



Un camino hacia el cupo laboral de las colectiveras en Jujuy, Argentina

A path towards the job quota for female bus drivers in Jujuy, Argentina

 Camila Navarro Suárez

Centro Interdisciplinario de Investigaciones en
 Tecnologías y Desarrollo Social para el NOA (UNJu -
 CONICET), Universidad Nacional de Jujuy, Argentina
 camilavarrosuarez@gmail.com

Recepción: 26 Abril 2024

Aprobación: 18 Agosto 2024

Publicación: 01 Octubre 2024

Resumen: Actualmente en Jujuy, 8 mujeres trabajan como conductoras en el transporte público provincial en una planta de 1200 choferes de colectivo. Esta brecha de género laboral se mantiene desde el año 2015, año de su incorporación, hasta la actualidad. En nuestro país existen dos antecedentes judiciales prioritarios que determinan que cada empresa de transporte público debe cumplir con un cupo mínimo de 30% personal femenino en conducción. En un contexto político nacional, donde las políticas públicas y el papel del Estado parecen no importar, desde el norte de Argentina, las colectiveras jujeñas nos demuestran con su lucha y perseverancia la exigencia de cumplir aquellos fallos judiciales que las amparan.

Palabras clave: Transporte Urbano, Políticas Públicas, Trabajo, Género, Jujuy.

Abstract: Currently in Jujuy, eight women work as provincial public transport drivers in a plant of 1,200 bus drivers. This labor gender gap has persisted since 2015, the year of its incorporation, until today. In our country, there are two priority judicial precedents that determine that each public transport company must have a 30% quota of female drivers. In a national political context, where public policies and the role of the State do not seem to matter, from the north of Argentina, the women bus drivers from Jujuy show us with their fight and perseverance the demand to comply with those judicial sentences that protect them.

Keywords: Urban Transportation, Public Policies, Work, Gender, Jujuy.



EDICIONES
DE LA FAHCE

Cita sugerida: Navarro Suárez, C. (2024). Un camino hacia el cupo laboral de las colectiveras en Jujuy, Argentina. *Revista de Estudios Regionales y Mercado de Trabajo*, 20, e050. <https://doi.org/10.24215/27969851e050>



Obra bajo Licencia Creative Commons Atribución NoComercial Compartir Igual 4.0 Internacional



Introducción

Parte de este trabajo investigativo está acompañado de una inmensa marea verde y violeta, ya que fue escrito, investigado y entramado desde el año 2017 hasta el corriente año. Las notas de campo que acompañan el desarrollo del artículo, son resultado de diferentes trabajos etnográficos, entrevistas y crónicas realizadas en el lapso del tiempo mencionado. Además, es parte de una Tesis de Grado (Navarro, 2020) y una futura Tesis Doctoral. Nuestro objetivo es visibilizar cómo la experiencia de las colectiveras jujeñas puso en jaque estructuras que se pensaron inamovibles, a través de su historia y los antecedentes que las amparan.

De manera organizativa, el presente trabajo está dividido en cinco partes. La primera, nuestra “Reflexión Metodológica”, donde abordaremos nuestro método de investigación, siendo este cualitativo, y las herramientas utilizadas para reconstruir la historia de las colectiveras jujeñas: la primera, la etnografía, con sus diferentes técnicas y, la segunda, la crónica, como relatos cortos. La segunda parte, llamada “Feminismos Críticos”, donde ahondaremos el análisis crítico feminista para hilar el presente escrito desde una mirada sensible hacia la desigualdad en la cuestión distributiva del trabajo. La tercera, llamada “Historización de las colectiveras jujeñas”, donde organizaremos de manera cronológica la historia reciente de las conductoras mencionadas. La cuarta, llamada “A nivel nacional: cupos, leyes e incumplimientos”, donde visibilizaremos el recorrido por las diversas leyes en nuestro país que amparan los derechos y obligaciones para con las trabajadoras, como también por los cupos laborales sancionados que se deberían cumplir. Y por último, la quinta parte llamada “Reflexiones finales: perspectiva de género y políticas públicas”, donde profundizaremos sobre la importancia de las políticas públicas con perspectiva de género, los desafíos venideros y nuestras conclusiones.

De este modo, registramos la experiencia de las colectiveras jujeñas para reivindicar la importancia de aquellas luchas colectivas que nos acompañaron en nuestras investigaciones y están presentes cotidianamente.

Consideraciones metodológicas

La metodología que sostiene el presente artículo posee una perspectiva cualitativa por ser inductiva, sensible a los efectos que causa sobre su objeto de estudio en el cual trata de comprender a sus actores/as de observación y donde todas las perspectivas son valiosas, como también, todos los escenarios y personas son dignas de estudio (Tylor y Bogdan, 1987). Así, esta perspectiva permitirá la posibilidad de relevar, en forma directa y detallada, los diversos discursos y experiencias de las actoras que intervienen en dicho desarrollo; y también facilitará la identificación y el estudio de las prácticas de aquellas en sus lugares de trabajo y cotidianeidad.

De este modo, nos situamos en una metodología disruptiva. Bajo la fundamentación epistemológica de que un método fijo es una idea ingenua del ser humano y su contexto social (Feyerabend, 1975), proponemos abandonar la comodidad del mapa, su certidumbre y sus coordenadas, y seguir las huellas en el rastreo errante del caminar exploratorio. Es decir, animarse a rastrear aquello que se mueve, que escapa, que va más allá de los etiquetamientos y del significado estable (Deleuze y Guattari, 2002).

Una de nuestras preguntas fundantes en esta investigación es ¿de qué manera podemos traducir la experiencia de las colectiveras jujeñas? A partir de sus formas de expresarse, con sus palabras y también en sus prácticas, buscamos reflexionar sobre sus cotidianidades, sus hechos extraordinarios y su devenir.

Siguiendo esta línea, planteamos dos herramientas fundantes para nuestra reflexión metodológica: la etnografía y crónicas como relatos cortos, atravesados por los feminismos en tanto crítica cultural.

La etnografía, “posibilita la comprensión de la organización, las prácticas, las relaciones y las maneras de pensar de los miembros de un grupo social, en base a información obtenida a partir de la convivencia, idealmente prolongada, con las personas de este grupo” (Absi y Hernández Soriano, 2019, p. 9). Esta herramienta nos permitirá registrar hechos, opiniones y, develar lógicas y procesos sociales.

Guber (2011) sostiene que la característica principal del trabajo de campo etnográfico es que carece de sistematicidad, mientras que la flexibilidad es una de sus mayores aliadas, sirviendo para advertir lo imprevisible, aquello que parece no tener sentido. Siguiendo a la autora, una de las técnicas más distintivas del trabajo etnográfico es la observación participante que consiste en “observar sistemática y controladamente todo lo que acontece en torno del investigador, y participar en una o varias de las actividades de la población” (p. 53) poniendo énfasis en la experiencia vivida.

De esta forma, nuestras observaciones participantes consistieron fundamentalmente en presenciar las instancias del trabajo de las mujeres, en nuestro caso el recorrido que realizan habitualmente manejando un colectivo. No solo nos concentramos en la descripción de la labor de las mujeres, sino además en la especificación de los escenarios, los ambientes, las distintas personas que intervienen en esos espacios, como así también las percepciones y sensaciones que allí tenían lugar.

Retomando a Guber (2011), otra de las técnicas distintivas del trabajo etnográfico es la entrevista no dirigida –etnográfica–, siendo ésta una relación social a través de la cual se obtienen enunciados y verbalizaciones en una instancia de observación directa de participación. En estos intercambios verbales observamos que “el sentido de la vida social se expresa particularmente a través de discursos que emergen en la vida diaria, de manera informal, bajo la forma de comentarios, anécdotas, términos de trato y conversaciones” (p.69), es por ello que las historias de vida son una fuente de datos fundamental para la etnografía.

Nuestra segunda herramienta, son las historias o relatos de vida, ya que nos permiten descubrir lo cotidiano, las prácticas de vida dejadas de lado o ignoradas por las miradas dominantes y, nos introducen en una dimensión histórica y narrativa, que nos ayudará a comprender lógicas de acción a través de las trayectorias individuales (Absi y Hernández Soriano, 2019). La dimensión biográfica contextualizada, el análisis de las trayectorias individuales y familiares, son cada vez más necesarias para descifrar lo social y desafiar las construcciones teóricas.

Con el objetivo de organizar y reconstruir la historia reciente de las colectiveras jujeñas a partir de las entrevistas etnográficas realizadas a tres trabajadoras desde 2017 hasta 2023, nuestra forma de análisis se llevó a cabo mediante la elaboración de crónicas en forma de relatos cortos que acompañan el desarrollo del presente artículo. Siguiendo a Rossana Reguillo (2007) sostenemos que la crónica nos permite “estar allí” porque es capaz de recuperar el habla de muchos diversos, de jugar con la necesidad de un mundo trascendente que esté por encima de lo experimentado y que sea experimentable a través del relato.

Feminismos críticos

“Cuando hacemos uso del transporte público, nuestras acciones son automáticas: subimos a la unidad, pasamos la tarjeta, buscamos un asiento libre, y esperamos a descender en nuestro destino. Esa tarde, al subir al colectivo, en el segundo escalón, me di cuenta que algo no era como en los otros viajes. En primer lugar el asiento, que siempre estaba ocupado por un hombre de camisa celeste ahora era ocupado por una mujer, también con camisa celeste y una mirada de bienvenida. En segundo lugar, estaba rodeada de adornos: desde el volante con una funda fucsia hasta los colgantes espejados que jugaban con el aire; en su tablero alguna que otra estampita de diferentes santos (estoy casi segura que una era de San Expedito); y a su izquierda un

un recipiente de perfume de lavanda del que cada tanto hacía uso para aromatizar el ambiente. Sin embargo, lo que más me llamó la atención eran sus cortinas, que cumplían la misión de protegerla del sol: eran de un color rosa claro, perfectamente bordadas en sus extremos. Esa prolijidad solo se podía conseguir con un trabajo manual, era imposible que una máquina pudiera realizar tal belleza.

El viaje fue extraño, los/as demás pasajeros/as controlaban los movimientos de la conductora y murmuraban entre sí dejando que el silencio invada la unidad. Llegué a mi destino, pisé la vereda y mis pensamientos solo eran revolucionarios, a pesar de que ella conducía, yo me sentía poderosa, no sabía por qué, pero en ese instante mi andar se sentía firme. Desde ese día me propuse investigar sobre y con ellas”.

(Nota de campo)

Todas las movilizaciones feministas que surgieron en Argentina y en el mundo, desde aquel primer #NIUNAMENOS, el 3 de junio del año 2015, fueron determinantes para colocarnos nuestras gafas de género (Pérez Orozco, 2014) y observar desde una posición sensible todas, o la gran mayoría, de las desigualdades políticas, sociales, culturales y económicas para con nosotras, las mujeres.

La incorporación de mujeres al sistema de transporte público como conductoras en la provincia de Jujuy, Argentina, fue –y es– un hecho político e histórico, atravesado fuertemente por la perspectiva de género, ya que estamos hablando de mujeres en un ámbito masculino por exclusividad. Por este motivo, es necesario posicionarnos desde el análisis de género feminista por ser crítico del sistema patriarcal y develar la existencia de una “organización social basada en la desigualdad, la injusticia y la jerarquización política de las personas basada en el género” (Lagarde, 1996, p. 3).

Este pensamiento crítico feminista busca evidenciar cómo las mujeres quedan al margen o forman parte de la concepción que tienen los hombres de percibir el mundo (Lugones y Spelman, 1983). Esta manera de percibir el mundo, desde una mirada androcéntrica, tomando como centro del mismo al hombre, también está condicionada por la forma de ver el cuerpo femenino en una sociedad capitalista, ya que “es el principal terreno de su explotación y resistencia” y “ha sido apropiado por el Estado y los hombres, forzado a funcionar como un medio para la reproducción y la acumulación de trabajo” (Federici, 2010, p. 30). Un ejemplo concreto fueron las declaraciones brindadas en 2019 por Marcelo Cornejo, titular de la Unión Tranviarios Automotor (UTA) de Santa Fe, Argentina. Declaraciones que se debieron a denuncias realizadas por conductoras de su ciudad hacia una empresa de transporte público por discriminación. Cornejo sostuvo que: “el físico de la mujer es más débil que el del hombre, es un trabajo duro el del colectivo; me pueden decir que hay muchas mujeres manejando taxis y autos, pero no es lo mismo que un colectivo que tiene chasis y carrocería de camión”. Y completó: “Creo que el organismo de la mujer no está preparado para ciertas cosas, como por ejemplo para manejar un colectivo o un camión; eso no quiere decir que no lo hagan, pero no masivamente” (Infobae, 2019). Aquí, siguiendo a Federici (2010), podemos observar cómo estas estrategias adoptadas por los hombres, intentan disciplinar y apropiarse del cuerpo femenino –decir a qué es apto y a qué no- desplegando diferentes técnicas y relaciones de poder.

Es violento el hecho que se descalifique a una persona para realizar una labor por su físico. Sin embargo, y como nos relataron algunas colectiveras, los colectivos que conducen están adaptados a un cuerpo biológicamente masculino por sus dimensiones y distribución. Esto sólo es un punto en una extensa lista sobre la precariedad laboral a la que están expuestas.

Es posible exponer una gran cantidad de datos cuantitativos sobre las mujeres y el trabajo, así como la división sexual de este mismo, regido en parte sobre estereotipos sociales que inscriben a las mujeres en algunas labores y otras no –aún más si se trata de tareas de cuidado y reproductivas- demostrando que las mujeres argentinas sufren los mayores niveles de desempleo y precarización laboral y ganan, en promedio, un 29% menos que sus pares varones (D'Alessandro et al., 2020). Esta desigualdad, palpable en el caso de las

colectiveras, se vincula estrechamente con la necesidad de proponer una economía feminista que haga eco sobre la cuestión distributiva del trabajo. Con solo observar el porcentaje de mujeres jujeñas que son conductoras de transporte público (menos de 1%) nos inunda la desigualdad. Por este motivo, nos hacemos eco de la economía feminista porque desafía los principios convencionales de la economía clásica, exponiendo dimensiones cotidianas que se encuentran invisibilizadas y, reclamando y proponiendo estrategias concretas para la transformación de la dinámica económica en un sentido igualitario. Además, la economía feminista viene dando cuenta de la participación laboral de las mujeres; la existencia de brechas de género en los ingresos laborales; la segregación de género por actividades y ocupaciones; y la concentración de las mujeres en diversos espacios de precariedad laboral y desprotección social (Rodríguez Enríquez, 2015).

Como observamos, a través del sistema de organización social capitalista y patriarcal, las mujeres estuvieron relegadas a la subalternidad política, económica y social. Es la historia de las colectiveras jujeñas la que pondrá en palabras los obstáculos, exigencias y desigualdades que, muchas veces leemos en la teoría y ahora, podemos analizarla con una experiencia real, cotidiana y situada.

Historización de las colectiveras jujeñas

Tuvo que gritar, otra vez. Para que a estos se les destapen los oídos. Ya era la tercera vez en la semana que escuchaba a sus compañeras hablar de cómo habían sido tratadas en la calle. “Me cruzaron una unidad hoy”, “me arrancaron el espejo del costado ¿podes creer?”, “un inspector me acosa”, “se adelantan a mis horarios”, entre otras cosas que comentaban en su círculo. Cansada, decidió hacer frente a estas situaciones que vivían por el solo hecho de ser mujeres. No me voy a callar nunca más, pensó. Contra las autoridades, contra sindicatos, contra gremios, hasta contra la propia seguridad vial, habló, gritó, y exigió respeto. Hoy lo vemos, después de cuatro años en las calles. Pero son situaciones sufridas por pertenecer a este género. Y la resistencia a compartir espacios que se pensaban únicos. La lucha la estaban haciendo arriba y abajo de un colectivo, sin pedir permiso. (Navarro, 2020, p.60)

Reflexionar sobre la inserción laboral de las colectiveras jujeñas en un espacio históricamente masculinizado, nos permite ahondar en sus maneras de trabajo, develar la desigualdad y las violencias hacia ellas, y poder registrar las experiencias contemporáneas de nuevas formas de establecer las relaciones de género (Comas D’Argemir, 1995). De esta manera, la experiencia –como la de las colectiveras jujeñas– viene a desintegrar la homogeneidad existente y el enfoque impuesto por la ideología masculina para ocultar la participación histórica del género femenino. Su historia reciente no se ve reflejada en ningún medio de comunicación u otra investigación. En base a una reivindicación feminista, que devela la necesidad e importancia sobre la visibilización de la mujer en la historia, y a través de diversos relatos de colectiveras jujeñas obtenidos desde el año 2017 (Navarro, 2020), decidimos reconstruir la historia reciente de las conductoras del transporte público en Jujuy.

2015: Primera colectivera jujeña

Durante el año 2015, 8 mujeres fueron contratadas como colectiveras en una de las empresas de transporte de media distancia más importante de la provincia de Jujuy, Argentina, llamada Unión Bus. El número máximo de colectiveras jujeñas fueron 13 conductoras en el año 2019. Sin embargo, la empresa a la que pertenecían realizó recortes de personal y algunas de sus líneas de recorrido fueron absorbidas por la empresa Santa Ana, dejando un saldo de 8 colectiveras que trabajan en la actualidad.

En el mes de junio del año 2015, Mirtha Sisnero, quién logró el fallo del 30% del cupo femenino en Salta un año antes, se hizo presente en la provincia de Jujuy y junto a las autoridades de la Unión de Conductores de la República Argentina (UCRA) presentó un proyecto de ley para que el cupo femenino en la conducción del transporte público sea del 30%, fundamentándose en el dictamen emitido en su provincia. Bajo esta iniciativa, durante el primer mandato del intendente del municipio de San Salvador de Jujuy (2008 - 2012), Raúl “Chuli” Jorge, se realizó un convenio entre la provincia y la empresa Flecha Bus, para que mujeres interesadas en trabajar como conductoras, puedan realizar un curso sobre manejo y seguridad vial y así asegurar su capacitación. Este curso fue llamado la primera “Escuela de Manejo para Mujeres” y tuvo ochenta inscriptas (Jujuy al Día, 2011). Al terminar el mencionado curso, el cual tuvo una duración de aproximadamente 2 meses, el trabajo prometido nunca llegó. Una de las conductoras en cuestión es Ana Gabriela Cruz, que recién en el año 2015 fue contratada por la empresa Cooperativa El Salvador (actualmente empresa Santa Ana) después de arduas negociaciones y pruebas. Ella fue una de las primeras mujeres jujeñas en conducir un colectivo de corta distancia en Jujuy.

Sin embargo, en julio del mismo año, y a tan sólo un mes de haber sido contratada, sufrió un accidente de tránsito que pudo ser evitado: durante su recorrido, había comunicado a los mecánicos encargados la existencia de una falla mecánica en la unidad que le asignaron ese día. A sabiendas de lo anterior, aquellos dieron órdenes de terminar el recorrido para, recién así, revisar el colectivo. Lamentablemente, a poco trayecto recorrido, la dirección de la unidad falló, y en pleno centro capitalino, un vértice del mismo, se estrelló contra un árbol. Como resultado, cuatro personas resultaron heridas, ninguna de gravedad (Jujuy al Día, 2015).

Injustamente, sin realizar las pericias correspondientes sobre el transporte, Ana Gabriela fue sometida a todo tipo de controles y estudios, dando todos a su favor. De esta forma, ante el desamparo de la empresa y los sindicatos correspondientes, decidió marcharse de la provincia. Después de diversos trabajos, todos relacionados con la conducción, se asentó en Misiones para trabajar en la empresa Crucero del Norte y realizar viajes de larga distancia. Asimismo, logró presentar un proyecto en su lugar de trabajo para que más mujeres sean incorporadas como conductoras. Actualmente, Ana Gabriela vive en San Salvador de Jujuy y tiene una escuela de manejo. Mientras que, la empresa misionera Crucero del Norte ya posee alrededor de una decena de conductoras de larga distancia.

2015: Creación de la Asociación Sindical de Mujeres Conductoras

En este contexto, en septiembre del año 2015, un grupo de mujeres, a raíz de las nulas respuestas por las empresas de transporte público y el gobierno provincial, creó la Asociación Sindical de Mujeres Conductoras (ASMC), desprendiéndose de la UCRA. Encontraron así, en la organización colectiva, una salida más eficiente para lograr lo que pretendían: ser colectiveras. Liliana Laureano era una de sus más visibles representantes.

En ese entonces, en Jujuy, la dirigente Milagro Sala era Diputada Provincial. Ella y la organización social Tupac Amaru fueron un eslabón fundamental para la inserción de las mujeres que integraban la ASMC en el espacio laboral del transporte público, ya que fueron el nexo con la empresa Unión Bus.

En su origen, la ASMC era una asociación de hecho. Es decir, no contaba con una personería jurídica. Su naturaleza era la de una institución intermedia y los recursos económicos se los proveía la organización social Tupac Amaru, que las “amadrinaba”. Su sede estaba ubicada en el Parque Acuático del Barrio Tupac Amaru “El Cantri”, y los colores que las distinguían eran el violeta y el fucsia. La principal actividad que realizaron fue la capacitación en la conducción de colectivos, para la cual le fue suministrado un instructor particular. En este punto es necesario mencionar que en las entrevistas realizadas se nombró con recelo el nombre de

Milagro Sala y su organización. Si bien, esta mención podría ser propia de un artículo aparte sobre la demonización que se realiza sobre su figura y participación política, no podemos invisibilizar su imprescindible vínculo para la incorporación laboral de las colectiveras jujeñas. Sin dudas, esto será un puntapié para futuras investigaciones.

2015 - 2017: Oficialmente colectiveras; primera colectivera en el interior de la provincia; y, la eliminación de la ASMC

Continuando el relato, después de casi 5 meses de entrenamiento personalizado de 8 horas diarias, comenzaron a trabajar. El domingo 18 de octubre de 2015, además –y no casualmente– de conmemorarse el día de la madre, las colectiveras jujeñas realizaron su primera jornada laboral recorriendo la ciudad como conductoras. Dos años después, en el año 2017 y por exigencia de Rodolfo Severich, titular de la Empresa Unión Bus en ese entonces, la ASMC fue cerrada. Desde la empresa pedían no más “politiquerías” ni estar en vínculo con la Organización Social Tupac Amaru, aunque era muy difícil negarlo. Así, las colectiveras jujeñas quedaron sin respaldo de ninguna Asociación, ni Organización Social, con el miedo continuo de ser despedidas.

En el año 2016, los medios provinciales nunca se hicieron eco de otro hecho histórico: el 6 de enero, Norma Condorí, se convirtió en la primera conductora de un colectivo en la ciudad de Perico, donde continúa desempeñando su labor en la empresa Santa Rosa. Fue partícipe de las capacitaciones brindadas por Unión Bus, pero fue en aquella ciudad, después de dejar su currículum en otras empresas, donde le brindaron el puesto de trabajo. Las pruebas que realizó fueron idénticas a las de sus pares. La única diferencia es que ella no contaba con experiencia previa.

2019: Creación de la Secretaría de la Mujer UTA Seccional Jujuy

Desde el año 2018, la UTA decidió nuclear a las colectiveras jujeñas. De este modo, y después de que ellas presenten diversos proyectos en el sindicato, el día 27 de abril de 2019 fundaron la Secretaría de la Mujer UTA Seccional Jujuy, siendo la primera en todo el noroeste argentino. Este nuevo espacio les iba a permitir desarrollar otras actividades que ellas tenían en mente, como proyectos sobre salud de los y las trabajadoras y la incorporación de más colectiveras. Lamentablemente, y en palabras de una entrevistada, la Secretaría nunca funcionó, ya que no poseen su espacio propio ni financiación o escucha para sus propuestas.

2024: Actualidad

Como mencionamos anteriormente, en el corriente año, la provincia de Jujuy solo cuenta con 8 colectiveras trabajando activamente en una planta de aproximadamente 1200 conductores. El mismo número desde su incorporación, hace 9 años. Bajo este panorama las colectiveras jujeñas siguen ejerciendo su labor en una provincia conservadora con estructuras patriarcales que se comienzan a resquebrajar. La exigencia por el cupo laboral femenino en este ámbito es inminente.

A nivel nacional: cupos, leyes e incumplimiento

El olor a vino barato inundaba el auto viejo que manejaba ella. Doce años tenía cuando pidió ayuda para meter su bicicleta en el asiento trasero y acomodar a su papá dormido en el asiento de adelante. Lo encontró en uno de esos bares recónditos que sólo las callecitas quiaqueñas podían esconder. Lo había visto. Sabía lo que tenía que hacer, pero tenía miedo. Miedo de que le pase algo al autito que mantenía su hogar, pero más le preocupaba su mamá esperando en casa la llegada de su marido y la de su hijita que salió en bicicleta a buscarlo. No arrancaba. Esta cosa tiene más mañas que el dueño, pensó. Conjuntamente a un ronquido proveniente de su copiloto, metió punto muerto, giró rápidamente la llave y sin dejar que el motor se ahogue empezó a rugir como un león. Miró al costado, el copiloto ni se mosqueó. Puso primera y el auto avanzó. Pequeño detalle, solo sabía la existencia de esa marcha. Entonces, por las mismas calles que recorrió en su bici, volvió en el taxi de su papá a casa. El auto era uno de esos viejitos que al andar más que caño de escape parecía un resorte, que por ahí vemos en la calle e indignados nos preguntamos dónde están los controles, cómo es posible que eso siga en circulación. Pero eran las dos de la mañana, La Quiaca es chiquita, y ella quería ir al colegio sin que su mamita esté preocupada, porque amaba que la despida con un beso repleto de migajas del bollo que hacía Doña Tita y no con los ojos tristes llenos de interrogantes. El motor del auto se escuchaba a lo lejos. Al llegar, observó cómo su mamita corría hacia el portón, se agachaba para subir la traba del medio y abrió la mitad, hasta que la vio. Se miraron. Los ojos se le agrandaron como dos lunas llenas. Fueron segundos que parecían eternos. El humo negro empezaba a entrar por la ventanilla abierta. Nadie dijo nada. Esa noche el autito y el copiloto durmieron bajo techo.

Al día siguiente, ella espió desde su puerta al comedor. En la mesa estaba el mate cocido humeando y los bollos recién sacados del horno de barro de Doña Tita. A un costado, su mamá cebando un mate y al frente su papá. Charlaban bajito, no sabía de qué. Pero tenía que salir, no podía llegar tarde porque tenía prueba de Lengua y a la Señora Clara le gusta repasar antes para que todos se acuerden los tiempos verbales. Con la cabeza gacha abrió la puerta. No tenía que caminar ni tres metros a la mesa, pero no sentía los pies, solo se veía su guardapolvo blanco lavado con jabón en pan flotando como un fantasma hasta la silla. Mirame, dijo su padre. Ella levantó sus ojos verdes y sin decir nada lo miró fijamente.

- Hoy después del colegio nos vamos, vos y yo.

- ¿A dónde? Preguntó ella

- Te voy a enseñar a manejar, no podés saber sólo una marcha mijita. Le respondió.

Ese día comenzó todo. Hoy cada vez que mete una marcha en el 33 se acuerda de esa mañana. Y en los ojos de cada señora que sube al colectivo la ve reflejada a su mamita que corría para levantar la traba del portón y saludarla con la mano. Y es que, aunque haya cambiado las callecitas de tierra por la ciudad y el cemento caliente que la rodea, en su rostro con cada brisa todavía siente y saborea las migajas de los besos madrugadores de despedida que la acompañan durante todo su recorrido. (Navarro, 2020, p. 57)

Uno de los primeros antecedentes en nuestro país sobre cupo laboral femenino en el transporte público y privado tuvo origen en Rosario, una ciudad de la provincia de Santa Fe, Argentina. En el año 2006, la municipalidad rosarina aprobó la ordenanza N° 7981, estableciendo que por cada dos hombres debía ingresar una mujer al plantel de conductores de las empresas públicas y privadas de transporte, creando así el Programa Mujeres Choferes del Transporte Urbano de Pasajeros (TUP). Sin embargo, nada de esto se llevó a cabo y las incorporaciones de las conductoras fueron nulas. Por este motivo, durante más de una década, las colectiveras rosarinas decidieron exigir al municipio que se retomen los debates para una incorporación laboral igualitaria que verdaderamente se ponga en marcha. Es así que, en el año 2019, se modificó la anterior ordenanza aprobando una nueva: la N° 9.979. Allí se exige una incorporación gradual de mujeres al plantel de choferes, tanto de empresas públicas como privadas; se establece un control trimestral de la nómina de trabajadores que ingresan y egresan a las empresas de colectivos para que las vacantes que se produzcan sean cubiertas de forma igualitaria entre ambos géneros; y se fijan sanciones: a partir de ese año, todas las empresas que no cumplan con el cupo femenino tendrán multas fijadas por el valor tarifario básico, correspondiente al

precio de un boleto (López, 2021). Gracias a esta modificación, Rosario comenzó el año 2023 con 61 mujeres conduciendo colectivos (Bazzoni, 2023). Aún falta mucho recorrido para la igualdad, pero sin dudas es un gran paso para las colectiveras rosarinas que inspiran a todas las trabajadoras del transporte a lo largo y ancho del país.

Siguiendo esta línea, la provincia de Salta es precedente en derechos laborales femeninos en el transporte, ya que fue allí donde se registra el Fallo de la Corte Suprema de Justicia de la Nación para Mirtha Sisnero (05/2014), especificando un cupo femenino del 30% en la planta de trabajadores/as en el transporte público.

En primera instancia, durante noviembre del año 2009, la Cámara de Apelaciones Civil y Comercial, Sala V, de Salta, frente a la demanda de Mirtha Sisnero contra la empresa Sociedad Anónima del Estado del Transporte Automotor (SAETA) por no querer contratarla como colectivera por ser mujer, ordenó el cese de la discriminación por razones de género y estableció un cupo del 30 % de mujeres en las plantas de choferes (Centro de Información Judicial, 2009). De tal manera, dispuso que la Asociación Metropolitana de Transporte (ATM) realice una lista de las postulantes que cumplieran los requisitos legales para acceder al puesto laboral, que fue la lista encabezada por Mirtha Sisnero. Además, si alguna de las 8 empresas salteñas violara lo dispuesto, tendría que abonar a la primera postulante de la lista un salario como el del chofer mejor remunerado de su empresa. Al igual que en la mayoría de los procesos legales, las empresas del transporte público salteño apelaron ese fallo. La sorpresa para muchos/as en ese momento fue que la Corte de Justicia de Salta dio lugar a esa apelación, ya que sostenían que no se trataba de una discriminación de género, sino que, Mirtha Sisnero, tendría que haber demostrado idoneidad para el puesto de trabajo y la empresa hubiera preferido contratar otra persona por el solo hecho de ser hombre. Es así, que Mirtha, acompañada de la Fundación Entre Mujeres –quienes le brindaron asesoría legal– presentaron una acción de amparo ante la CSJN. De esta manera, «el máximo tribunal del país avaló su planteo y revocó una sentencia de la Corte provincial, que había considerado que la mujer no probó que la discriminación fuera por su condición femenina» (Carbajal, 2014).

En el mes de junio del año 2015, a un mes del fallo, Mirtha Sisnero se hizo presente en la provincia de Jujuy y junto a las autoridades de la UCRA presentó un proyecto de ley para que el cupo femenino en la conducción del transporte público sea del 30%, fundamentándose en el dictamen emitido en Salta. Bajo esta iniciativa, se postularon decenas de mujeres que querían ser colectiveras. Una vez más, todo quedó en la nada.

Otro antecedente importante ocurrió en octubre del año 2018, donde el fallo de Sisnero volvió a tomar relevancia: Érica Borda, colectivera de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, fue despedida a causa de un accidente después de ejercer como colectivera 11 años. Decidió denunciar y 8 años después la sentencia fue concreta: se dispuso como medida de acción positiva el establecimiento de un cupo del 30% «que permita dejar atrás la inicua e intolerable desigualdad producida por la discriminación de género» (Infobae, 2018).

Como resultado, en el año 2021, el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social aprobó el Programa para la Promoción e Inclusión para Mujeres en la Actividad del Transporte Automotor, influenciado por el fallo de Érica Borda. Este programa, tiene como objetivo la promoción de estándares de igualdad de género y de igualdad real de oportunidades y de trato, en el acceso a los puestos de trabajo y al sostenimiento del empleo, en la actividad del transporte automotor. También se propone la creación de la Nómina de Mujeres Aspirantes a Choferes de Colectivo. Se pueden inscribir mujeres de 21 años en adelante, con licencia de conducir y ganas de ser conductoras. La idea es que esa nómina esté disponible para todas las empresas de colectivos del país y puedan cumplir un 30% de contratación a mujeres en su planta de “choferes”.

Es necesario destacar que en ninguna de las provincias anteriormente mencionadas se cumple el cupo laboral como las leyes y ordenanzas lo exigen. Probablemente en ninguna provincia del país sea una labor igualitaria. Actualmente, Mirtha Sisnero sigue luchando para ser colectivera. Ella sostiene que “su fama” la perjudica a la hora de que la empleen como conductora (Infobae, 2023). Y es que, al sistema patriarcal no le agradan las mujeres de voces fuertes y resonantes, que inspiran para sostener demandas históricas que merecen ser saldadas.

Reflexiones finales: perspectiva de género y políticas públicas

Fui parte de la primera escuela de conductoras de Jujuy, me decía Gabriela mientras endulzaba el cortado que pidió en una confitería chiquita, pero bien decorada. Fue hace aproximadamente doce años, prosiguió, entre la municipalidad y la empresa Flecha Bus. Al principio nos inscribimos ciento sesenta mujeres, más o menos. Después de una depuración, quedamos diecinueve aprendiendo a conducir un colectivo de media distancia. El curso lo aprobamos diez. Sacaron el carnet las chicas que no lo tenían y hasta nos dieron el alta para poder manejar. Supuestamente, al terminar el curso, nos darían un cupo en la empresa para realizar viajes hasta Salta, ida y vuelta. Cosa que nunca ocurrió, no nos llamaron ni nada. Nosotras no lo sabíamos en ese momento, pero durante todo el proceso nuestro, los propios conductores se negaron a trabajar con nosotras, apoyados por la UTA, y eso imposibilitó que nos contraten. Nosotras como éramos nuevas, teníamos que hacer el reconocimiento de ruta en los primeros viajes con un conductor asignado, pero ellos se negaron. No querían trabajar a la par, porque éramos mujeres. Quedamos con mucha impotencia, y dolidas.

Mientras tomaba su café en sorbos pequeños, me comentó que nueve de las diez chicas realizaron una denuncia y fueron hablar con el intendente. Yo no participé, necesitaba seguir trabajando y llevar plata a mi casa, no tenía tiempo y tampoco ganas. Otra vez llamé a Andrea, y comencé a hacer turismo de vuelta, me dijo.

Le pregunté sobre los sindicatos. Le dio gracia. La UTA no las apoyó en un principio, la UCRA dijo que iban a apoyar a las mujeres, pero en realidad tenían interés de diferenciarse del otro sindicato y ganar adeptos. La UCRA crea un convenio con la Cooperativa El Salvador, una de las empresas de colectivos urbanos de la capital –en la actualidad fue absorbida por Santa Ana–. Las chicas tenían que pasar pruebas de manejo y así iban a realizar los contratos. Las compañeras de Gabriela la llamaron, la necesitaban para que pueda dar la prueba mientras ellas seguían practicando y abra el camino para integrarse a esa labor. Gabriela, estando trabajando en Brasil, dijo que las iba a apoyar. En una semana ya estaba en Jujuy. No sabía que iba a ser la primera conductora de la provincia, ni tampoco el desenlace. Pero eligió regresar para ayudar a sus compañeras y de una vez por todas, derribar mitos y estructuras que en su carrera profesional la persiguieron. Ahora, nosotras. Terminó el cortado, inició su relato. (Navarro, 2020, p. 62)

La incorporación de las mujeres al mercado laboral argentino se desarrolló con mayor intensidad a partir de la década de 1970 y avanzó gradualmente hasta la actualidad. Durante la crisis del 2001/2002, el desempleo, la subocupación y el empobrecimiento de los salarios generó que muchas mujeres salieran al mercado laboral, formal e informal. Por este motivo, la tasa de actividad de las mujeres pasó del 30% al 35% y, una vez superada la crisis, se mantuvo en valores cercanos al 40% hasta la actualidad. Sin embargo, a pesar del aumento en la participación en el mercado laboral, la inserción de las mujeres sigue siendo diferencial a la de los hombres (Aspiazu, 2013).

La brecha económica y de género está presente en la experiencia de las colectiveras jujeñas, ya que solo representan un 0,6% en la planta de conductores en la provincia. Uno de los datos más recientes, sostiene que en el mercado de trabajo las mujeres ocupan un rol secundario porque representan el 43,9% de la tasa de empleo, frente al 62% que ocupan los hombres (Testa, 2021). Si bien la participación económica de la mujer

aparece más ligada al ámbito privado, es decir, al hogar y sus diversas etapas de vida familiar, en el principal aglomerado de la provincia (San Salvador de Jujuy - Palpalá) las mujeres que son el sustento principal de su hogar –jefas de hogar– corresponden al 30,3% del total de hogares desde la década de los noventa (Martínez, et al., 2010). Estos datos se corresponden al contexto nacional en tanto la incorporación laboral femenina.

La mayoría de las colectiveras jujeñas se consideran jefas de hogar, es decir, son el sostén de su hogar en tanto trabajo remunerado y no remunerado. Retomando las discusiones que manifiesta la economía feminista, se coloca en el centro del análisis la sostenibilidad de la vida, ya que tiene como una preocupación central la cuestión distributiva: observando la división sexual del trabajo, en tanto roles determinados para cada género y la economía del cuidado (Rodríguez Enríquez, 2015). En este sentido, Amaia Pérez Orozco (2014) nos habla de economía del género como “las discriminaciones en el mercado laboral y las desigualdades en el acceso a prestaciones contributivas y a otro tipo de recursos y de mercados” (p. 56) y nos desafía a la urgencia de “redistribuir todos los trabajos: el trabajo remunerado, en tanto en cuanto seguimos siendo esclavxs del salario, y el trabajo no remunerado, que es imprescindible para la vida” (p. 285).

Con respecto a la participación sindical de las colectiveras jujeñas, y a pesar de la existencia del Cupo Sindical (Ley 25.674), que establece la integración obligatoria de mujeres en cargos electivos y representativos de las organizaciones sindicales, en un principio, no sólo señalizamos el nulo apoyo a su incorporación como conductoras, sino además, una vez sindicalizadas, el trato desigual en tanto reparto de lugares jerárquicos y en la participación en los sindicatos. Si bien las secretarías de la Mujer o de Género son defendidas y exigidas por las trabajadoras como espacios legítimos para garantizar un espacio donde pensar, elaborar y gestionar acciones, programas y luchas propias (Aspiazu y Arriaga, 2022), la primera y única Secretaría de la Mujer de la UTA del Noroeste Argentino solo quedó en un acto de apertura y muchas ilusiones por parte de las colectiveras. Debemos subrayar la importancia de la equidad en los puestos de poder sindicales. No se trata solamente de que más mujeres ocupen sillas jerárquicas, sino que se lleven a cabo sus programas y proyectos, y se respete su participación sindical.

Siguiendo esta línea, las colectiveras jujeñas no solo merecen reconocimiento, sino también es imprescindible posibilitar la incorporación de mujeres al sistema de transporte público de la provincia. Partiendo de que una política pública es el entendimiento común de que hay un problema social y de que este puede ser solucionado (Rodríguez Olaya, 2020), sostenemos que es necesario crear e implementar una política pública en Jujuy que permita y exija la incorporación de mujeres conductoras. Siguiendo a Payo sostenemos la necesidad de incorporar la perspectiva de género porque “se constituye en una herramienta que permite observar la realidad, poniendo en debate las interacciones entre la sociedad y los hombres y mujeres, las cuales se encuentran mediadas por relaciones de poder” (2017, p. 154).

Acogidas por los feminismos, sus corrientes teóricas y prácticas como la perspectiva de género, reivindicamos la necesidad de conocer la experiencia de mujeres que marcaron un antes y después en el desarrollo de la economía y el empleo en nuestra provincia, y de esta forma empezar a escribir su historia actual para crear un registro de su origen. Son ellas quienes abrieron el camino para que muchas otras puedan insertarse en espacios que se creían inaccesibles por el solo hecho de pertenecer a un género que determina labores y otorga ciertos roles.

Lamentablemente, damos casi por seguro que en el contexto sociopolítico que está atravesando nuestro país, tanto los intereses del Gobierno Nacional como Provincial, no estarán enfocados en los derechos de las mujeres. Sin embargo, uno de nuestros próximos objetivos para futuras investigaciones es sostener la necesidad y exigencia de incorporar más colectiveras en la provincia de Jujuy. Quizás, y si no es muy pretencioso, trabajar en un proyecto de Ley Provincial que exponga la discriminación y la división sexual del trabajo y se sume al cupo laboral femenino del 30% exigido y aprobado –aún no cumplido– en algunas provincias de nuestro país. Es así que, sin dudas, acompañar, escuchar y escribir es un gran desafío que elegimos y tenemos por delante.

Fuentes Documentales

- Argentina. Ministerio de Capital Humano, Departamento de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (2021). *Programa para la Promoción e Inclusión de Mujeres en la Actividad del Transporte Automotor*. Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/trabajo/programa-para-la-promocion-e-inclusion-de-mujeres-en-la-actividad-del-transporte-automotor>
- Bazzoni, C. (19 de enero de 2023). Cada vez son más las mujeres que conducen colectivos en Rosario. *La Capital*. Recuperado de <https://www.lacapital.com.ar/la-ciudad/cada-vez-son-mas-las-mujeres-que-conducen-colectivos-rosario-n10041627.html>
- Carbajal, M. (22 de mayo de 2014). El derecho de Mirtha a ser colectivera. *Página12*. Recuperado de <https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-246780-2014-05-22.html>
- Centro femenino de manejo profesional: el Intendente Jorge visitó a las alumnas en plena clase. (11 de agosto 2011). *Jujuy al Día, diario digital*. Recuperado de <https://www.jujuyaldia.com.ar/2011/08/11/centro-femenino-de-manejo-profesional-el-intendente-jorge-visito-a-las-alumnas-en-plena-clase/>
- Conductora de un colectivo urbano perdió el control del vehículo e impactó contra un poste de luz. (17 de julio 2015). *Jujuy al Día, diario digital*. Recuperado de <https://www.jujuyaldia.com.ar/2015/07/17/conductora-de-un-colectivo-urbano-perdio-el-control-del-vehiculo-e-impacto-contr-un-poste-de-luz/>
- El cuerpo de la mujer no está preparado para manejar un colectivo. (15 de mayo de 2019). *Infobae*. Recuperado de <https://www.infobae.com/sociedad/2019/05/15/la-polemica-frase-de-un-dirigente-de-la-uta-el-cuerpo-de-la-mujer-no-esta-preparado-para-manejar-un-colectivo/>
- Fue colectivera, la echaron, y nadie quería contratarla por ser mujer. Ahora la Justicia falló a su favor. (18 de octubre de 2018). *Infobae*. Recuperado de <https://www.infobae.com/sociedad/2018/10/18/fue-colectivera-la-echaron-y-nadie-queria-contratarla-por-ser-mujer-ahora-la-justicia-fallo-a-su-favor-2/>
- González, C. (25 de agosto de 2019). “En la esquina por favor”: la lucha de cuatro colectiveras rosarinas para trabajar en el transporte público. *Aire Digital*. Recuperado de <https://www.airedesantafe.com.ar/rosario/en-la-esquina-favor-la-lucha-cuatro-colectiveras-rosarinas-trabajar-el-transporte-publico-n121242>
- La corte hizo lugar a un amparo por discriminación laboral de mujeres en Salta*. (20 de mayo de 2014). Centro de Información Judicial. Recuperado de <https://www.cij.gov.ar/nota-13425-La-Corte-hizo-lugar-a-un-amparo-en-una-causa-por-discriminaci-n-laboral-.html>
- López, L. (8 de agosto de 2021). El detrás de una ordenanza y su modificación: mujeres colectiveras que anhelan recuperar sus puestos de trabajo. *Rosario 3*. Recuperado de <https://www.rosario3.com/informaciongeneral/El-detras-de-una-ordenanza-y-su-modificacion-mujeres-colectiveras-que-anhelan-recuperar-sus-puestos-de-trabajo-20210808-0004.html>
- Obligan en Salta a contratar mujeres para conducir ómnibus*. (19 de noviembre de 2009). Centro de Información Judicial. Recuperado de <https://www.cij.gov.ar/nota-2947-Obligan-en-Salta-a-contratar-mujeres-para-conducir--mnibus-.html>
- Participación femenina en las unidades de negociación colectiva de las condiciones laborales, en función de la cantidad de trabajadores en la rama o actividad de que se trate. Integración de mujeres en cargos electivos y representativos de las asociaciones sindicales. Porcentajes de dicha representación. Ley 25.674: Asociaciones Sindicales. (2002) Recuperado de <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/80000-84999/80046/norma.htm>

Ruth, C. (13 de diciembre de 2023). Lucha desde hace 15 años por ser colectivera y un fallo de la Corte la avala, pero no consigue trabajo. *Infobae*. Recuperado de <https://www.infobae.com/sociedad/2023/12/12/lucha-desde-hace-15-anos-por-ser-colectivera-y-un-fallo-de-la-corte-la-avala-pero-no-consigue-trabajo/>

Referencias Bibliográficas

Absi, P. y Hernández Soriano, C. (2019). *Etnografía para no antropólogos ¡Ni antropólogas! Introducción al trabajo de campo*. Bolivia: Ciencia Editores e IRD.

Arriaga, A. y Aspiazu, E. (2022). Reivindicaciones y estrategias en la frontera entre feminismo y sindicalismo en Argentina. *Descentrada. Revista interdisciplinaria de feminismos y género*, 6(1), e162. En Memoria Académica. Recuperado de: https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.13782/pr.13782.pdf

Aspiazu, E. (2013). Trabajo y cuidado: la promoción de la justicia a través de políticas de conciliación con perspectiva de género. *Trabajo y Sociedad*, 21, 363-371.

Comas D'argemir, D. (1995). *Trabajo, género y cultura*. Barcelona: Icaria.

D'Alessandro, M., O'Donnell, V., Prieto, S., y Tundis, F. (2020). *Las brechas de género en la Argentina. Estado de situación y desafíos*. Ministerio de Economía Argentina. Dirección Nacional de Economía, Igualdad y Género. Recuperado de https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/las_brechas_de_genero_en_la_argentina_0.pdf

Deleuze, G. y Guattari, F. (2002): *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-textos.

Federici, S. (2010). *El Calibán y la Bruja: Mujeres, cuerpo y acumulación originaria*. Madrid: Traficantes de Sueños. Recuperado de <https://traficantes.net/sites/default/files/pdfs/Caliban%20y%20la%20bruja-TdS.pdf>

Feyerabend, P. (1975). *Tratado contra el método*. España: Editorial Tecnos.

Guber, R. (2011). *La etnografía: Método, campo y reflexividad*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores.

Lagarde, M. (1996). La perspectiva de género. En *Género y Feminismo. Desarrollo humano y democracia*. Madrid: horas y HORAS. Recuperado de <https://desarmandolacultura.wordpress.com/wp-content/uploads/2018/04/lagarde-marcela-genero-y-feminismo.pdf>

Lugones, M. y Spelman, E. (1983). Have we got a Theory for you? Feminist theory, cultural imperialism and the demand for 'the women's voice'. *Women's Studies International Forum*, 6(6), 573-581. Recuperado de <https://s3.amazonaws.com/storage.voyou.org/Lugones+et+al.+1983+-+Have+we+got+a+theory+for+you!+Feminist+theory+cul.pdf>

Martínez, R., Golovanevsky, L. y Medina, F. (2010). *Economía y empleo en Jujuy*. Colección Documentos de Proyectos. CEPAL. Naciones Unidas. Recuperado de: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/68811698-60a4-4e60-bd42-d6210304bd4a/content>

Navarro Suárez, C. (2020). *Colectiveras en Jujuy: Experiencia, representaciones y abordaje mediático*. Tesis de Licenciatura en Comunicación Social. Universidad Nacional de Jujuy. Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Jujuy, Argentina.

Payo, M. A. (2017). Las Políticas Públicas y las miradas de género. Algunas herramientas para promover su incorporación. En A. Camou y M. Pagani (Coords.), *Debates teóricos y metodológicos actuales sobre las políticas públicas* (pp. 149 – 168). La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Estado y Política(s); (1). Recuperado de <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/libros/pm.546/pm.546.pdf>

Pérez Orozco, A. (2014). *Subversión feminista de la economía. Aportes para un debate sobre el conflicto capital-vida*. Madrid: Traficantes de Sueños. Recuperado de <https://traficantes.net/sites/default/files/pdfs/>



Subversi%C3%B3n%20feminista%20de%20la%20econom%C3%ADa_Traficantes%20de%20Sue%C3%B1os.pdf

Reguillo, R. (2007). Textos fronterizos. La crónica, una escritura a la intemperie. En G. Falbo (Ed.), *Tras las huellas de una escritura en tránsito, la crónica contemporánea en América Latina* (pp. 41-51). La Plata, Argentina: Ediciones Al Margen/Edulp.

Rodríguez Enríquez, C. (2015). Economía feminista y economía del cuidado. Aportes conceptuales para el estudio de la desigualdad. *Nueva Sociedad*, 256. Recuperado de <https://nuso.org/articulo/economia-feminista-y-economia-del-cuidado-aportes-conceptuales-para-el-estudio-de-la-desigualdad/>

Rodríguez Olaya, C. (2020). Efectividad de las políticas públicas para combatir la desigualdad: el caso de Bolívar, Colombia. En *V Seminario Internacional Desigualdad y Movilidad Social en América Latina* (Santiago de Chile, 6 a 8 de mayo de 2019). Recuperado de <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/116360>

Testa, L. (2021). Economía, trabajo y autonomía: las brechas de género no son solo salariales. *Feminismos*, 4, 30-32. Recuperado de <https://urbe.com.ar/wp/wp-content/uploads/2021/03/Dossier-Feminismo-URBE.pdf>

Taylor, S. J. y Bogdan, R. (1987). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Barcelona: Paidós.