (2019). “Territoriales portuarias. La experiencia obrera en perspectiva local en el Puerto de Buenos Aires, inicios del siglo XX”. En: Andújar, A y Lichtmajer (Comp.) *Lo local en debate. Abordajes desde la historia social, política y los estudios de género (Argentina, 1990-1960)*. Buenos Aires: Teseo.
- Caruso, L. (2020). La fiesta y la comunidad: el carnaval en el barrio obrero del Puerto de Buenos Aires a comienzos del siglo XX. *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 17, pp. 233-264. Recuperado de <https://estudiosmaritimossociales.org/remss/remss17/09.pdf>
- Cena, J. C. (2009). *El Ferrocarrilero*. Buenos Aires: La Rosa Blindada.
- Cena, J. C. (2012). *Ferrocarriles argentinos destrucción y recuperación*. Buenos Aires: La nave de los locos.
- Corsi, M. (2021). Por las vidas del tren. La comunidad ferroviaria de Victoria, provincia de Buenos Aires, en los tiempos de la privatización (1989-1995). *Revista de Estudios Marítimos y Sociales*, 18, pp. 355-383. Recuperado de: <https://estudiosmaritimossociales.org/remss/remss18/14.pdf>
- Connell, R. W. (1995). *Gender and power: Society, the person and sexual politics*. Cambridge: Polity Press.
- Cubilla, E. (2018). Buenos Aires en carnaval: los corsos del barrio de Villa Devoto en la década de 1930. *Revista Páginas*, 10(23), pp.101-125. DOI: <https://doi.org/10.35305/rp.v10i23.303>
- Demetriou, D. Z. (2001). Connell's concept of hegemonic masculinity: A critique. *Theory and Society*, 30(3), pp. 337-361.
- D'Uva, F. (2019a). Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX. *Estudios del ISHIR*, 25. Recuperado de <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/161851>
- D'Uva, F. (2019b). Ayuda mutua, solidaridad gremial y género entre los trabajadores ferroviarios. Argentina, 1912-1917. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”*, 51, pp. 87-122.
- D'Uva, F. (2020). Las políticas de beneficios de las empresas ferroviarias desde la perspectiva de los trabajadores. Argentina, primeras dos décadas del siglo XX. *Notas Históricas y Geográficas*, 24. Recuperado de <https://www.revistanotashistoricasygeograficas.cl/index.php/nhyg/article/view/303>
- D'Uva, F. (2021). Los trabajos de mujeres y menores en los ferrocarriles de la Argentina a comienzos del siglo XX. *Trashumante Revista American de Historia Social*, pp 146 – 167. DOI: <https://doi.org/10.7440/res64.2018.03>
- Godoy, S. (2020). El conflicto de las camareras del ferrocarril Mitre: tensiones en el mundo del trabajo ferroviario en contextos de reestructuración y modernización (Argentina, 1962-1964). *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24, pp. 168-202. Recuperado de <https://www.revistanotashistoricasygeograficas.cl/index.php/nhyg/article/view/302>
- Godoy, S. (2023). 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*, 25(4), pp. 96–115. Recuperado de <https://revela.uncoma.edu.ar/index.php/Sociales/article/view/4496>
- Guevara, C. (2013). Trabajo de crítica e investigación socio urbana sobre Victoria, San Fernando. *Instituto de arte americano e investigaciones estéticas*, 182. Recuperado de <https://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0182.pdf>
- Gutiérrez, F. y Palermo, S. (2020). (Pensar los) contornos del mundo del trabajo: cotidianeidad, protesta y prácticas socio-culturales en Argentina y México en la primera mitad del siglo XX. *Estudios del ISHIR*, 10(26). DOI: <https://doi.org/10.35305/eishir.v10i26.1030>
- Gutiérrez, F. y Lepera Santos, L. (2019). Revisitando un pueblo azucarero desde lo local. Desafíos metodológicos y problemas historiográficos. En: Andújar, A y Lichtmajer (Comp.) *Lo local en debate. Abordajes desde la historia social, política y los estudios de género (Argentina, 1990-1960)*. Buenos Aires: Teseo.
- Hall, C. (2013). La historia de Samuel y Jemima: Género y Cultura de la clase trabajadora en la Inglaterra del siglo XIX. *Mora*, 19.
- Larroca, J. y Vidal, A. (1987). *Rieles de lucha: centenario de la Fraternidad 1887-1987*. Buenos Aires: La Fraternidad.
- Leite Lopes, J. S. (1979). Fábrica e Vila operaria. Considerações sobre uma forma de servidão burguesa. *Mudança social no Nordeste*. Río de Janeiro: Ed. Paz e Terra.
- Lobato, M. (2004). *La vida en las fábricas: trabajo, protesta y política en una comunidad obrera, Berisso 1904-1970*. Buenos Aires: Prometeo.
- Lobato, M. (2020). “Museo y comunidad: el museo 1871 de Berisso” En: Lobato, M. (editora). *Comunidades, historia local e historia de pueblos. Huellas de su formación*. Buenos Aires: Prometeo libros.
- Lucita, E. (1999). *La Patria en el riel*. Buenos Aires: Ediciones del Pensamiento Nacional.
- Marengo, M. (2021) ¿De talleres a cuarteles?: Control estatal, militarización y resistencia de los obreros en el nodo ferroviario de Junín, provincia de Buenos Aires (1958-1959). *Aletheia* 11(22). Recuperado de https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.12749/pr.12749.pdf
- Mengascini, H. (2011). *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*. Buenos Aires: Prohistoria.
- Messerschmidt, J. W. (2005). Making bodies matter: Adolescent masculinities, the body, and varieties of violence. *Theoretical Criminology*, 3(2), pp. 197-220.
- Miravalles, A. (2013). *Los talleres invisibles, una historia de los Talleres Ferroviarios Bahía Blanca Noroeste*. Bahía Blanca: Ferrowhite. Recuperado de <https://www.bahia.gob.ar/subidos/cultura/Los-talleres-invisibles.pdf>
- Neiburg, F. (1988). *Fábrica y Villa Obrera: historia social y antropología de los obreros del cemento*. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.
- Nieto, A. (2020). Rompehuelgas: sus lugares en las comunidades portuarias. *Estudios Marítimos y Sociales*, 17. Recuperado de <https://estudiosmaritimossociales.org/remss/remss17/01.pdf>

“Experiencias de trabajo y protesta en una comunidad ferroviaria en la provincia de Buenos Aires, Victoria (1958- 1962)”

- Ortega, F. (2019). “En vías opuestas. La disputa entre el gobierno de Frondizi y los gremios ferroviarios en torno a la crisis ferroviaria argentina” En: Vidal Olivares, J. y Gómez, T. (Comp.) *Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (Siglos XIX y XX)*. Buenos Aires: Eudeba.
- Palermo, S. (2015). La racionalización del trabajo en la Argentina de principios del siglo XX: el caso de los Ferrocarriles del Estado. *H- Industri@*, 6. Recuperado de <https://ojs.econ.uba.ar/ojs/index.php/H-ind/article/view/803>
- Palermo, S. (2013). Protesta y cultura popular desde una perspectiva global: la huelga ferroviaria de 1917 en Argentina en tiempos de la Gran Guerra. *Coloquio internacional: Latinoamérica y la Historia Global de Posgrado en Historia*. Buenos Aires: Universidad de San Andrés.
- Palermo, S. (2019). Empresas ferroviarias, viviendas para trabajadores y cuestión social en la Argentina moderna (1890-1920). *Industria*, 25. Recuperado de <https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/1623>
- Palermo, S. (2020). Pueblo chico, mundo grande: familia, protesta y cultura en una localidad ferroviaria del norte argentino (Tafí Viejo, Tucumán, 1900-1920). *Estudios del ISHIR*, 20. DOI: <https://doi.org/10.35305/eishir.v10i26.1045>
- Pontoriero, E. (2022). *La represión militar en la Argentina (1955-1976)*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata.
- Ramírez Rodríguez, J. C. (2005). *Madejas entreveradas: Violencia, masculinidad y poder: Varones que ejercen violencia contra sus parejas*. Zapopan: Universidad de Guadalajara.
- Sagastume, A. (2016). *El mundo ferroviario. Memorias de los trabajadores de Ferrocarriles Argentinos de Junín 1948-1993*. Buenos Aires: Maipue.
- Sagastume, A. (2017). La familia ferroviaria de mediados del siglo XX. Junín, provincia de Buenos Aires. *XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.
- Sagastume, A. (2023). *Del Vapor al diésel. Memorias de ferroviarios de Junín (1948-1973)*. Buenos Aires: Teseo.
- Salas Segura, M. (2001). *De punta chica a Victoria historia de una localidad san fernandina*. Buenos Aires: Municipio de San Fernando.
- Salas Segura, M. (2010). *Te cuento San Fernando: partidos del Gran Buenos Aires*. Buenos Aires: Circulo de Historia.
- Scialpini, N. (2016). *Crónica Victorianas*. Victoria: Grafito.
- Scodeller, G. (2007). Conflictos sindicales durante los años del frondicismo en Mendoza. El caso de los trabajadores ferroviarios y del petróleo. *XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia*. Recuperado de <https://cdsa.aacademica.org/000-108/566.pdf>
- Scott, J. (1996). El género como categoría útil para el análisis histórico. En: Lamas, M. (Comp.) *El género: la construcción cultural de la diferencia sexual*. México: UNAM/PUEG.
- Steedman, C. (2013). El trabajo de servir: las tareas de la vida cotidiana, Inglaterra, 1760-1820. *Mora*, 19.
- Scheinkman, L. (2020). Barracas al norte: una comunidad obrera en la primera mitad del siglo XX. En: Lobato, M. (Ed.) *Comunidades, historia local e historia de pueblos. Huellas de su formación*. Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Thompson, D. (2013). Las mujeres y la radicalidad política en el siglo XIX: una dimensión ignorada. *Mora*, 19.
- Waddell, J. (2016). De la nacionalización a los planes de modernización, 1947-1976. En: López, M. y Waddell, J. (Comps.) *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina*. Buenos Aires: Lumiere 19.
- Womack, J. (2007). *Posición estratégica y fuerza obrera. Hacia una nueva historia de los movimientos obreros*. México DF: Fondo de Cultura Económica.
- Zemon Davis, N. (1999). *Mujeres de los márgenes. Tres vidas del siglo XVII*. Madrid: Cátedra.

Recibido: 23/11/2024
Evaluado: 21/01/2025
Versión Final: 15/02/2025