

“Verdaderos Caballeros”. Masculinidad y trabajo en los camareros de los ferrocarriles (Argentina, 1958-1975)

“TRUE GENTLEMEN”. MASCULINITY AND WORK IN TRAIN ATTENDANTS ON THE RAILWAYS (ARGENTINA, 1958-1975)

Solange Godoy *

Resumen

El presente artículo tiene por objetivo describir y analizar la relación entre trabajo y masculinidad a través del caso de los camareros del ferrocarril en Argentina (1958-1975). Se examina el proceso de trabajo y los significados construidos sobre dicha labor. Se sostiene que en torno a estos trabajadores se configuró un modelo de masculinidad aquí denominado masculinidad de caballeros, asociado a la simpatía, delicadeza y elegancia que incluía un delimitado uso de la fuerza física.

Palabras clave: Masculinidades; Ferrocarril; Trabajadores; Camareros.

Abstract

This article aims to describe and analyze the relationship between work and masculinity through the case of train attendants on the railways in Argentina (1958-1975). The labor process, which included customer service in different areas of the train, and the meanings constructed around it, are examined. I suggest that a model of masculinity was configured around these workers, referred to here as chivalrous masculinity, which was associated with congeniality, sensitivity, and refinement, and included a restricted use of physical force.

Keywords: Masculinities; Railway; Workers; Train attendants.

* Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) / Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales, Universidad Nacional de San Martín, Gandolfo 3160 (1646), San Fernando, Buenos Aires, Argentina. Dirección electrónica: [solgodoyd@gmail.com].

INTRODUCCIÓN

Uno de los empleados ferroviarios que *más simpáticos* se hacen al que efectúa largos viajes en tren, es indudablemente el camarero. Y el secreto de esa simpatía es, sencillamente, que el camarero es, de todo el personal del tren, quien está en contacto más directo y prolongado con los pasajeros.¹

El carácter intrépido, el trabajo con grandes maquinarias, la autoridad y la rudeza han definido buena parte de las labores históricamente realizadas por los trabajadores ferroviarios tanto en Argentina como en otras latitudes. Sin embargo, es menos lo que se conoce sobre otras tareas como aquellas que realizaban quienes se desempeñaron en especialidades que no necesariamente se adecuaban de manera directa a dichos atributos. Tal es el caso de los camareros, trabajadores que efectuaban sus funciones en los servicios de larga distancia y cuya labor se asoció a la delicadeza, a la buena presencia y –como se lo presenta en el epígrafe– a la simpatía. Estos “verdaderos caballeros” vestidos de *smoking* servían bebidas y comidas y también se ocupaban de los coches-dormitorio. En ese sentido, el presente estudio sostiene que estos trabajadores representan un ángulo aun poco explorado sobre el mundo del trabajo y da cuenta de una mirada alternativa de la experiencia masculina en los ferrocarriles.

Hacia fines de los años cincuenta, transcurrida una década de la nacionalización de la red (1947-1948), se generaron agudos debates en torno a la racionalización y modernización ferroviaria. La creciente competencia con otros modos de transporte y la imagen pública desgastada de una empresa vista como deficitaria fueron factores que incidieron en discusiones y acciones sobre las características que debía tener el ferrocarril en la Argentina de la segunda mitad del siglo XX (Waddell, 2007). Mientras se proponía el cierre de ramales y talleres –entre otras iniciativas que generaron una importante conflictividad laboral (Agostini, 2016; Ortega, 2019)–, en simultáneo se promovían servicios de mayor velocidad y confort abocados a fines turísticos. En ese marco, los trenes de larga distancia con destinos tales como las ciudades de Bariloche, Mar del Plata y Mendoza, recibieron particular atención. En especial se destacan aquellos que ofrecían mayores comodidades y en los cuales la labor de quienes se desempeñaban como camareros se constituía en una pieza clave de un servicio promocionado como de alta calidad. Justamente durante este período comienza la incorporación de camareras, luego llamadas azafatas, en una especialidad hasta el momento solo realizada por trabajadores varones, generando tensiones y conflictos al respecto. Estos cambios pusieron en relieve hasta qué punto el trabajo de camareros encarnaba atributos propios de un tipo de *masculinidad de caballeros*, lo cual llevó incluso a que, en determinado

momento, trabajadores y dirigentes gremiales se opusieran abiertamente a la contratación de mujeres.

El presente artículo tiene por objetivo describir y analizar la relación entre masculinidad y el trabajo centrándose en el caso de los camareros del ferrocarril (1958-1975). El período aborda esta etapa en la que se realizaron inversiones en los servicios en los que se desempeñaban los camareros y se contrataron, también, a las primeras mujeres, en un marco atravesado por los debates –como mencionamos– sobre la modernización ferroviaria. El análisis concluye hacia mediados de la década de 1970, entendiendo que la dictadura militar iniciada en 1976 representó una etapa diferente (en la que las políticas de racionalización se dieron en el marco del terrorismo de Estado). A lo largo de este estudio se examina el proceso de trabajo y los significados construidos en torno a dicha labor, recurriendo a fuentes escritas de distintos orígenes (empresariales y gremiales). Más específicamente, el *corpus* documental está constituido por el Reglamento Interno Técnico Operativo, memorias y balances de la empresa, Convenios Colectivos de Trabajo y Actas del sindicato Unión Ferroviaria (UF).² Complementariamente, se incorpora el testimonio oral de una azafata junto con un conjunto de imágenes provenientes del Archivo General de la Nación, del Museo Nacional Ferroviario y del archivo personal de la mencionada azafata.

En lo que refiere a la estructura del artículo, en un primer apartado se desarrolla una discusión en la base a la agenda de investigación sobre masculinidades en el mundo laboral. Para ello, se destaca la relevancia de focalizar en modelos menos tradicionales, como el que representan los camareros del ferrocarril, en los que la producción académica destinó una atención menor. A continuación, en el segundo apartado, se examinan las especificidades del trabajo de los camareros con relación a otros trabajadores ferroviarios. Se analizan, en esa dirección, las nociones de simpatía, buena presencia y el delimitado uso de la fuerza física, que configuraron un modelo de masculinidad específico. El tercer apartado está centrado en el trabajo de los camareros ante el proceso de incorporación de camareras y azafatas mujeres.

MASCULINIDADES EN EL MUNDO LABORAL

El creciente interés por parte de la producción académica en el estudio de la masculinidad ha impactado notablemente en el campo de los estudios del trabajo. De manera que diferentes investigaciones revelaron la importancia de las relaciones de género en el mundo laboral, moldeando y configurando las experiencias obreras en distintos períodos históricos y en variadas ocupaciones.

Así, en el ámbito de la industria del dulce en la Argentina de la década de 1920, Ludmila Scheinkman (2015) examinó la construcción de una identidad

obrero ligada a la hombría, a la virilidad y a “ser machos” (en oposición a una figura de “impotentes” y “eunucos”). Para la historiadora, la necesidad de recalcar el papel activo de los militantes se conformó como una interpelación a sus compañeros y, también, como un desafío a la patronal en un momento en el que la presencia femenina se intensificó y “amenazó” la presencia masculina en las fábricas. Por su parte, y con relación a los trabajadores portuarios, Laura Caruso (2022) ha demostrado que los estibadores desplegaron atributos tales como la fuerza, la resistencia, el valor y el riesgo, junto con la experiencia y la pericia en el oficio, como parte de su identidad de género. Asimismo, para el caso de los trabajadores petroleros, Hernán Palermo (2017) ha indagado en el vínculo entre masculinidad y procesos de trabajo. Este antropólogo analiza un tipo de masculinidad a la que denomina “heroica”, asociada a una disciplina fabril que consolidó una particular noción acerca de la muerte en el ejercicio del trabajo.

En lo que respecta específicamente al trabajo ferroviario, Silvana Palermo (2009, 2016) ha estudiado el sentido que los trabajadores atribuyeron a sus reclamos en el contexto de la Argentina de las primeras décadas del siglo XX. La autora muestra cómo sus nociones de derecho conllevaban una idea de “hombría de bien”; esto es, sus derechos en tanto trabajadores eran indisociables de sus obligaciones como hombres jefes de hogar, garantes del bienestar de familia y de una idea de paternidad responsable. A su vez, son conocidas ciertas caracterizaciones sobre el comportamiento arrojado de los trabajadores ferroviarios, dispuestos a asumir riesgos físicos como parte de sus responsabilidades laborales (D’Uva, 2019; Gómez, 2018; Sagastume, 2021). Esto se debe, en parte, a que la mirada sobre este grupo obrero ha focalizado centralmente en trabajadores de talleres, obreros de vías y obras, maquinistas y foguistas, que constituyen las labores que fueron consideradas como las más representativas del sector y, en algunos casos, se corresponden con las categorías más numerosas dentro del trabajo ferroviario.

Como puede verse, “ser machos” activos, fuertes, resistentes y que dan muestras de un heroísmo por medio del cual ponen en riesgo la propia vida han representado atributos desde los cuales se tendió a acceder a la experiencia masculina en el mundo laboral. Ahora bien, como señala Palermo (2018) en otra investigación sobre la industria del *software*, es importante considerar que las maneras de comportarse como hombres son múltiples y flexibles, retomando aportes de los estudios pioneros sobre masculinidad (Gilmore, 1994; Connell, 2003). Esto le permite dar cuenta de cómo funcionan las construcciones genéricas alejadas de los modelos más tradicionales: por ejemplo, en la industria del *software* aparece un modelo exitoso de hombre asociado a la idea de jóvenes “malcriados” y “mimados” (Palermo, 2018). No obstante, este último caso remite a un marco histórico-cultural diferente

—considerando que se trata de un análisis de la Argentina actual— respecto del abordado por el presente artículo, centrado en los años sesenta.³

En este sentido, las ideas y los comportamientos construidos en torno a la masculinidad pueden resultar contradictorios y mutuamente desestabilizadores, teniendo en cuenta que las masculinidades se producen y negocian en diferentes ámbitos, con actores distintos (Cornwall y Lindisfarne, 1994; Archetti, 2003) y en relación con una determinada disciplina fabril (Palermo, 2017). Los camareros del ferrocarril, quienes históricamente se desempeñaron en un trabajo asociado a los servicios personales, expresan de manera ejemplar este punto, considerando que las características de su labor contrastan con varias de las nociones desde las cuales se reflexionó sobre el mundo del trabajo masculino. Para Débora Garazi (2022), y en base a su investigación sobre el sector hotelero, estos trabajos de servicios personales desarrollados por hombres dieron lugar a que se conformara una identidad y una masculinidad particular que, en parte, los alejaba del modelo tradicional de trabajador. Argumenta que la idea de que los trabajos de servicios personales fueron considerados “trabajos de mujeres” permeó la producción académica que abordó a este sector a través de los estudios de género e historia de las mujeres. Como plantea esta historiadora, mientras los trabajos industriales eran asociados a atributos considerados masculinos (fuerza física, rudeza, dominio de máquinas y tecnología), en los servicios personales intervenían otros atributos tales como la comunicación y diplomacia, vistos como capacidades femeninas; es decir, trabajos en los cuales el manejo emocional (*emotional labor*) aparece implicado (Hochschild, 2003). Esto último no supuso que los varones no realizaran este tipo de tareas teniendo en cuenta que, según muestra Garazi (2022), los hombres tuvieron una participación considerable en el sector hotelero. En consonancia con este planteo, puede verse que en el ferrocarril quienes se desempeñaron como camareros constituyeron un grupo integrado únicamente por varones hasta fines de los años cincuenta, momento en el que recién comienzan a darse las primeras incorporaciones de camareras.

El creciente interés por las experiencias de trabajo de las mujeres en la actividad fue, justamente, lo que ha contribuido a poner el foco en otras labores que se alejan de aquellas que fueron consideradas más representativas del trabajo ferroviario. Tal es el caso de las camareras y azafatas (Godoy, 2020, 2021), guardabarreras y oficinistas, entre otras (Ballesteros Doncel, 2003; Canali, 2005; Wojtczak, 2005; Badaloni, 2021; D’Uva, 2021; Godoy, 2022a).

Ahora bien, respecto al caso de los trabajadores varones que aborda el presente artículo, cabe preguntarse: ¿en qué consistía el proceso de trabajo de la especialidad de camareros y en qué se diferenciaban de otros ferroviarios?, ¿qué significados en torno al género implicaron las características de su labor?,

¿cómo incidió en dichas definiciones la creciente incorporación de mujeres que tuvo lugar desde fines de los años cincuenta?

BUENA PRESENCIA, SIMPATÍA Y UN DELIMITADO USO DE FUERZA FÍSICA

La especialidad de camareros, que pertenecía al llamado “Agrupamiento de Tráfico”, diferenciaba tres categorías: camarero de coches-dormitorios, pulman, salón familia, reservados, públicos o especiales (Escala 6); camarero-cocinero (Escala 7); y aspirante a camarero (Escala 2). Si bien la diferencia salarial entre los primeros y los segundos era menor, en el caso de los aspirantes era más notoria.⁴ Los camareros tenían como ámbito de actuación diferentes espacios dentro de los servicios de larga distancia, pudiendo desempeñarse en las cocinas, los coches dormitorios y los salones, entre otras opciones.

Para el personal ferroviario con contacto directo con el público se establecía “vestir correctamente, cuidado [de] su estética y aseo personal”.⁵ Ahora bien, a los camareros se les exigía específicamente que:

Mientras permanezcan en servicio los camareros estarán correctamente vestidos y afeitados, cuidado mantener el uniforme sin manchas ni roturas y el calzado lustrado [...] Mientras vistan el uniforme los camareros no deben fumar en trenes ni en los andenes o vestíbulos de las estaciones.⁶

El correcto comportamiento y la cuidada apariencia personal –como enfatiza la cita– se detalla en aspectos específicos y dan cuenta de una ascética del obrar que tiene un correlato en la apariencia estética (Godoy, 2020). Algunos de estos denotan marcas de género, como el hecho de presentarse correctamente afeitados. El uniforme reglamentario, que debía estar en impecables condiciones, consistía en una vestimenta en la que destaca su elegancia: saco y pantalón negro tipo *smoking*, camisa blanca y moño negro. Para quienes efectuaban funciones de camarero-cocinero, los sacos eran blancos y se incluía un delantal.⁷ En las figuras 1, 2 y 3 se aprecia a los camareros, también llamados ferromozos, realizando su labor dentro de las formaciones y vistiendo las diferentes variantes de su distinguida ropa de trabajo. Podría decirse que las fotografías describen, al igual que las indicaciones de los documentos mencionados, cierto imaginario de clase vinculado a los sectores medios-altos, divergente respecto del perfil obrero más bien rudo. Ahora bien, en consonancia con el estudio de Garazi (2022), si bien estos trabajadores se acercaban a este modelo de masculinidad característico de los empleados de clases medias, también tenían puntos en común con el del servicio doméstico.

Figura 1. Camareros trabajando. Fuente: Archivo General de la Nación, Departamento Documentos Fotográficos. Fecha: s/d (circa 1960).



Figura 2. Camareros trabajando. Fuente: Museo Nacional Ferroviario. Fecha: s/d (circa 1970).



Figura 3. Camareros. Fuente: Museo Nacional Ferroviario. Fecha: s/d (circa 1970).



Cuando el camarero recibía la orden de hacerse cargo de un dormitorio debía revisarlo detenidamente para cerciorarse de la limpieza, del correcto funcionamiento de luces y ventanillas y que las camas estén en buenas condiciones. Debía vigilar el coche en forma continua, a fin de evitar robos e impedir el acceso de personas extrañas. En las estaciones, bajaban al andén con el objeto de atender al público que tomaría el servicio. Una vez que subían, se les indicaba su ubicación y ayudaban a llevar el equipaje a su compartimiento. Los camareros debían ejecutar sus tareas laborales con el recaudo de no ocasionar molestias a un público al que tenían que tratar en “todo momento con delicadeza y atención, sin entablar conversaciones fuera de aquellas que corresponden al buen servicio”.⁸ La descripción de sus tareas aparecía acompañada de expresiones tales como “satisfacer cualquier pedido de los pasajeros [y] evitarles ser molestados”.⁹ Como decía un folleto de algunas décadas antes, por extenso que sea, el viaje en el tren debía darse con “tanta comodidad que el pasajero no extraña ninguna de las que le rodean en su propio hogar”.¹⁰ Esto último pone en relieve la importancia del trato destinado al público y de garantizarle un viaje placentero, tarea en la cual sector de camareros tenía un rol importante.

En su investigación sobre el Colegio Militar de la Nación, Máximo Badaró (2009) sostiene que, como parte de un intento de mantener y defender el honor, el “caballero” pone en juego tanto su propia masculinidad como el prestigio y el estatus de su grupo de pertenencia. Este ideal de masculinidad asociado a la caballerosidad está orientado a desplegarse en las relaciones sociales principalmente (dentro y fuera del mundo militar) y no en la guerra. La belleza corporal constituye un elemento central de su distinción social, sostiene el antropólogo. Al igual que ocurre con el tipo de masculinidad estudiado por Badaró, para los camareros del ferrocarril cuidar su imagen y su comportamiento –incluyendo el trabajo emocional– era una pieza importante de un servicio distinguido, que hace al prestigio de la empresa y que se orientaba a desplegarse en las relaciones sociales que se debían mantener con el público usuario a lo largo del viaje.

Mientras otros ferroviarios que se desempeñaban en tareas de conducción o de fabricación y reparación de grandes maquinarias asociaban su tarea a la rudeza, al riesgo físico y la bravura, los camareros debían mostrar un trato delicado, simpático y respetuoso, combinado con un delimitado uso de la fuerza física necesaria para manipular equipajes. En el caso específico de los conductores, debido al contenido de su trabajo asociado a las situaciones extremas que suponían los accidentes, estos además debían obrar con “sangre fría” (D’Uva, 2019). Aquí surge un punto de diferenciación importante respecto de los camareros ya que, recurriendo a este otro tipo de trabajo emocional, los conductores debían mostrar moderación y templanza, es decir, autocontrol y regulación de sus emociones ante situaciones que demandaban respuestas rápidas y certeras. Esto último da cuenta de una caracterización típica de la masculinidad asociada al control de las emociones y las pasiones, lo cual es considerado una virtud masculina, ya que el hombre representa la “fuerza tranquila” (Badaró, 2009: 268). En este sentido, si la masculinidad como objeto de conocimiento es siempre una masculinidad en relación con algo (Connell, 2003), cabe considerar que las mujeres, vistas como incapaces de contener sus emociones, serían las menos probables de desempeñar correctamente dicha tarea en escenarios extremos (como lo son los accidentes).¹¹

Los camareros se diferenciaban, a su vez, de otro grupo de trabajadores, los guardatrenes, aunque compartían con ellos algunas características. Por un lado, el ejercicio de sus funciones se daba arriba de las formaciones y, en ambos casos, mantenían un trato directo con el público a lo largo de todo el viaje. Tenían en común, también, el meticuloso cuidado en su apariencia física que debía ser prolija y elegante, en tanto que ambos eran la cara visible de la empresa. Por otro lado, el guardatrén cumplía el rol de autoridad (es el jefe de tren) y su actuación, en cuanto a este punto, es bastante diferente a la

del camarero. Es por ello que era definido como el “ogro” de la puerta,¹² tal como ironizó una publicación empresarial, es decir, representaba un modelo de masculinidad más bien de tipo autoritaria. Esto tiene que ver con el hecho de que, a fin de garantizar la seguridad y puntualidad del servicio, el guardatrén tenía a su cargo el cierre de las puertas de la formación. Para ejecutar su tarea actuaba con cierta antipatía y marcada rectitud para con el público usuario en la medida en que tenía que hacer cumplir estrictamente los horarios de salida. Lo mismo ocurría para garantizar que se sigan todas las normas establecidas a lo largo del viaje. Por lo tanto, la importancia del trabajo emocional también estaba presente en las tareas de guardatrén, aunque su sentido es totalmente inverso respecto de los “simpáticos” camareros. De allí que, a diferencia de los camareros, los guardatrenes mostraban una masculinidad autoritaria con algunos rasgos de caballeros.

Si bien podría pensarse que el modelo de trabajador más representativo/hegemónico está constituido por la imagen de los rudos e intrépidos obreros, no es menos importante tener en cuenta que acceder a un empleo en la especialidad de camareros expresa un imaginario de ascenso en la carrera ferroviaria. De manera que los elegantes y distinguidos camareros manifiestan alcanzar, en parte, el anhelo de movilidad ascendente dentro del escalafón que rige su actividad. Desde el punto de vista de estos varones que se veían como garantes del bienestar de su hogar (Palermo, 2016), genuinos representantes de la familia (Godoy, 2020), esto último resulta especialmente apreciado si se considera que se trata de una especialidad que ofrece reducidas vacantes.¹³

EL TRABAJO DE LOS CAMAREROS ANTE EL INGRESO DE LAS MUJERES

Si bien la cuestión de la fuerza física no aparecía como un aspecto determinante del trabajo de los camareros, esta comenzó a ganar importancia en el período que aborda el presente estudio. El requerimiento de manipular equipajes, que en algunos casos se trataba de grandes bultos, fue especialmente discutido cuando tuvo lugar la incorporación de las mujeres. Este proceso se inició con la contratación de las primeras dos mujeres en 1958 y, luego, tal como fue analizado en un estudio previo (Godoy, 2020), en el año 1962 se creó un plantel más grande de camareras. Alrededor de 60 trabajadoras fueron contratadas para estas tareas y se desempeñaron hasta mediados del año 1964 en los “Servicios Especiales” de la Línea Mitre.¹⁴

Desde el punto de vista de la empresa, el servicio de camareras “dedicadas a la atención del pasaje, contribuyó a mejorar el concepto del público con respecto a la modernización del sistema ferroviario”.¹⁵ A la par de las mejoras en cuanto a las formaciones de mayor confort y velocidad, las mujeres

representaban un rol importante en lo que refiere a la atención al público (tareas para las cuales ellas eran vistas como más apropiadas en el nuevo contexto). Aquí cabe recordar que, como ya se evidenció antes, la simpatía y la buena atención eran requisitos de la tarea de los camareros varones en el pasado; fue en el nuevo escenario de los años sesenta cuando esto comienza a transformarse en los ferrocarriles, en sintonía con un proceso más amplio que venía dándose en otras latitudes y en diferentes actividades laborales (Donato, 1990). Así, las mujeres se fueron volviendo el rostro de la modernización ferroviaria.

La importancia de la tarea comenzó a focalizarse en el hecho de que ellas fueran “caras bonitas”¹⁶ y que recibirían “con una sonrisa al pasajero”,¹⁷ además de que debía ser quien “toma a un nene cuando llora [...] o la que lo cuida cuando la madre, por ejemplo, va al toilette”.¹⁸ Si bien se apelaba a atributos tradicionalmente femeninos –es decir, roles domésticos naturalizados–, en el espacio público estos adquirieron significados específicos y fueron considerados como una innovación para una empresa que se modernizaba. Y, con ello, imitaba el ejemplo de lo que ocurría en los ferrocarriles de Europa¹⁹ y de Estados Unidos, así como en otros modos de transporte local (especialmente el aeronáutico) que ya habían incursionado en la contratación de trabajadoras mujeres (Godoy, 2021).

La manipulación de equipajes que, como ya se dijo, en algunos casos podía llegar a tratarse de grandes bultos fue un asunto que generó controversias y puso en duda la capacidad de las mujeres para ejecutar esta tarea. En las discusiones que se dieron entre los integrantes de la Comisión Directiva (CD) del gremio UF destacaban que una azafata de un avión no debía ocuparse de este trabajo, pero las cosas eran diferentes en los ferrocarriles. De ese modo, tal como ellos lo veían, las camareras eran “el adorno, la parte bella”,²⁰ que para algunos no debía “dejar de ser una atracción”,²¹ aunque otros las veían como algo “inoperante”²². A fin de cuentas, desde su punto de vista, era el camarero varón el que terminaba haciendo todo el trabajo (que parecía, ahora, haberse vuelto básicamente mover equipajes).²³

Para estos gremialistas, el sector de camareros, en lugar de ser neutral en cuanto al género, llevaba implícitas ciertas nociones sobre la masculinidad que eran, en el nuevo contexto, especialmente resaltadas. Tal como lo decía Higinio Ramón Veiga, integrante de la CD, “no hay duda que nuestros compañeros, en la atención del pasaje, en general, se pueden [...] desenvolver como *verdaderos caballeros*”.²⁴ En cierta consonancia con el estudio de Scheinkman (2015), puede afirmarse que cuando la presencia femenina “amenazó” a los camareros varones, esta construcción masculina se intensificó. El requerimiento de la fuerza física, no en todo momento – como sí podría ocurrir en un taller donde, principalmente, los obreros

ejecutaban trabajos manuales— sino en algunas situaciones puntuales, era parte constitutiva de esta *masculinidad de caballeros* que resultó aquí un atributo presentado como especialmente excluyente para las mujeres.

En ocasión del mencionado conflicto de las camareras, para los trabajadores que se oponían a su incorporación esta tarea se había vuelto ya explícitamente, en una actitud defensiva, un trabajo de hombres. Para Connell (2003), masculinidad y feminidad en tanto conceptos relacionales, revisten significados que se crean en esa misma conexión y que funcionan como delimitación social y oposición cultural. Así, la *masculinidad de caballeros* que caracterizaba al trabajo de los camareros fue puesta especialmente en relieve con el fin de construir una clara delimitación ante el proceso de incorporación de mujeres que veían avanzar. Sin embargo, no fue esta la posición que prevaleció ya que el fin del plantel de camareras estuvo, en verdad, asociado a la vulneración del escalafón y no al hecho de que las mujeres no fueran “aptas” para esta tarea. Para entonces, al igual que ocurría en los demás modos de transporte, el camino a hacer del trabajo de camareras y azafatas un trabajo de mujeres revestía cierto consenso. Los propios directivos de UF planteaban que la utilización de personal femenino como auxiliares de a bordo en el transporte aéreo, así como en el transporte caminero y fluvial era un hecho que se encontraba ya arraigado en la sociedad (Godoy, 2020).

Más adelante en el tiempo, hacia 1969 tuvo lugar la creación de otro plantel femenino que en este caso fue referido con el término azafatas, en directa alusión a la aviación comercial, tal como fue analizado en un estudio previo (Godoy, 2021). En este momento es cuando se incorporan azafatas para los servicios que, desde entonces, fueron llamados “Trenes Bandera” y se convirtieron en la principal promoción de la empresa (Waddell, 2007). Estas mujeres fueron reclutadas entre trabajadoras administrativas que ya se desempeñaban previamente en Ferrocarriles Argentinos y, en otros casos, fueron especialmente recomendadas por el personal de la empresa. En este caso, es posible considerar que el contexto autoritario de la dictadura iniciada en 1966 restringiera una oposición abierta ante este tipo de iniciativas empresariales (Godoy, 2021). Desde el punto de vista de María Rosa Hernández, una de las azafatas del servicio “Los Arrayanes” (Buenos Aires-Bariloche), a pesar de que pudo haberse generado alguna rivalidad con los trabajadores que aspiraban a este puesto, entre quienes compartían jornadas laborales se generaron lazos de amistad y compañerismo.²⁵ Como se observa en la figura 4, azafatas, camareros y otros integrantes del personal, además del tiempo de trabajo, también se acompañaban en sus horas de descanso. En la figura 5 se puede apreciar a la azafata María Rosa Hernández dentro de la formación, vistiendo su uniforme de trabajo.

Figura 4. Personal del servicio “Los Arrayanes” en horas de descanso. Centro Cívico de Bariloche. Fuente: Archivo personal de María Rosa Hernández. Año: 1969.



Figura 5. Azafata del servicio “Los Arrayanes”. Fuente: Archivo personal de María Rosa Hernández. Año: 1971.



Mientras que en las empresas aeronáuticas se fue dando una mayor profesionalización de las azafatas (Piglia, 2019), en el caso aquí analizado el proceso fue menos lineal. Esto tiene que ver con el hecho de que el intento de hacer del trabajo de camareras y azafatas un trabajo de mujeres fue parte de una intención de hacer de Ferrocarriles Argentinos una empresa moderna y, de ese modo, renovar tanto su servicio como su imagen pública. Sin embargo, poco tiempo después, la situación de los ferrocarriles no hizo más que desmejorar. Tanto la dictadura militar de 1976-1983 primero, y luego el gobierno democrático de Carlos Menem (1989-1999), impusieron una drástica reducción de la red como parte de un ciclo que llevó a que la empresa Ferrocarriles Argentinos dejara de existir, así como a las privatizaciones y al desmembramiento del sistema ferroviario (Schvarzer, 1999).

CONCLUSIONES

Como se ha planteado en este artículo, sobre la base del trabajo de los camareros del ferrocarril se configuró un modelo de masculinidad divergente respecto de otros más bien asociados a la rudeza, a la autoridad, a los saberes técnicos y al carácter arrojado. Retomando los aportes de Garazi (2022) a partir de su estudio sobre el sector hotelero, esto permite reponer experiencias laborales masculinas que ocuparon un lugar menor dentro de la historiografía y, de ese modo, repensar ciertas categorizaciones sobre las clases trabajadoras en el siglo pasado.

Al analizar el proceso de trabajo y los requerimientos que este implicaba, se corroboró que los camareros del ferrocarril constituyeron una especialidad cuya labor se definió en base a la elegancia y a la cuidada apariencia estética. Dado su relevante rol en lo que lo implicaba atender al público y hacerles más agradable el viaje, la simpatía y la respetuosa cordialidad fueron elementos clave que cobraron significados específicos en el marco de las políticas modernizadoras. Asimismo, se observó que su tarea conllevaba cierto uso de la fuerza física en delimitados momentos en los cuales debían mover equipajes. Este atributo fue especialmente resaltado y puesto en relieve en tiempos en los cuales comenzó a tener lugar un proceso de incorporación de camareras mujeres, luego llamadas azafatas.

En una actitud defensiva, hubo quienes calificaron de inoperantes a las mujeres para realizar estas tareas, a la vez que se naturalizaba —y en cierta medida se aceptaba— su presencia como algo “decorativo” que mejoraba la imagen de la empresa. Si, por un lado, las camareras y azafatas fueron consideradas como símbolo de “adelanto social”, de progreso y modernidad (Nari, 2004) de una empresa que se dirigía al ocaso, por otro, fueron representadas como una “amenaza” para los varones; de allí que en dicho

contexto se exaltara la noción de *masculinidad de caballeros* asociada al trabajo de los camareros.

NOTAS

- ¹ “Siluetas”, Ferrocarril Central Argentino, Buenos Aires, 1932, p. 12; el énfasis me pertenece.
- ² UF, una institución fundada en 1922, es el sindicato que representa al personal de tráfico y talleres del ferrocarril, entre los cuales se encuentra la especialidad de camareros en la se centra el presente estudio.
- ³ Sobre varones que se emplean en el sector de limpieza no doméstica y de belleza profesional, es decir, ámbitos configurados como tradicionalmente femeninos, en la Argentina actual ver Capogrossi y Magliano (2021) y Millenaar (2021).
- ⁴ Para el año 1975, los salarios según el escalafón era los siguientes: \$3.617 para la Escala 2, \$4.270 para la Escala 6 y \$4.433 para la Escala 7. A estos se sumaban otra escala que contabilizada a partir de cada año de antigüedad (CCT 21/75 Ferrocarriles Argentinos - Unión Ferroviaria, pp. 7-8, Anexo nº 3). Respecto de la cantidad de trabajadores que cumplían la función de camareros, resulta complejo realizar una cuantificación confiable debido a que estos aparecen contabilizados en los balances empresariales bajo la misma categoría que los guardatrenes. Por ejemplo, para el año 1967, sobre un total del personal ocupado de 163.496 en Ferrocarriles Argentinos, los guardatrenes y camareros representan un número de 8.896 (6%). Para ese mismo año, la categoría más numerosa estaba representada por los “obreros en general”, con un total de 117.616 (71%). En el caso del personal de conducción: 17.876 trabajadores (10%) (Memoria y Balance, *Ferrocarriles Argentinos*, 1968, p. 39).
- ⁵ Reglamento Interno Técnico Operativo, 1958, p. 5.
- ⁶ Reglamento Interno Técnico Operativo, 1958, p. 405.
- ⁷ CCT 21/75 Ferrocarriles Argentinos - Unión Ferroviaria. Anexo nº 2.
- ⁸ Reglamento Interno Técnico Operativo, 1958, p. 407.
- ⁹ *Ibidem*.
- ¹⁰ “A lo largo de las vías”, FCCA, 1932, p. 13.
- ¹¹ En el trabajo de las mujeres guardabarreras, el riesgo de accidentes también estaba presente, aunque, paradójicamente, para este caso no se trató de un asunto problematizado. Más bien este era presentado como un trabajo sin riesgos físicos y de menor relevancia, lo cual contrasta con una realidad que describía importantes desgastes corporales y una responsabilidad permanente en el control de las barreras para evitar arrollamientos (Godoy, en prensa).
- ¹² “A lo largo de las vías”, FCCA, 1932, p. 16.

- ¹³ Acta n° 14, UF, año 1964, p. 9. Sobre la expectativa (y los desengaños) en torno a la movilidad ascendente en la carrera ferroviaria ver Palermo (2020) y Godoy (2022b).
- ¹⁴ La corta duración de este plantel femenino se debió al hecho de que se generara un conflicto a causa de la vulneración del escalafón dando por resultado la cesantía de estas trabajadoras. El devenir de este conflicto, que no solo fue debatido en reuniones internas del sindicato, sino que también trascendió públicamente por medio de la prensa gráfica comercial, es profundizado en Godoy (2020).
- ¹⁵ “Memoria 1962/1963”, EFEA, Secretaría de Transporte, Poder Ejecutivo Nacional, s/d.
- ¹⁶ Acta n° 9, UF, 1963, p. 99.
- ¹⁷ Acta n° 9, UF, 1963, p. 104.
- ¹⁸ Acta n° 9, UF, 1963, p. 103.
- ¹⁹ Por ejemplo, en España, en los años sesenta se incorporaron las primeras promociones de azafatas en los servicios más prestigiosos; este hecho estuvo relacionado con el gran impacto socio-cultural que representó el turismo y con la apertura a nuevos hábitos de vida y de consumo (Muñoz Rubio, 2019). Su misión aparece retratada, al igual que en Argentina, según los términos de uno de las azafatas como “hacer más agradable el viaje y ayudar a los viajeros [...] ponemos música, informamos; siempre hay algún enfermo a quien cuidar y dos o tres niños de los que hacerse cargo”, como parte de una tarea considerada “específicamente femenina, porque requiere mucho tacto, delicadeza” (“La mujer en el trabajo: RENFE como muestra”, *Vía Libre*, agosto de 1972, año VIII, n° 104, p. 37).
- ²⁰ Acta n° 14, UF, 1964, p. 16.
- ²¹ *Ibidem*.
- ²² Acta n° 9, UF, 1963, p. 105.
- ²³ Acta n° 9, UF, 1963, p. 99.
- ²⁴ Acta n° 15, UF, 1964, p. 11; el énfasis me pertenece.
- ²⁵ Entrevista a María Rosa Hernández, junio de 2021.

BIBLIOGRAFÍA

- AGOSTINI, Luisina (2016): “Paiva La heroica. La comunidad ferroviaria movilizada en 1961”. En ALONSO, L. y VEGA, N. (Comps.), *Lugares de lo colectivo en la historia local. Asociaciones, trabajadores y estudiantes en la zona santafesina*, Santa Fe, María Muratore Ediciones, pp. 101-119.
- ARCHETTI, Eduardo (2003): *Masculinidades. Fútbol, tango y polo en la Argentina*, Buenos Aires, Antropofagia.

- BADALONI, Laura (2021): "Género y estrategias patronales. El Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX", *Travesía*, 23, 2, pp. 109-132.
- BADARÓ, Máximo (2009): *Militares o ciudadanos. La formación de los oficiales del Ejército Argentino*, Buenos Aires, Prometeo Libros.
- BALLESTEROS DONCEL, Esmeralda (2003): "La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962". En SARASÚA, C. y GÁLVEZ, L. (Eds.), *¿Privilegios o eficiencia?: Mujeres y Hombres en los mercados de trabajo*. Alicante, Publicaciones de la Universidad, pp. 335-354.
- CANALI, Mariela (2005): "¿Mujeres en el ferrocarril?", *Revista de Historia Bonaerense*, 28, pp. 33-38.
- CAPOGROSSI, María Lorena y MAGLIANO, María José (2021): "La desigualdad generizada: gestión del tiempo, estabildades frágiles y resistencias masculinizadas en los empleos de limpieza no doméstica en Argentina", *Itinerarios*, 34, pp. 253-275.
- CARUSO, Laura (2022): "El arte de la estiba: trabajo portuario y masculinidades en Buenos Aires a inicios del siglo XX". En ANDÚJAR, A., CARUSO, L. y PALERMO, S. (Comps.), *Género, trabajo y política. Experiencia, sociabilidad y protesta en la Argentina del siglo XX*, Buenos Aires, Imago Mundi, pp. 3-29.
- CONNELL, Raewyn (2003): *Masculinidades*, México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- CORNWALL, Andrea y LINDISFARNE, Nancy (1994): "Dislocating masculinity: gender, power and anthropology". En CORNWALL, A. & LINDISFARNE, N. (Comps.), *Dislocating Masculinity. Comparative Ethnographies*, New York, Routledge.
- DONATO, Katherine (1990): "Keepers of the Corporate Image: Women in Public Relations". En RESKIN, B. & ROOS, P. (Comps.), *Job queues, gender queues: explaining women's in roads in to male occupations*, Philadelphia, Temple University, pp. 129-143.
- D'UVA, Florencia (2019): "Masculinidades obreras en los ferrocarriles: fuerza física, riesgos y responsabilidad profesional en la Argentina de principios del siglo XX", *Revista Estudios del ISHiR*, 9, 25, pp. 1-22.
- 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*, 18, pp. 146-67.
- GARAZI, Débora (2022): "Hotelería, trabajo y masculinidad: hombres en el sector hotelero marplatense durante la segunda mitad del siglo XX". En ANDÚJAR, A., CARUSO, L. y PALERMO, S. (Comps.), *Género, política y trabajo. Experiencia, sociabilidad y protesta en la Argentina del siglo XX*, Buenos Aires, Imago Mundi, pp. 31-53.

- GILMORE, David (1994): *Hacerse hombres: concepciones culturales de la masculinidad*, Barcelona, Paidós.
- 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*, 24, pp. 168-202.
- GODOY, Solange (2021): "Mujeres para una empresa moderna: azafatas y empleadas del Centro de Cómputos en la empresa Ferrocarriles Argentinos (1969-1973)", *Revista Transporte y Territorio*, 24, pp. 285-305.
- GODOY, Solange (2022a): "Mujeres en las dependencias administrativas del ferrocarril en Mechita, Junín, Ciudad de Santa Fe y Capital Federal (Argentina, segunda mitad del siglo XX)", *Pilquen*, 25, 4, pp. 96-115.
- GODOY, Solange (2022b): "Carreras laborales, respeto y agencia. El caso de las trabajadoras de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires (2017-2020)", *Cuadernos del CIESAL*, 21, 2, pp. 1-26.
- GODOY, Solange (en prensa): "Mujeres guardabarreras del ferrocarril en los cruces entre el trabajo y la vida familiar: jornada laboral, modalidades y saberes tácitos (Argentina, primera mitad del siglo XX)", *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*.
- GÓMEZ, Guillermo (2018): "A locomotiva, o trem e o ferroviário: imagem e memória de uma masculinidade narrada no sul do Brasil", *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, 4, pp. 1-28.
- HOCHSCHILD, Arlie (2003): *The managed heart: commercialization of human feeling*, California, University of California Press.
- MILLENAAR, Verónica (2021): "Sanar, acariciar, embellecer. Masculinidades y estética profesional en la Ciudad de Buenos Aires (Argentina)", *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, 12, pp. 1-24.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel (2019): *Historia y evolución del uniforme ferroviario. Imágenes para el recuerdo*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- NARI, Marcela (2004): *Políticas de maternidad y maternalismo político. Buenos Aires (1890-1940)*, Buenos Aires, Biblos.
- ORTEGA, Fernando (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. (Comps.), *Los ferrocarriles en América Latina: historia y legado (Siglos XIX y XX)*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, EUDEBA, pp. 345-373.
- PALERMO, Hernán (2017): *La producción de la masculinidad en el trabajo petrolero*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Biblos.

- PALERMO, Hernán (2018): "Masculinidades en la industria del software en Argentina", *Revista Internacional de Organizaciones*, 20, pp. 103-121.
- PALERMO, Silvana (2009): "Masculinidade, conflitos e solidariedades no mundo do trabalho ferroviário na Argentina (1912-1917)", *Mundos do Trabalho*, 1, pp. 94-123.
- PALERMO, Silvana (2016): "El derecho a mantener el hogar: las demandas obreras en la gran huelga ferroviaria desde una perspectiva de género. Argentina, 1917". En ANDÚJAR, A., CARUSO, L., GUTIÉRREZ, F., PALERMO, S., PITA, V. y SCHETTINI, C., *Vivir con lo justo: estudios de historia social del trabajo en perspectiva de género. Argentina, siglos XIX y XX*, Rosario, Prohistoria Ediciones, pp. 81-101.
- PALERMO, Silvana (2020): "Expectativas y desengaños: la carrera laboral en los ferrocarriles argentinos de comienzos del siglo XX". En QUEIROLO, G. y ZARATE CAMPOS, M. (Eds.), *Camino al ejercicio profesional. Trabajo y género en Argentina y Chile (Siglos XIX y XX)*, Santiago de Chile, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, pp. 112-141.
- PIGLIA, Melina (2019): "¿Enfermeras, chicas sexis o profesionales de la seguridad? Experiencias y representaciones de las azafatas en Argentina 1946-1983", *Actas de las XIV Jornadas Nacionales de Historia de las Mujeres - IX Congreso Iberoamericano de Estudios de Género*, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- SAGASTUME, Ana (2021): "Imaginario sociales de los trabajadores ferroviarios de Junín (1948-1973)". Tesis Doctoral inédita, Universidad Nacional de La Plata, Mar del Plata.
- SCHEINKMAN, Ludmila (2015): "¿Dónde están los machos? Sindicalización anarquista, masculina y femenina, en la industria del dulce (Buenos Aires, 1920-1929)", *Archivos de historia del movimiento obrero y la izquierda*, 7, pp. 15-35.
- SCHVARZER, Jorge (1999): *Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI*, Buenos Aires, Centro de Investigación de la Situación del Estado Administrativo.
- WADDELL, Jorge (2007): "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, pp. 157-207.
- WOJTCZAK, Helena (2005): *Railway women. Exploitation. Betrayal and Triumph in the Workplace*, Padstow, The Hastings Press.

