



“Esta chica es una máquina”. Silvina Podeley, la primera conductora ferroviaria y el Tren de la Costa (provincia de Buenos Aires, años noventa)



Solange Godoy

Escuela Interdisciplinaria de Altos Estudios Sociales, Universidad Nacional de San Martín / Conicet, Argentina.



sgodoy@unsam.edu.ar



<https://orcid.org/0000-0003-2983-7640>

Recepción: 15 de marzo de 2026
Aprobación: 27 de abril de 2026
Publicación: 10 de junio de 2026

Resumen

En el contexto de los años noventa, una joven mujer bonaerense, María Silvina Podeley, se convirtió en la primera conductora ferroviaria en Argentina. El presente artículo busca describir y analizar la trayectoria de esta trabajadora que se desempeñó en un puesto de inédita participación femenina y, a la vez, indagar en el singular emprendimiento privado que significó el Tren de la Costa. Mientras el resto del sistema ferroviario era gravemente dañado a partir de las políticas de achicamiento y concesiones privadas, el Tren de la Costa (ribera norte del Gran Buenos Aires) reactivó un ramal que había sido clausurado décadas atrás y, a partir de un proyecto vinculado al consumo y el esparcimiento, movilizó nociones en torno a la innovación ferroviaria. La metodología se basa en un abordaje cualitativo compuesto por fuentes orales y escritas (que incluye un archivo personal y prensa gráfica local y nacional).

Palabras clave: Mujer, Trabajadora, Ferrocarril

“This girl is a machine”. Silvina Podeley, the first female train driver and the Tren de la Costa (Buenos Aires province, 1990s)

Abstract

In the 1990s, a young woman from the province of Buenos Aires, María Silvina Podeley, became the first female train driver in Argentina. This article seeks to describe and analyze the trajectory of this worker who held a position of unprecedented female participation and the unique private undertaking that was the Tren de la Costa. While the rest of the railway system was severely damaged by downsizing policies and private concessions, the Tren de la Costa (on the northern shore of Greater Buenos Aires) reactivated a branch line that had been closed decades earlier and, through a project linked to consumption and leisure, mobilized ideas surrounding railway innovation. The methodology is based on a qualitative approach composed of oral and written sources (including a personal archive and local and national print media).

Keywords: Women, Worker, Railway

Introducción

En la estación San Isidro R, una placa que sobrevive a los vaivenes de la política ferroviaria argentina todavía recuerda que el rey Juan Carlos de España visitó el Tren de la Costa en tiempos de su inauguración. Similar gesto tuvo, por entonces, la princesa de Gales, conocida como Lady Di. Ahora bien, más allá del paso de personajes de realezas europeas, este singular proyecto ferroviario captó las luces de la prensa y de la sociedad en su conjunto por varias cuestiones. En medio de reformas estructurales llevadas adelante por el gobierno de Carlos Menem (1989-1999), en el escenario de concesiones privadas y fuerte achicamiento de la red ferroviaria, se tomó la decisión de reabrir un ramal, conocido como el Tren del Bajo, que había sido clausurado a inicios de los años sesenta. Bajo el nombre de Tren de la Costa, se puso en marcha un servicio de pasajeros ligado a un proyecto comercial y turístico que impactó en diferentes localidades de la zona norte del Gran Buenos Aires y revistió una importante trascendencia pública. En un período que había sido dramático por la gran cantidad de despidos que supuso el proceso de reducción de servicios, ramales y cierre de talleres, el Tren de la Costa daba lugar a una de las experiencias pioneras y más relevantes en el mundo ferroviario: una joven mujer bonaerense, María Silvina Podeley, se convirtió en la primera conductora ferroviaria de Argentina.

Este estudio se ubica en el campo de la historia ferroviaria y de los estudios del trabajo con perspectiva de género. En una actividad típicamente masculina como el ferrocarril –configurada en relación con la masculinidad (Palermo, 2009)–, la reducida participación laboral de las mujeres se restringió, históricamente, a ciertas áreas de trabajo y estuvo signada por condiciones de desigualdad. Las empleadas de oficinas, guardabarreras, ferromozas, entre otras, representaron en mis investigaciones un ángulo alternativo desde el cual estudiar el trabajo ferroviario en Argentina (Godoy, 2021, 2023c). Poner atención a este grupo de mujeres representó un modo novedoso de aproximarse a ciertos tipos de tareas menos conocidas del trabajo en esta actividad que, hasta la reestructuración profundizada de los años noventa, empleaba a un gran número de personas y tenía todavía una importancia notoria en la movilidad de pasajeros y de mercancías. Esta línea de investigación que he desarrollado, y que se ha nutrido también de otras publicaciones sobre Argentina y diversos países (Ballesteros Doncel, 2003; Wojtczak, 2005; Canali, 2005; D’Uva, 2021; Badaloni, 2021; Agostini, 2022), implicó recuperar experiencias, prácticas y saberes que, por mucho tiempo, tendieron a quedar al margen de los relatos canónicos sobre el mundo del trabajo ferroviario.

Con foco en el espacio bonaerense, en el presente artículo se sostiene que abordar el caso de María Silvina Podeley aporta, por un lado, a ampliar la mirada sobre el trabajo femenino recuperando una



trayectoria laboral en una tarea históricamente restrictiva para las mujeres y poniendo en primer plano la voz y la perspectiva de esta trabajadora. Por otro, contribuye al conocimiento sobre las políticas ferroviarias de las últimas décadas del siglo XX, a partir de un caso singular como es el Tren de la Costa, cuyas características resultan claves importantes para entender cómo y por qué fue posible que allí tenga lugar un caso pionero como el de Podeley.

Las mujeres que se emplean en actividades consideradas “trabajos de hombres” tienden a enfrentar diferentes tipos de obstáculos. Para comprender la desigualdad en el mundo laboral, y más específicamente la segregación por género, es importante tener en cuenta la cultura organizacional dominante que se caracteriza por la persistencia de creencias sociales estereotipadas sobre los géneros (Barberá Ribera et al., 2009). Las nociones vinculadas a la masculinidad han permeado este tipo de empleos restringiendo el acceso y el crecimiento profesional de las mujeres; esto es, la exclusividad (horarios en clara competencia con las actividades domésticas-reproductivas), la fuerza física y cierto tipo de saberes considerados necesarios en algunos puestos funcionaron como factores de exclusión (Ballesteros Doncel, 2003). En cuanto a las dinámicas interpersonales vinculadas a códigos de sociabilidad masculina, suelen generarse dificultades para lograr una plena integración e, incluso, producirse tratos hostiles (Ibáñez y Narocki, 2017) o paternalistas (Godoy, 2023a), que, en ambos casos, limitan su desenvolvimiento profesional. En este tipo de empleos las mujeres captan una atención desmesurada, desproporcionada, que genera efectos nocivos debido a las presiones extra que produce en cuanto al desempeño (Kanter, 1977).

En particular, el trabajo de la conducción de ferrocarriles ha estado asociado a los riesgos y las responsabilidades de la profesión, en torno al problema de los accidentes laborales y sus imbricaciones con nociones relacionadas a la masculinidad (D’Uva, 2019). Esta cuestión, sumada a los horarios de trabajo nocturno, han sido puntos importantes para limitar el trabajo de las mujeres en este tipo de puestos. Sin embargo, paradójicamente, para la contratación de mujeres guardabarreras (uno de los grupos mayoritarios de trabajadoras ferroviarias, junto con las oficinistas) estos criterios no tuvieron el mismo peso, considerando que el trabajo en los pasos a nivel implicaba riesgos de accidentes y trabajo en horas de la noche (Godoy, 2023c). Pero también es importante tener en cuenta la relación con la materialidad del trabajo de conducción que implica una enorme y potente maquinaria como es la locomotora (junto con los coches y trenes que esta mueve). Los cambios tecnológicos y organizativos han dado lugar al pasaje de una ocupación manual, forzada y penosa a una actividad limpia, cómoda, bien retribuida y socialmente reconocida (Ballesteros Doncel, 2017).¹ Por último, la cuestión del reclutamiento resulta otro factor relevante para tener en cuenta (Acker, 2000), considerando que, en el caso de

Argentina, ha sido el sindicato el que, históricamente, tuvo a su cargo el acceso a la escuela de formación (Ayuso, 2017), requisito necesario para incorporarse a la conducción ferroviaria.

A partir de una metodología cualitativa, el trabajo de campo se basa en entrevistas en profundidad a María Silvina Podeley. Estas se centraron en su trayectoria de trabajo teniendo en cuenta sus propias representaciones; también abordaron su vida familiar, su formación en educación técnica y su participación sindical. Dicho material empírico se complementa con numerosas conversaciones informales que tuvieron lugar en el marco de un vínculo más amplio que se consolidó a partir de su participación en actividades de diverso tipo, orientadas a la discusión y difusión de resultados sobre mi investigación sobre mujeres ferroviarias. Asimismo, el estudio recurre al archivo personal de Podeley, que puede ser estudiado bajo la categoría de “archivo nativo” (Merenson, 2023), es decir, archivos hallados en el trabajo de campo y que aportan una intersección entre las palabras escritas en el pasado y las palabras habladas en las entrevistas. Esto incluye, también, fotografías que la trabajadora ha resguardado por varias décadas y que han contribuido a la elaboración de este artículo.

Las entrevistas realizadas, junto con los demás materiales mencionados, buscan construir un abordaje que tome en cuenta su vida desde un punto de vista biográfico. Es decir, a partir de la noción de narrativa del yo,² se busca comprender una trayectoria de vida que va más allá del momento puntual de trabajo en el ferrocarril y retoma diferentes escenas, episodios y turning points (Blanco, 2011) que resultan importantes para el análisis. En suma, desde una perspectiva longitudinal, se pretende construir una conexión entre vida individual e historia social a partir de relatos de vida (Bertaux, 2005).

A los efectos de contextualizar y complementar el abordaje, se recurren a otras fuentes documentales. En particular, se ha consultado prensa gráfica nacional y local³ con el fin de tomar en cuenta el modo en el que adquirió protagonismo el Tren de la Costa, en tanto proyecto que reactivó un viejo ramal ferroviario para volverlo escenario de inversiones inmobiliarias, consumo y diversión, y sobre el cual giraron sentidos en torno a una innovación que involucró a una flamante conductora ferroviaria. Como se verá, para vecinos y vecinas de las localidades que este atraviesa, representó promesas y decepciones en torno a un ramal que por mucho tiempo esperaron volver a ver con vida. En la narrativa de la modernización ferroviaria, tal como había sucedido en momentos históricos previos, el trabajo de las mujeres aparece como “signo de adelanto social” (Nari, 2004), esto es, como una pieza importante en la noción de innovación de los ferrocarriles que captó la atención pública (Godoy, 2021).

En la primera parte del artículo, se realiza una caracterización del Tren del Bajo y, por medio de fuentes escritas (prensa local y nacional),



se reconstruye la forma en que fue percibida su reactivación en el escenario de los años 90 bajo el nombre de Tren de la Costa. A continuación, en la segunda parte, se desarrolla la experiencia laboral de Silvina Podeley retomando aspectos biográficos y las respuestas que se produjeron ante un hecho que desestabilizó nociones sobre el trabajo ferroviario desde el punto de vista del género.

La rehabilitación del Tren del Bajo como un proyecto controversial: “¿el trencito del shopping?”

El Tren de la Costa, inaugurado en 1995, rehabilitó un tramo que había sido clausurado en 1961 en el marco de las políticas de “racionalización” que tuvieron lugar bajo el gobierno del presidente Arturo Frondizi (1958-1962). El recorrido del innovador proyecto abarcaba la estación Maipú, en la localidad de Olivos, y la estación Delta, ubicada en Tigre. Originalmente, este tren perteneciente a la Compañía Nacional de Ferrocarriles Pobladores (cuyos estatutos fueron aprobados en 1888) estaba conectado a la traza del ferrocarril que actualmente circula entre las estaciones Bartolomé Mitre –a pocos metros de la mencionada estación Maipú– con la terminal de Retiro. Luego de algunos obstáculos y movimientos de una empresa a otra, el Tren del Bajo queda en manos del Ferrocarril Central Argentino, una compañía de capitales británicos propietaria del servicio Retiro-Tigre que corre a una distancia relativamente cercana al Tren del Bajo –y que tiene el mismo lugar de destino, la ciudad de Tigre. A pesar de la escasa distancia que en algunas partes del trayecto separa a ambas, estos ferrocarriles tenían un servicio que no solo abarcaba el flujo diario en días hábiles, sino que también tenía gran relevancia los fines de semana, feriados y en época estival, dada la importancia de sus zonas balnearias y clubes (Cazenave, 2009; Bernasconi, 2012). A partir de la nacionalización de la red en el año 1948, estos ferrocarriles quedan bajo la línea que toma el nombre de Ferrocarril Mitre. Si bien, luego de su clausura en los años 60, el Tren del Bajo mantuvo cierto tráfico interno, hacia los años 80 el estado de sus vías lo habían vuelto intransitable. El abandono por parte del Estado fue creciente en lo que refiere a sus espacios e infraestructuras; no obstante, a pesar de que por sus vías ya no circulaban los ferrocarriles, en diferentes puntos de la traza se dieron apropiaciones comunitarias tales como actividades culturales, entre otras (Bourdieu, 2025).

Para inicios de la década de 1990, el sistema ferroviario era objeto de un claro ataque por parte del gobierno, los despidos eran masivos y el cierre de ramales y talleres asumió un carácter dramático para trabajadores, trabajadoras, familias y comunidades (Corsi, 2021; Guida Bria, 2025; Agostini y Godoy, 2026). Como se mencionó antes, ya a inicios de los años sesenta el gobierno de Frondizi implementó políticas de “racionalización” en el marco de debates sobre la modernización ferroviaria y el problema del déficit en contextos de

competencia con el transporte automotor. Con la dictadura de 1976-1983 se llevó a cabo un número elevado de despidos (alrededor del 40% del personal), se inhabilitó un 25% de la red y se avanzó en la privatización periférica (Iramain, 2015; Müller, 2018). Sin embargo, a partir del gobierno de Carlos Menem, las políticas en contra del ferrocarril resultaron mucho más abiertas y las reformas fueron notablemente más profundas.

Desde fines de los años ochenta hasta fines de los noventa, el personal ferroviario se redujo en un 77% (Duarte, 2002). Además del cierre de ramales y talleres, se diseñó un sistema de concesiones privadas, en el marco de cambios en la forma de organizar el servicio (Felder, 2009; Gutiérrez, 2014; Pérez, 2014). Pero la reestructuración ferroviaria tuvo también una cara menos conocida que puede leerse a partir de un proyecto como el del Tren de la Costa. El periódico *El Cronista* se hacía eco de la iniciativa y la describía de la siguiente manera:

Luego de treinta años de desactivación, en marzo de 1995, se pondrá en marcha el mayor emprendimiento de transporte, recreación y actividades comerciales del país en la última década del siglo [...]. Recorrido de 15.5 km operado por la empresa Sociedad Comercial del Plata, ganadora de la concesión [...]. Recuperación de áreas hoy abandonadas, el rescate de la arquitectura original de las viejas estaciones, la incorporación de un medio de transporte no contaminante y silencioso y la construcción de centros destinados al esparcimiento y servicios; integrándose a una reconocida comunidad, rodeada de los paisajes de Tigre, la costa de San Fernando y San Isidro [...]. Coches provenientes de España [...], moderno y confortable (“Arquitectura, recreación y actividades...”, 1994, p. 2).

Como puede verse, cierto optimismo rodeaba a algunas de las noticias sobre la reactivación del Tren del Bajo. Llama la atención las referencias al material rodante “moderno” e importado (cabe recordar que se trata del mismo contexto del cierre de talleres que históricamente fabricaron material rodante en el país). También la inversión en recuperar edificios originales y nuevas construcciones que, como dice la nota, se destinarían a la recreación y al comercio. El mismo medio refería a las intervenciones urbanas, entre las cuales se encontraba la creación de un puente sobre la avenida Maipú (Figura 1). Su propuesta y fisonomía, como buena postal de la época, adquiriría una imagen de shopping y de exaltación del consumo. El Tren de la Costa se volvió una oportunidad para movilizar el tópico de la modernización ferroviaria en el debate público.



Figura 1. Realización de la obra de colocación del puente sobre avenida Maipú (Olivos)



Fuente: Una obra emblemática materializada con alta tecnología constructiva (23 de noviembre de 1994). *El Cronista*.

186

Sin embargo, también existieron miradas divergentes que ponían en cuestión algunos aspectos de la iniciativa. Una nota del periódico local de zona norte, *Carta Abierta*, publicada en 1990 y titulada “¿Ramal Retiro Delta o el trencito del shopping?”, señalaba:

La necesidad de los habitantes de todo el recorrido que el ramal afecta, de contar con un medio de transporte confiable, seguro, económico y que sea un aporte al desarrollo social de la zona. Ya que, de los pliegos, ni de las declaraciones de los involucrados en el asunto, surge que se tengan en cuenta elementos que son indispensables para la restitución a la comunidad del servicio, que sin fundamento y arbitrariamente fue en 1961 suspendido (p. 3).

Como puede verse, para la comunidad el servicio era importante en varios sentidos, no solo por el desarrollo de actividades comerciales o de esparcimiento, sino también por ofrecer un medio de transporte para quienes habitaban la zona y por su conexión con la continuidad de la traza férrea (lo cual permitiría llegar a la terminal de Retiro en la Capital Federal). Si bien los posicionamientos de diferentes actores no eran unívocos, algunos temían que se convirtiese “tristemente [...] en el trencito del shopping”(p. 3).

Finalmente, las inquietudes previas resultaron un problema real, ya que, cuando el servicio fue al fin inaugurado, las tarifas fueron superiores a las de los demás servicios ferroviarios de pasajeros, lo cual

demuestra, junto con otras cuestiones, que no había interés en cubrir las necesidades de movilidad de quienes habitaban estos barrios y localidades. Tampoco se concretó la conexión con la continuidad del ramal Bartolomé Mitre-Retiro. Como se observa en otras notas periodísticas previas, el reclamo de la comunidad permanecía vigente desde mucho antes: “toda la región reivindicaba la rehabilitación del ramal” (“La nostalgia de un ramal”, 1978).

Como se señalaba al inicio del artículo, la inauguración y los primeros momentos en los que funcionó el Tren de la Costa estuvieron rodeados de celebridades como símbolo de su éxito. Durante la primera etapa, los cines, supermercados, comercios de ropa y calzado, así como los patios de comidas de cadenas de comida rápida se llenaron de visitantes. Pero el emprendimiento privado “moderno” y que glorificó el consumo también atrajo la atención pública a partir de otro aspecto: en julio de 1995, el diario *Clarín* incluía en su tapa una nota a la que tituló “Esta chica es una máquina” que daba resonancia nacional a la noticia de la primera mujer conductora de ferrocarriles en Argentina (Figura 2). ¿Qué significados se configuraron en torno a una mujer en un “trabajo de varones” como es la conducción? ¿Cómo llegó Silvina Podeley a acceder a ese puesto? En el próximo apartado se examinará su trayectoria de vida y de trabajo a fin ofrecer algunas respuestas a estos interrogantes.

Figura 2. Podeley en la portada del diario *Clarín* (1995)



Esta chica es una máquina

María Silvina Podeley tiene 27 años, es soltera, técnica electromecánica y estudiante de administración, pero desde ayer ostenta otro título: es la primera mujer que conduce una locomotora en la Argentina. Trabaja en el Tren de la Costa y gana 1.100 pesos por mes.

(INFORMACIÓN EN LAS PAGINAS TREINTA Y DOS Y TREINTA Y TRES)

Fuente: “Esta chica es una máquina” (28 de julio de 1995). *Clarín*.



Una joven bonaerense es la primera mujer conductora de trenes en Argentina

María Silvina Podeley nació en Moreno, en el año 1969. A nivel secundario, se formó en educación técnica y se especializó en electromecánica. Luego, comenzó estudios de nivel terciario y universitario en administración. Sobre este punto, Podeley relata que:

Son los legados familiares los que te hacen estudiar, porque yo tenía a mi tío que nos venía a visitar los fines de semana. Él era ingeniero, era constructor. Quería ver cómo se arreglaban las cosas, cómo se hacían las piezas, era muy de investigar las cosas nuevas. Y cada vez que él venía, le hacíamos un cuestionario, desde que llegaba hasta que se iba.⁴

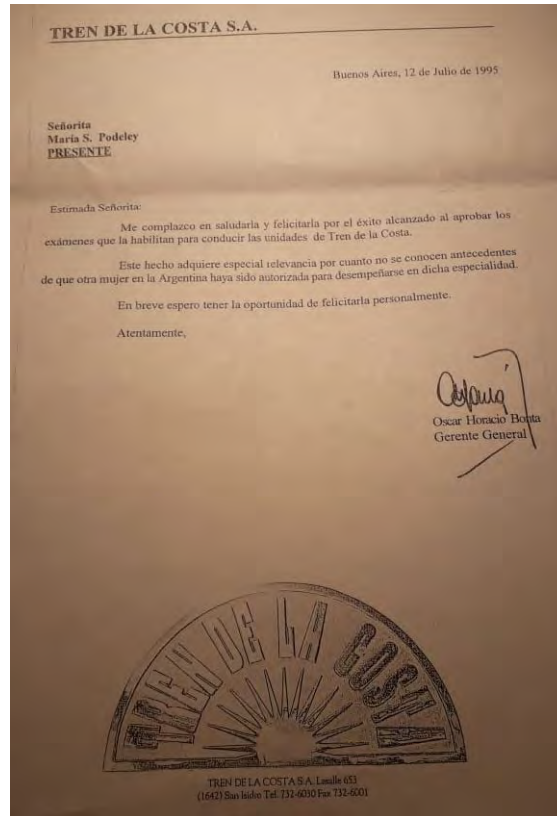
Como puede verse, la relación con los saberes técnicos es algo que en su vida comienza a cultivarse de manera temprana. En su caso, fue el vínculo con su tío lo que permitió que ella se acercara al conocimiento sobre la fabricación y reparación de piezas. La transmisión de saberes entre generaciones parece jugar un papel importante en promover intereses y adquirir conocimientos en el marco de la familia; esto último reviste particular notoriedad en ámbitos laborales como el ferrocarril donde es frecuente que diferentes integrantes de la familia sean o hayan sido parte de este mundo laboral (Godoy, 2023d). Si bien en este caso el tío de Silvina no era trabajador ferroviario, aparece en su relato como una persona que estimuló su acercamiento a los saberes técnicos, usualmente reservados a la transmisión entre varones.

Cuando Silvina ingresó al Tren de la Costa como la primera (y única) conductora del país tenía 27 años. Ella buscaba trabajo por medio de los avisos clasificados del diario y allí fue donde encontró la información sobre la búsqueda laboral para el Tren de la Costa. Realizó el curso de conducción y recuerda que le decían que “no iba a llegar a terminarlo”. Sin embargo, logró finalizarlo y aprobarlo, razón por la cual obtuvo una carta de reconocimiento por parte de la empresa (Figura 3). Allí se desempeñó como conductora por casi cinco años. Así lo relata:

Yo me postulé, después cuando fui al curso había tres chicas también y veinte varones. Solo yo no tenía familia ferroviaria. Yo me enteré por el diario. De esas chicas ninguna fue conductora, dejaron en el camino. Te capacitaban en el CENACAF [Centro Nacional de Capacitación Ferroviaria], donde capacitan a los ferroviarios. Con ese curso, si lo aprobabas, llegabas a conductora, si no, no llegabas a ningún lado. Era por capacitación, por mérito. Hubo compañeros que se quedaban afuera. Me facilitó la formación técnica que yo tenía. [...] yo trabajaba en diferentes horarios, trabajaba por la tarde, siempre 8 horas. No sentí una diferencia con mis

compañeros, al habernos capacitado juntos éramos pares, yo tenía el mismo conocimiento que ellos.

Figura 3. Nota de reconocimiento a Silvina Podeley firmada por el gerente de la empresa (1995)



Fuente: Archivo personal de Silvina Podeley.

La conducción de ferrocarriles es una de las especialidades que han resultado más restrictivas para las mujeres tanto en Argentina como en otras partes del mundo. Como se dijo antes, las trabajadoras fueron parte de este mundo laboral realizando diferentes tipos de tareas, incluso desde fines del siglo XIX. Sin embargo, el acceso a la conducción ha sido un asunto complejo y que solo parece haber dado lugar a la incorporación de una mujer en un momento muy específico, cuando las dinámicas de organización y gestión del servicio se vieron modificadas. La reestructuración de la actividad y la reconfiguración institucional que tuvo lugar en la red ferroviaria dio paso a que la empresa concesionaria Sociedad Comercial del Plata tomara sus propias decisiones.⁵ Silvina considera que “era un ferrocarril moderno, era todo nuevo, y se daban las condiciones para que una mujer esté de conductora: teníamos nuestro vestuario, nuestro lugar donde descansar, en ese momento también entraron mujeres guardas”. De manera que, la infraestructura, así como el material rodante renovado, eran percibidos como un factor favorable para la



incorporación de mujeres (a diferencia del trabajo rústico y esforzado que podrían representar los ferrocarriles más antiguos). Ahora bien, ella señala que, a modo de “broma”, en la rutina diaria del trabajo podía ocurrir que algunos pasajeros la mandaran “a lavar los platos”, a lo que ella respondía “como los lava tu mamá”. Según su propio punto de vista, Silvina no se dejaba afectar por esta clase de dichos que identifican a las mujeres con el espacio doméstico; más bien su respuesta denota una (re)valoración de las tareas consideradas como típicamente femeninas.

Como señalé en un estudio previo (Godoy, 2023b), la conducción es una especialidad donde los imperativos sobre la masculinidad se confunden y entremezclan muy fácilmente con el contenido del trabajo. Cabe recordar que esta tarea ha estado asociada a un modelo de masculinidad relacionado al control de las emociones y pasiones, lo cual, tal como sucede en otros ámbitos, fue considerado como una virtud masculina (Badaró, 2009). Para Silvina, la capacidad de lidiar con situaciones traumáticas como arrollamientos de autos o personas (u otro tipo de accidentes) depende de “estar preparados” y “acostumbrarse” a que estos hechos pueden ocurrir porque son parte del trabajo: “no depende de si sos hombre o sos mujer”, señala. Ella sostiene que hay especialistas de la salud mental que pueden establecer si determinadas personas, más allá de su género, pueden o no enfrentar situaciones traumáticas de esta índole. De hecho, en su primer trabajo tuvo un episodio de este tipo que demandó su capacidad de reaccionar de forma rápida, profesional. Lo que ocurrió fue que debió frenar “de emergencia” porque una mujer embarazada cruzó las vías cuando el tren estaba a punto de pasar por ese lugar y, como relata en la entrevista, una compañera le dijo “no vas a llorar”. Para Silvina, esa fue la “prueba de fuego y a partir de ese momento fui conductora [...] una vez que empecé a manejar se me fue el miedo”.

En la mencionada nota de tapa del diario *Clarín* (que continúa en las páginas internas del periódico), se hace referencia al hecho de que Silvina “venció el principal obstáculo: el prejuicio de un gremio de hombres” (Figura 4). Este artículo periodístico comienza el cuerpo del texto con la siguiente frase: “éramos pocos y llegó una mujer”, dijo con picardía un maquinista con varios años en el arte de conducir locomotoras” y refiere a los “prejuicios ajenos” que ella debió enfrentar cuando quienes serían sus futuros compañeros decían “no va andar”. Aquí puede advertirse que el foco de las sospechas sobre el desenvolvimiento laboral de una mujer conductora provenía más bien de sus pares varones. Si bien en la nota se define a la escena en términos de “picardía”, de humor, lo que denota es que, en cierto sentido, la presencia de una mujer en esta tarea era vista como una intrusión en el mundo público, laboral (algo similar a lo ocurrido con los pasajeros que la mandaban a “lavar los platos”).

Figura 4. Artículo sobre Podeley en el diario Clarín



Fuente: Tiene 27 años y es la primera argentina que conduce un tren (28 de julio de 1995). Clarín.

La misma nota de Clarín describía a la joven conductora de la siguiente manera: “Silvina se acomodó su larga y oscura cabellera debajo del gorro verde del uniforme reglamentario durante varios minutos. ‘Soy muy coqueta’, aclaró con la sonrisa dibujada”. Lo que denota esta referencia es que la ven como una mujer que no descuida su apariencia externa y que, al igual que ocurre con el gesto de sonreír, ella es retratada como una mujer que no desestabiliza algunos significados en torno a la feminidad. Esta narrativa expone semejanzas con el caso de las azafatas ferroviarias, quienes, por un lado, producían cierta desestabilización en la asignación tradicional de roles de género por trabajar en una actividad masculinizada como el ferrocarril; pero por otro lado, se las representaba como mujeres bonitas, modernas, sonrientes y profesionales (Godoy, 2021).

Sobre estos momentos, ella relata que “hicieron mucha propaganda conmigo, cuando vino el Rey de España, yo estuve ahí”, en referencia a la visita que recuerda la placa mencionada al inicio. La trascendencia pública de Silvina fue mucho más allá. Obtuvo distinciones internacionales y fue invitada a programas de radio y televisión. Entre ellos, asistió al exitoso espectáculo televisivo *Almorzando con Mirtha Legrand*, tal como muestra la fotografía que resguarda y comparte en el contexto de las conversaciones (Figura 5). En la imagen se la ve usando su uniforme de trabajo, compuesto por un gorro con el logo de la empresa, camisa y falda corta; es decir, un uniforme de mujer y con cierto aire de informalidad, “moderno”.



Figura 5. Silvina Podeley junto a la presentadora televisiva Mirtha Legrand a mediados de los años noventa



Fuente: Archivo personal de Silvina Podeley.

Si bien el trabajo de las mujeres en los ferrocarriles ha comenzado a captar la atención de la investigación académica, hasta hace algunos años era poco lo que se sabía de ellas, aun cuando se tratara de casos como el de Silvina Podeley que, en los noventa, tuvo una llamativa repercusión. La significación de su experiencia pionera en Argentina –y, de acuerdo con lo que se sabe hasta el momento, en América Latina– contrasta con la falta de atención que tendieron a recibir las mujeres ferroviarias en la reconstrucción histórica, más centrada en sus pares varones.⁶

En el año 2000, Silvina fue despedida en el marco de un escenario en el que el Tren de la Costa no solo no había cumplido las expectativas de la comunidad, en el sentido de ofrecer un medio de transporte confiable y económico, sino que tampoco había cumplido con sus propias metas de frenesí de consumo sostenido. Para ella, este momento en el que se queda sin trabajo tuvo un impacto emocional y material profundo:

“me dolió profundamente, fue muy fuerte”, refirió. El fracaso del Tren de la Costa debe entenderse no solo por los problemas intrínsecos de la empresa, sino también por el contexto de crisis económica y social que Argentina estaba cultivando y que, poco después, estallaría en el 2001:

Nadie estaba sindicalizado [al inicio]. Llegó una reestructuración, achique de personal y entre esos estaba yo. Lo que sí me di cuenta es que para ese momento sí se habían sindicalizado todos [el resto de sus compañeros] menos yo, que era mi primer trabajo. Cuando se afiliaron mis compañeros, yo recibí una carta de La Fraternidad [diciendo] si me quería afiliar. No me dio tiempo. Luego del despido, no podía conseguir un nuevo empleo. Y trabajé en el comercio de mi mamá. Fui a ver a un gerente de la empresa San Martín Cargas, que había trabajado en el Tren de la Costa y me hizo sentir bien, me dijo “Silvina, si a vos te resultó fácil manejar un tren, yo te voy a llamar para trabajar acá”. Pero tuve que esperar nueve meses, entré al sector operaciones, movimiento de trenes, me capacitaron para operadora de control, llevando la circulación de los trenes.

Actualmente, Silvina vive en el barrio porteño de Palermo y tiene un hijo de 11 años. Cuando era más pequeño recurría al cuidado remunerado mientras ella trabajaba (tenía una niñera, algo que en el momento de la pandemia no fue posible seguir sosteniendo). Se desempeña como jefa de control (un sector operativo) en la empresa estatal Belgrano Cargas, donde trabaja desde que volvió a ingresar al ferrocarril. También tiene una activa participación en la Secretaría de Género de su gremio, la Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles Argentinos (APDFA). Su compromiso en la construcción de una memoria colectiva que incluya el trabajo de las mujeres en los ferrocarriles y en la promoción de ámbitos laborales más igualitarios la ha llevado a participar de diversos espacios de debate, formación y divulgación. Su colaboración en esta investigación resultó fundamental, parte de su archivo personal fue incluido en publicaciones e, incluso, en una muestra fotográfica llevada adelante por la empresa Trenes Argentinos y el Ministerio de Transporte de la Nación en el año 2022.⁷

Conclusiones

Aproximarse a la trayectoria de la primera conductora constituye un modo de examinar un episodio singular como fue el Tren de la Costa, que, a pesar de la notable atención pública que atrajo en su momento, ha sido escasamente abordado por la producción académica. Como se vio a lo largo del estudio, mientras el resto del sistema ferroviario



era profundamente agraviado, aquí se puso en marcha un ferrocarril que había permanecido clausurado por décadas. Esto demuestra que en un contexto sociohistórico que dio un golpe mortal a la extensa red ferroviaria que atravesaba a la provincia de Buenos Aires y al país, hubo una experiencia inusual y relevante como la de Silvina Podeley. Las luces de los flashes de las cámaras fotográficas no solo iluminaron a las renovadas infraestructuras, los comercios, los patios de comidas, el material rodante importado y las celebridades internacionales que los visitaron; también vieron en esta trabajadora ferroviaria un símbolo de adelanto y optimismo.

El presente estudio revela los vaivenes de la política ferroviaria argentina, ya que el auge y caída del Tren de la Costa se dio en menos de cinco años. Así, en un plazo de tiempo reducido, pasó de ser un símbolo de modernización, glamour y consumo a convertirse en un espacio marcado por el creciente deterioro de sus infraestructuras y de su servicio. Luego de esta nueva etapa de decadencia, el Estado nacional retomó el rol de operador del servicio a inicios del siglo XXI, pero continúa siendo deficiente. Poner el foco en las lecturas locales sobre “el trencito del shopping” también demostró que los habitantes de la zona de la ribera norte del gran Buenos Aires valoraban y sostenían la necesidad de contar con un ferrocarril que pudiera tener en cuenta sus propias necesidades de movilidad.

194

El caso de Silvina Podeley permite ubicar al escenario del Gran Buenos como protagonista de esta experiencia pionera en la conducción de ferrocarriles –desde el despido de Silvana Podeley no volvió a haber mujeres en esta función. Pero también pone en relieve la vinculación de las trabajadoras con los saberes técnicos y con el trabajo con máquinas y herramientas, usualmente vistas como parte del universo masculino. Fue en el marco de los adelantos y la renovación del material rodante y de la infraestructura, así como de los cambios institucionales, cuando se abrió la posibilidad de su incorporación como conductora. Un trabajo como el de la conducción ferroviaria, a pesar del desarrollo de las nuevas tecnologías, no deja de ser un puesto de gran responsabilidad y profesionalismo dada la posibilidad de que ocurran accidentes. Sobre este punto, la relación entre género, trabajo y emociones también ha resultado una clave importante de análisis a tener en cuenta. Las tensiones y los obstáculos alrededor de las mujeres que se emplean en “trabajos de varones” aparecen evidenciados a partir de bromas aparentemente poco relevantes, pero que develan la persistencia de estereotipos de género en el mundo laboral.

En suma, reconocer y dar visibilidad a trayectorias pioneras de este tipo representa en sí mismo un asunto importante en la medida en que constituye una contribución a las genealogías de las mujeres ferroviarias en particular y de las mujeres trabajadoras en general. Asimismo, resulta un aporte para examinar las desigualdades en

el mundo laboral, al mismo tiempo que, desde un punto de vista propositivo, podría considerarse que integrar su caso a la memoria colectiva puede contribuir a desarmar estereotipos de género que se basan en la división sexual del trabajo aún vigente.

Referencias

- Acker, J. (2000). Jerarquías, trabajos y cuerpos: Una teoría sobre las organizaciones dotadas de género. En M. Navarro y C. Stimpson (Comps.), *Cambios sociales, económicos y culturales* (pp. 111-139). Fondo de Cultura Económica.
- Agostini, L. (2022). El Tren de las Artes: La agencia femenina en la empresa ferroviaria (1985-1989). *Fuegia*, V(2), 29-43. https://www.untdf.edu.ar/uploads/archivos/Vol_V_2_22_29_43_Agostini_1677159644.pdf
- Agostini, L., y Godoy, S. (2026). Mujeres ferroviarias, trayectorias laborales y estrategias en el hogar (Argentina, 1990). *Historia Social*, (113), 81-103. <https://doi.org/10.70794/hs.119325>
- Arfuch, L. (2010). *La entrevista. Una invención dialógica*. Paidós.
- Arquitectura, recreación y actividades comerciales a lo largo de 15,5 km (23 de noviembre de 1994). *El Cronista*, p. 2.
- Ayuso, L. (2017). *Red de escuelas técnicas de autogestión obrera. La Fraternidad, entre la política y la pedagogía (1887-1927)*. Prohistoria.
- Badaloni, L. (2021). Género y estrategias patronales. El Ferrocarril Central Argentino durante las primeras décadas del siglo XX. *Travesía*, 23(2), 109-132. <https://doi.org/10.70198/t.236>
- Badaró, M. (2009). *Militares o ciudadanos. La formación de los oficiales del Ejército Argentino*. Prometeo.
- Ballesteros Doncel, E. (2003). La construcción del empleo ferroviario como una profesión masculina, 1857-1962. En C. Sarasúa y L. Gálvez (Eds.), *¿Privilegios o eficiencia?: Mujeres y Hombres en los mercados de trabajo* (pp. 335-354). Publicaciones de la Universidad.
- Ballesteros Doncel, E. (2017). Maquinistas de tren. RENFE, la gran empresa pública. En M. Ibáñez (Dir.), *Mujeres en mundos de hombres. La segregación ocupacional a través del estudio de casos*. Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Barberá Ribera, T., Estellés Miguel, S. y Dema Pérez, C. (2009). *Obstáculos en la promoción profesional de las mujeres. El "techo de cristal"* [Ponencia]. 3rd International Conference on Industrial Engineering and Industrial Management / XIII Congreso de Ingeniería de Organización, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, España.
- Bernasconi, A. (2012). *Historia del Ferrocarril al Norte del Gran Buenos Aires. Ferrocarriles Mitre y Belgrano*. Dunken.
- Bertaux, D. (2005). *Los relatos de vida. Perspectiva etnosociológica*. Bellaterra.
- Blanco, M. (2011). El enfoque del curso de vida: Orígenes y desarrollo. *Revista Latinoamericana de Población*, 5(8), 5-31. <https://doi.org/10.31406/relap2011.v5.i1.n8.1>



Bourdieu, J. (2025). *Topografías del Abandono: Memorias Digitales del Tren del Bajo (1961-1995)*. Universidad de San Andrés.

Canali, M. (2005). ¿Mujeres en el ferrocarril? *Revista de Historia Bonaerense*, (28), 33-38.

Cazenave, D. (2009). Del “Tren del Bajo” al “Tren de la Costa”. *Todo Trenes*, (71), 3-20. <https://revistatodotrenes.blogspot.com/2010/01/n71-del-tren-del-bajo-al-tren-de-la.html>

Corsi, M. del R. (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), 355-383. <https://estudiosmaritimossociales.org/remss/remss18/14.pdf>

D’Uva, F. (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), 1-22.

D’Uva, F. (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), 146-167. <https://doi.org/10.17533/udea.trahs.n18a07>

Duarte, M. (2002). Privatización y crisis laboral en la Argentina de los años noventa. *Estudios del Trabajo*, (23), 33-59. <https://aset.org.ar/docs/Duarte%2023.pdf>

Esta chica es una máquina (28 de julio de 1995). *Clarín* [Nota de tapa].

Felder, R. (2009). ¿Hacia dónde va el tren? Estado y ferrocarril después de las privatizaciones. *Revista Transporte y Territorio*, (1), 6-24.

Godoy, S. (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), 285-305. <https://repositorio.filo.uba.ar/entities/publication/84c58f59-2326-4649-8084-bc8c5ad1725d>

Godoy, S. (2023a). “Es una familia, te peleás, te odiás, te querés”. Sociabilidades desde la perspectiva de las trabajadoras de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires (Argentina). *Trabajo y Sociedad*, (41), 263-279. <https://www.unse.edu.ar/trabajosociedad/41%20GODOY%20SOLANGE%20TRABAJADORAS%20DE%20FFCC.pdf>

Godoy, S. (2023b). Modernización, trabajo femenino y políticas de género en los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires. *Miríada. Investigación en Ciencias Sociales*, (19), 203-237. <https://p3.usal.edu.ar/index.php/miríada/article/view/6842>

Godoy, S. (2023c). 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*, (15), 1-28. <https://ojs.ceil-conicet.gov.ar/index.php/lat/article/view/1014>

Godoy, S. (2023d). “Sangre ferroviaria”: Las trabajadoras de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires y las relaciones

- familiares. *Cuadernos Inter.c.a.mbio sobre Centroamérica y el Caribe*, 20(1), 1-26. <https://doi.org/10.15517/ca.v20i1.53656>
- Godoy, S. (2024). *Una aproximación biográfica al trabajo de las mujeres en los ferrocarriles. Marta Sandri y el Museo Nacional Ferroviario (Argentina, década de 1970)* [Ponencia]. IV Jornadas de Patrimonio Industrial y Memoria Histórica, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, México.
- Guida Bria, F. (2025). El diario *La Capital* en el “cambio de época”. Discursos y estrategias de comunicación en torno a la privatización de Ferrocarriles Argentinos, 1989-1992. *Historia Regional*, (55), 1-21. <https://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/1062>
- Gutiérrez, A. (2014). Acerca de la experiencia de concesión de los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio*, (20), 98-119. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/35160>
- Ibáñez, M. y Narocki, C. (2017). Introducción. En M. Ibáñez (Dir.), *Mujeres en mundos de hombres. La segregación ocupacional a través del estudio de casos* (pp. 3-12). Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Iramain, L. (2015). La política laboral de la última dictadura cívico-militar argentina en el ámbito de las empresas públicas. Los casos de ENTEL, Gas del Estado y Ferrocarriles Argentinos (1976-1983). *Anuario IEHS*, 29(30), 71-96.
- Kanter, R. M. (1977). Some effects of proportions on group life: Skewed sex ratios and responses to token women. *American Journal of Sociology*, 82(5), 965-990.
- La nostalgia de un ramal (28 de abril de 1978). *La Opinión del Norte*, (4) [Nota de tapa].
- Meccia, E. (2020). *Biografías y sociedad. Métodos y perspectivas*. Ediciones UNL / EUDEBA.
- Merenson, S. (2023). Un lugar en el mundo que camino. Archivos nativos, imaginación social y autopercepción de clase. *Estudios Sociológicos*, (122), 353-382. <http://dx.doi.org/10.24201/es.2023v41n122.2285>
- Müller, A. (2018). *La cuestión ferroviaria en la Argentina*. Biblos.
- Nari, M. (2004). *Políticas de maternidad y maternalismo político. Buenos Aires (1890-1940)*. Biblos.
- Palermo, S. (2009). Masculinidade, conflitos e solidariedades no mundo do trabalho ferroviário na Argentina (1912-1917). *Mundos do Trabalho*, (1), 94-123. <https://doi.org/10.5007/1984-9222.2009v1n2p94>
- Pérez, V. (2014). Cambios y continuidades en la organización social de los servicios de trenes del Área Metropolitana de Buenos Aires, Argentina, 1990-2010. *Revista Transporte y Territorio*, (11), 114-134. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/105212>
- Portelli, A. (2017) Historia oral, diálogo y géneros narrativos. *Anuario*, (26), pp. 9-27. <https://rephip.unr.edu.ar/server/api/core/bitstreams/a46923bc-a39f-436f-b74f-6f42f2a2404f/content>
- ¿Ramal Retiro Delta o el trencito del shopping? (13 de octubre de 1990). *Carta Abierta*, (117), p. 3.



Suriano, J. (1999). Estado y conflicto social: El caso de la huelga de los maquinistas ferroviarios de 1912. En E. Lucita (Ed.), *La patria en el riel. Un siglo de lucha de los trabajadores ferroviarios* (pp. 93-120). Ediciones del Pensamiento Nacional.

Tiene 27 años y es la primera argentina que conduce un tren (28 de julio de 1995). *Clarín*, p. 32.

Una obra emblemática materializada con alta tecnología constructiva (23 de noviembre de 1994). *El Cronista*.

Wojtczak, H. (2005). *Railway women. Exploitation. Betrayal and Triumph in the Workplace*. The Hastings Press.

Notas

1 En Argentina, al menos desde inicios del siglo XX, los conductores ferroviarios han sido considerados como una “aristocracia obrera” al distinguirse respecto de buena parte de la clase obrera por sus condiciones de trabajo, saberes y valoración social (Suriano, 1999).

2 De acuerdo con la lectura que propone Ernesto Meccia (2020), las narrativas del yo permiten comprender aquello que les sucede (o que les sucedió) a las personas y las experiencias de vida teniendo en cuenta el modo en el que son narradas en el presente. La entrevista, como género discursivo, aborda una situación comunicativa que se rige por el intercambio dialógico (Arfuch, 2010), cuya utilización como fuente oral para la reconstrucción histórica requiere tratarla como una composición que se produce en el mismo acto de comunicar (Portelli, 2017).

3 Los periódicos locales consultados fueron: *Carta Abierta*, *La Opinión del Norte*, *Costa Norte* y *El Vocero*. El acceso a estas fuentes escritas fue posible gracias a la Biblioteca y Archivo Histórico Municipal de San Isidro “Dr. Horacio Beccar Varela”. También se consultaron los periódicos *Clarín*, *La Nación* y *El Cronista*.

4 Las referencias a las palabras de Silvina Podeley corresponden a las entrevistas realizadas en los años 2021 y 2023; para este estudio también han sido importantes los diferentes encuentros y conversaciones informales que hemos mantenido en los últimos años.

5 Durante el período bajo estudio, la gran empresa estatal Ferrocarriles Argentinos fue rematada y se diseñó un esquema de concesiones privadas para la operación de los pocos servicios que se mantuvieron en funcionamiento (centralmente en el área metropolitana de Buenos Aires); en algunos casos se dieron experiencias de gestión provincial y muchos otros fueron clausurados (Felder, 2009).

6 Este caso puede leerse en sintonía con el de otra mujer ferroviaria, Marta Sandri, quien alcanzó la posición de primera directora del Museo Nacional Ferroviario en 1971 (es decir, desde el momento de su inauguración) y, además, fue la encargada de realizar el montaje de esta institución dedicada al resguardo del patrimonio ferroviario (Godoy, 2024). Ambos casos, a pesar de su relevancia, comparten el hecho de ser parte de una omisión en las narraciones en torno al trabajo ferroviario.

7 La muestra fotográfica se llevó a cabo en el predio ferial de Tecnópolis (provincia de Buenos Aires) y luego recorrió diferentes puntos: las estaciones terminales de Retiro y Constitución y el Museo Nacional Ferroviario en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Estas iniciativas se realizaron en el marco de las actividades conmemorativas del 8 de marzo, Día Internacional de la Mujer.