

“Trabajo colaborativo: un enfoque antropológico sobre la percepción del trabajo en Uber”, de Facundo Guadagno ((UBA-IDAES/UNSAM).

Seminario Permanente, Abril 2026 (CAS/IDES)

Introducción

Este espacio de la investigación delimita preguntas, objetivos, conjeturas, pero también tensiones y planteos personales. La construcción permanente del investigador como una variable implica demarcar con precisión los hechos que lo llevaron a ser parte de la pesquisa y su compromiso con la misma. Este es un trabajo sobre Uber, una aplicación móvil que, en apariencia, solo transporta pasajeros de un punto a otro. Eso es lo que observa en su superficie: detrás aparecen nuevas maneras de concebir a las relaciones laborales y un sentido que se resignifica considerando que Uber no tiene los mismos derroteros en cualquier ciudad. Afirmar lo contrario, sería ignorar las particularidades necesarias de la plataforma.

Acabo de remarcar a la ciudad como punto de operación de Uber, y esto no es azaroso, como exploraré en el primer capítulo de esta investigación. Las modernas plataformas de transporte son pensadas para un desarrollo urbano, concebido como novedoso y eficiente. Pero interrogar a la ciudad, o cómo se piensa a la misma, me relaciona de manera directa con el modo en que comenzó esta investigación. La disciplina antropológica, íntimamente ligada con la reflexividad, me lleva a la vigilancia de mis actitudes, nociones, prejuicios y conclusiones. Solamente con una aclaración certera de mis motivos será posible esclarecer el derrotero para estudiar cómo conciben a la categoría trabajo los conductores de Uber.

En primera instancia, cabe aclarar que resido en José León Suárez, localidad del Partido de San Martín, ubicado en la Provincia de Buenos Aires. Los constantes robos que experimenté con el correr de los años me llevaron a tomar decisiones que consideré estratégicas para evitarlos: salir del barrio sería posible en un auto, decisión tomada en 2019. Uber fue una solución a este problema, ya que por un precio bajo podía acercarme a una estación de tren sin experimentar situaciones peligrosas. Desde un primer

momento, me sorprendió la eficiencia, por llamarla de alguna manera, que tenía esta aplicación: monitoreo de los conductores, un sistema de puntuación, automóviles modernos y precios irrisorios. Con el correr del tiempo, los viajes rutinarios se convirtieron en un espacio de interrogación ante un mundo que parecía futurista y dominado por una técnica implacable, donde los conductores me manifestaban placer, preocupación por la inseguridad callejera y marcaban los buenos salarios que obtenían trabajando como conductores de la Uber.

Pero si todo era placer y eficiencia, el dinero llegaba de manera constante debido a la incesante demanda: ¿cómo consideraban al trabajo estos individuos? Parecían libres de elegir su horario, trabajaban en un espacio cómodo y disfrutaban lo que estaban haciendo. Desde su llegada, habían marcado su entrada de altisonantes peleas con taxistas, el sector tradicional del transporte urbano, anunciando, casi, su justificada desaparición. De pronto, me encontré habitando este nuevo mundo de las llamadas “economías colaborativas”, siendo un cliente habitual de Uber, y comencé a indagar sobre esta supuesta armonía laboral. Así, intenté poner en juego mis conceptos previos de eficiencia, pero también de la existencia una relación laboral precarizada, para preguntarme sobre el trabajo en Uber y explorar los distintos sentidos que tiene este vocablo para los choferes, analizando su experiencia, buscando relaciones con los procesos macrosociales que se estaban produciendo. Efectivamente, la categoría trabajo es polisémica y relacional, por ende, cobra sentido considerando al contexto donde es empleada. No puede haber similitud entre dos conductores que afirman cosas distintas de la siguiente índole: uno definiéndose como trabajador autónomo dueño de su tiempo, y otro como trabajador en relación de dependencia con estrictos horarios que cumplir.

En este trabajo se explora la polisemia del concepto trabajo en una plataforma de economías colaborativas, específicamente Uber, indagando sobre cómo se percibe el trabajo, qué sentidos se crean sobre él, qué disputas hay respecto a estas nociones y en qué acciones derivan. La pregunta de investigación que guio a este trabajo fue: ¿qué sentidos le otorgan a la palabra “trabajo” los conductores de Uber? Los choferes actualizan y resignifican los conceptos relacionados con su trabajo según la circunstancia, ponderando aspectos positivos sobre negativos, con el fin de justificar su empleo o prosperar económicamente en esta actividad.

Esta etnografía, y cada uno de los análisis que aparecen en ella, se enmarcan en un proceso de globalización: solamente siendo conscientes de

esta característica puede entenderse el desenvolvimiento de Uber en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). En ese sentido, consideré apropiado dividir este trabajo en tres partes distintas, conectadas entre sí. La primera aborda a la economía globalizada y el tipo de subjetividad que construye, sus impactos en las relaciones laborales y la idea de ciudad que suele conllevar. El segundo capítulo desarrolla la etnografía, donde se podrá dar cuenta de las categorías y temas propuestos por los trabajadores de esta aplicación que, sin importar su condición, terminaron delimitando un patrón de tópicos y nociones a seguir. Por último, realicé un abordaje reflexivo sobre esta investigación, permitiendo una conexión entre sus diferentes fases, pero también alentando, como todo trabajo científico, a que se amplíe la literatura de habla hispana, o más precisamente de Latinoamérica, sobre estas nuevas tecnologías y su impacto en las relaciones laborales y en cómo los agentes entran en conflicto, aceptan y niegan determinadas condiciones para configurar su propia cosmovisión de los acontecimientos.

Uber, economía y Antropología

“La historia del mundo es la disciplina de la voluntad natural incontrolada que tiende hacia la universalidad y libertad subjetiva”. Georg Wilhelm Hegel, citado en Razón y Revolución (Marcuse, 2017:236-237) [1941]

“Acá no hace plata el que no quiere”. Chofer de Uber.

Escribir sobre Uber es narrar los hechos que conforman al capitalismo contemporáneo, su etapa actual, con el fin de comprender los modos de producción que se nos manifiestan para poder observar los sentidos y prácticas que produce y reproduce con agentes que, según la ocasión, aceptan las condiciones, y en otras las interpelan cuestionándolas. Se trataría, de esta manera, del viejo debate sobre agencia y estructura, dos ámbitos que siempre se encuentran en tensión, sin que exista determinismo de uno sobre el otro. Esto sucede porque el individuo se desarrolla en distintos despliegues de sus posibles potencialidades, sin necesariamente llegar a un proceso acabado donde su libertad pueda explotarse en su totalidad (Marcuse, 2017).

Es preciso discernir qué tipo de comportamiento poseen los interlocutores en el trabajo de campo, precisamente, a si son determinados por las condiciones de vida en las que se encuentran o si ellos son los que las realizan. Esto se relaciona, directamente, con el viejo debate respecto a la agencia y la estructura, el cual puede rastrearse fácilmente en las

reflexiones de Plejánov (1946) o Lenin (Duek, 2009) sobre el papel del individuo en la historia, e incluso con agudos comentaristas como Sidney Hook (1958). No obstante, considero que tales discrepancias, o matices según el autor, se encuentran saldadas en un texto fundamental para las ciencias sociales: *La ideología alemana* (2014), de Karl Marx, escrito originalmente entre 1845 y 1846. Aquí se establece que la historia hace a los hombres y estos, con su trabajo, hacen a la historia, en consecuencia, se establece una relación dialéctica que no determina a los individuos y no deja a la historia en manos de héroes o agentes sueltos en el espacio.

Si bien este recorrido puede parecer innecesario, me parece útil para poder establecer que los conductores de Uber no pueden ser concebidos, *a priori*, bajo ninguna aproximación que los condicione en su totalidad, como podría ser el caso de verlos como empleados de un servicio que los hace trabajar, en varios casos, más de doce horas por día, y, por ende, todos los que incurren en esta práctica son explotados. Es verdadero que existe un contrato aceptado por los conductores, que por alguna razón u otra necesitan aumentar sus ingresos, o que son parte de un proceso de globalización económica; pero eso no nos dice nada sobre qué hacen los agentes con esas condiciones, cuál es su reformulación de estas estructuras, qué estrategias diseñan, cómo comprenden su actividad dentro de este trabajo, entre una serie de características a las que solo se puede acceder mediante la comprensión, la *verstehen*, de sus actos.

Tomo el nombre para este capítulo de un libro del célebre antropólogo Jared Diamond, precisamente *El mundo hasta ayer*, no para recuperar el interrogante que el autor se hace - *¿qué podemos aprender de las sociedades tradicionales?* – sino para establecer, al menos, un clima de época, marcado por una nueva manera de concebir cómo trabajamos y las relaciones de producción que se nos manifiestan, novedosas, veloces y dinámicas, que imponen un nuevo paradigma para comprender la vida cotidiana, donde las potencialidades de la libertad, uno de los conceptos fetiches del capitalismo – y de varias tradiciones filosóficas – chocan con nuevos modos de organización de la vida laboral.

Estas abstracciones filosóficas, recogidas desde la tradición hegeliana, nos permiten, por ejemplo, contemplar ejemplos donde la agencia y la estructura están en relación: una investigación, utilizando el método de historia de vida, donde se detalla cómo la crianza de dos judíos les permitió desarrollar habilidades para escapar de la muerte durante el

Holocausto (Berger, 1995); la disputa de estudiantes de último grado contra los límites del mercado laboral inglés (Tholen, 2013); los distintos sentidos que le dan a la violencia los miembros de una barrabrava en un fenómeno masivo como el fútbol (Alabarces et. al., 2008), entre otros, se suman a una serie de casos donde la relación entre agencia y estructura no implica un énfasis de una parte sobre la otra.

Enfatizo estas situaciones con el motivo de ilustrar el caso de la aplicación Uber y el mercado de trabajo en lo que se ha llamado posfordismo¹, globalización o era neoliberal – tópicos sobre los que me explayaré – como una relación constante de tensión entre estructura y agencia. El hecho de querer imponerle a los interlocutores teorías explicativas que den cuenta de sus acciones y pensamientos impide que ellos, como actores sociales, puedan construir teoría. En ese momento, ya no son nuestros interlocutores los que hablan, sino los propios autores sobre ellos mismos.

No obstante, esto no niega la influencia que la estructura pueda tener sobre el individuo, específicamente si se trata del capitalismo, un modo de producción que, a partir de la división internacional del trabajo, parece manifestarse como un hecho dado y natural. Efectivamente, la desnaturalización de este proceso fue recorrida por tradiciones como el marxismo, mientras que, a grosso modo, pensadores de la Escuela Austríaca de Economía, como Friedrich Von Hayek, eran individualistas metodológicos, en consecuencia, la vida social se reproducía espontáneamente por la organización del mercado y el sistema de precios, proceso que Hayek denominó “cataláctica” (Levin, 2003), como herencia de su maestro, Ludwig Von Mises (1986).

Sin embargo, no pretendo hacer una historia de las ideas socioeconómicas, ni tampoco dar cuenta de relaciones capitalistas del siglo XIX o XX, más bien, exploro los modos de producción del posfordismo, fenómeno de fines del siglo XX que perdura hasta la actualidad, en algunas de sus manifestaciones. Cuando menciono a los modos en que se producen las mercancías, estoy eludiendo el debate sobre cuándo comienza la

¹ Este método de producción se caracteriza por ciertos cambios en cómo se conciben las mercancías. Alejado de la mera productividad en masa, el foco se concentra en la particularidad del cliente y sus preferencias, dejando así a la producción en escala para centrarse en el desarrollo de productos especializados (Milani, 2000; Kumar, 2009). Esto devino en especializaciones flexibles, proliferando las franquicias o las empresas tercerizadas, configurando la flexibilización laboral, es decir, la normalización de múltiples trabajos en el tiempo vital de una persona, que no necesariamente cuentan con protección laboral; en todo caso, se prefiere la productividad del trabajador (Kumar, op. cit; Castel, 2010).

globalización², ya que lo considero excesivo para los fines de este trabajo, pero me involucro directamente en cómo aparece en la vida cotidiana.

Rol del investigador

Existen condicionamientos para el investigador que direccionan sus preferencias a la hora de lanzarse a la tarea científica. Weber creía que, si bien los valores estaban presentes dentro de la investigación, debían permanecer ausentes durante la recolección de datos: es decir, los valores se restringen a los momentos previos de la investigación social, solo se aplican sobre el proceso de selección de lo que será estudiado (Ritzer, 1993). La sociología del conocimiento propuesta, principalmente, por Latour, Bloor y Woolgar, sintetizada en el “programa fuerte”, concibe a la ciencia como una representación colectiva, con un determinismo propiciado por la comunidad científica a la que pertenecen los investigadores (Bloor, 1991; Latour y Woolgar, 1995; Barnes, 2014, entre otros). Desde la *moderación* de Weber hasta el determinismo del “programa fuerte”, aparece una noción que mediatiza entre ambas y enfatiza al papel del investigador en su trabajo, problematizándola y sacando provecho de ella para producir conocimiento: *la reflexividad*.

Este concepto, aplicado a la Antropología, responde a cómo los investigadores ponen en juego sus lógicas, son conscientes de las mismas, y entran en tensión con las de los interlocutores (Balbi, 2012). Y al tratarse de esta disciplina en particular, debemos considerar la relevancia del campo, un elemento central en la producción de conocimiento antropológico. Es en este lugar donde se resuelven las tensiones a las que hice mención previamente; siguiendo a Guber (2011):

“Es aquí donde modelos teóricos, políticos, culturales y sociales se confrontan tan inmediatamente - se advierta o no - con los de los actores. La legitimidad de "estar allí" no proviene de una autoridad de experto ante legos ignorantes, como suele creerse, sino de que solo "estando allí" es posible realizar el tránsito de la reflexividad del investigador en tanto miembro de otra sociedad, a la reflexividad de los pobladores” (2011:49-50).

De esta manera, no se pretende extraer de la ecuación al investigador, ni contemplar a sus interlocutores como homogéneos: ambos están actualizando sus marcos de referencia según las circunstancias lo ameriten.

² Aldo Ferrer (1997) y Harvey (1995) la sitúan a partir de la Conquista de América (1492), mientras que Marx en sus *Grundrisse* (2007) consideraba que no existía producción capitalista sin la creación de un mercado mundial, razón por la cual el capitalismo se propagaría. La división del trabajo en Adam Smith (1994) se encontraba en esta misma dirección.

En este sentido, considero apropiado retomar la propuesta de Roger Sanjek (2002) sobre cómo concebir a la etnografía. Si bien Sanjek afirma que la etnografía puede concebirse como producto o como proceso, recomienda hacer énfasis en esta última acepción, donde desarrolla una aproximación triádica, a saber: etnografía, comparación y contextualización. La primera característica se compone por el trabajo de campo, la segunda implica a la discusión teórica y, por último, la tercera se relaciona con procesos macrosociales, como los acontecimientos históricos que enmarcan al fenómeno estudiado, por ejemplo. No podemos ignorar las discusiones teóricas, ni tampoco soslayar a los actores con quienes interactuamos, ya que al ponerse en juego las lógicas del investigador y el grupo al que se aboca, se produce conocimiento original.

Como etnógrafos, nos aproximamos a una realidad que desconocemos, con sus propias dinámicas y saberes, a las que en diversas circunstancias tenemos acceso a través de experiencias distantes, como señalara Geertz (1994), pero en la mayoría de las ocasiones la experiencia del campo, el *estar ahí*, es la única fuente de conocimiento.

Mi interés se encuentra en posicionar esta aproximación metodológica en la Antropología Económica, específicamente en el caso de la aplicación Uber y su aparición en el mercado laboral del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). Mis interlocutores están atravesados por la clase, el género, la circunstancia de poseer o no un auto, su zona geográfica, entre otros factores, que construyen nuevas formas de percibir al trabajo. Efectivamente, esta palabra es polisémica y la precisión sobre el concepto no es muy rigurosa; siguiendo a Da Rosa et. al (2011), la actividad laboral puede ser concebida de manera marxista – resolución de necesidades básicas y alquiler de fuerza de trabajo -, psicológica – satisfacción laboral -, el trabajo concebido como actividad que pueda portar valores sociales (2011:186), o constructivista – donde la comunidad legitimaría qué es trabajo. Hay autores como Moreno (1999) que amplían esta mirada y se enfocan en concebir las relaciones laborales dentro de un proceso histórico de globalización, entendida como flexibilización de la jornada, teletrabajo, y desaparición violenta de otros modos de producción. Todas estas categorías que involucran procesos globales y locales también atañen al investigador, quien vive en la misma ubicación geográfica que estos choferes, por ende, también participa de relaciones globalizadas que en Argentina pueden rastrearse, en rigor, desde la última década del siglo XX, en términos de transformaciones técnico-productivas dentro del trabajo (Damil y Frenkel, 2006).

Dado que la globalización y los procesos que se desprenden de ella pueden ser analizados desde una multiplicidad de disciplinas, considero que es necesario destacar la pertinencia de un enfoque antropológico sobre una de las manifestaciones de la economía globalizada, como es el caso de Uber: las herramientas de la Antropología nos permitirán comprender cómo los agentes económicos conciben al trabajo, la centralidad que ocupa en la totalidad de sus vidas, es decir, desde los aspectos de clase, género, hasta las relaciones familiares.

El trabajo en la era global

“Esto es una changa, yo tengo un trabajo aparte”. Chofer de Uber.

“Some readers may not yet have heard the name, but of which they will hear a great deal in the years to come- namely, technological unemployment. This means unemployment due to our discovery of means of economising the use of labour outrunning the pace at which we can find new uses for labour.”. John Maynard Keynes, *Economic possibilities for our grandchildren* (2010) [1930]

El presente se caracteriza por el cambio constante, sostenía Zygmunt Bauman junto a Carlo Bordoni, en *Estado de crisis* (2016). El trabajo, en su formato globalizado, conjuga al cambio constante con la crisis, el panorama de un mundo que ha transformado radicalmente cómo se reproduce la vida social. La identidad de clase, que en periodos anteriores se asociaba con la solidaridad a un empleo particular, hoy está deteriorada debido a varios factores, aunque prefiero concentrarme en uno que, por su centralidad en la economía globalizada, considero relevante: la flexibilización laboral.

Como una definición mínima de este fenómeno, se podría señalar por flexibilización laboral a la libertad de contratación y el contrato individual de trabajo, lo cual implica menos cargas burocráticas y/o legales para acceder al mercado laboral (Collado García y Baylos Grau, 1994; Albizu, 1997). En *La sociedad del trabajo* (1992), el reconocido sociólogo, Claus Offe, señalaba que no solo debíamos enfocar nuestra atención en la flexibilización y sus disposiciones económicas, sino también en cómo el individuo reconfigura su sociabilidad, la cual parecería sumergirse en el presente para olvidar el pasado. En una visión enmarcada en la tradición del ensayo, Sarlo proponía algo similar con *Escenas de la vida posmoderna* (1994). Estos pueden ser los rastros de incertidumbre general que aparecen en la vida cotidiana y que, laboralmente, se traducen a todos los niveles de la jerarquía (Bourdieu, 1997): los cambios de trabajo, y en el

empleo mismo, son tan veloces que generan inseguridad respecto a la estabilidad laboral. Esto ocurre también porque, en tendencias generales, los sindicatos pierden poder de negociación y la relación entre empleador y empleado se torna bilateral sin demasiados intermediarios (Miguélez, 2004).

A partir de los años 80 del siglo XX cambian las reglas de competitividad, la protección de los Estados se retrae, los mercados se hacen cada vez más inestables e impredecibles, y la tecnología se convierte en obsoleta a gran velocidad: precisamente, cuando la burocracia estatal se reduce, el trabajo se convierte en más dinámico (Miguélez, óp. cit.). Los contratos de trabajo comienzan a considerar una relación laboral mucho más corta en el tiempo, permitiendo que desde la empresa se ahorren costos y que el empleado pueda cambiar de empleo varias veces en su vida.

La literatura sobre la flexibilización laboral es lo suficientemente extensa como para ocupar distintos volúmenes sobre el tópico, sin embargo, analizando estudios de caso podemos inferir algunas de las consecuencias que, aproximadamente cuarenta años de desregulación – con sus matices -, nos han dejado.

Una de las estrategias que se utiliza en el mundo del trabajo a partir de la flexibilización es la variación en números y funciones, es decir, la primera se refiere a la estructura laboral, la cual puede implicar trabajos *part-time* (Smith, 2001), mientras que el segundo concepto remite al intercambio de un trabajador por otro con mínimas interrupciones en el proceso laboral (Kashefi, 2007). Sin embargo, es impreciso utilizar el concepto de flexibilización laboral como si fuese aplicable a cada caso sin observar las particularidades del mercado de trabajo de ese país/región, e inclusive sus condiciones de vida. Partiendo de esta premisa, en sí se hace muy difícil llegar a un consenso respecto a los efectos de este proceso y, más bien, se puede hablar de casos particulares con pocas posibilidades de generalización, al menos, por el momento. En todo caso, si se puede llegar a conclusiones generales, estas implican más a grupos específicos de países que a una región; por ejemplo, las naciones que pertenecen a la OECD.

Se suele homologar a la flexibilización laboral con la existencia de un mercado sin trabas, no obstante, esto pertenece más a aspectos teóricos ya que, en rigor, existen instituciones que regulan el trabajo, ya sea con mayor o menos intensidad (Rodgers, 2007). A partir de esto, se podrían realizar

algunas evaluaciones, con las salvedades metodológicas mencionadas, considerando el reciente *OECD employment outlook 2020: worker security and the Covid-19 crisis*. De esta manera, es posible llegar a algunas conclusiones, por supuesto, entre los países que pertenecen a la OECD. Precisamente, como los Estados que se tomaron para el estudio no presentan homogeneidad en su mercado laboral, economía o política, los resultados son dispares; en sentido estricto, la conclusión es que la regulación laboral sobre el desempleo reduce tanto la creación como la destrucción del empleo. Pueden darse escenarios donde esta regulación sea positiva, como la anticipación de despidos a puestos de gran jerarquía – evitando altos costos y permitiendo una reubicación del trabajador -, o en sectores en declive donde las nuevas contrataciones no son tan fáciles de hacer. Por otra parte, en una recesión macroeconómica, a corto plazo este tipo de regulaciones también resultan positivas. La cara negativa se produce en el núcleo de este proceso global: las protecciones al trabajo disminuyen la movilidad entre empleos, de ramas que ya no son productivas a otras que lo son.

¿Qué convierte a una firma en alta en productividad? La inversión y la innovación; este último punto es donde los trabajadores sufren los cambios vertiginosos en las políticas de empleo (Herstad y Sandven, 2020). En síntesis, la regulación al desempleo lo reduce al subir los costos del mismo, además de disminuir la movilidad laboral; no obstante, hay poco impacto en el empleo agregado.

Capítulo 2

¿Libre para elegir? El empleado asume los riesgos

*“Ahora puedo manejar mis tiempos,
no lo cambio por otro trabajo”.*

Chofer de Uber.

*“Estamos expuestos.
Es una selva donde no sabés quién se puede subir”.*

Chofer de Uber.

En este capítulo etnográfico intentaré dar cuenta de cómo perciben a la categoría trabajo un determinado grupo de conductores de la plataforma Uber en el Área Metropolitana de Buenos Aires, un registro hecho entre mayo y diciembre del año 2019. Este enunciado, sobriamente, explicita varios problemas, pero esconde otros, y en consonancia con una actitud científica, debo esclarecerlos. En primer lugar, ninguna conclusión a la que se llegue en base a las vivencias de los choferes implica llegar a conclusiones generales, más bien, solicitan más investigación sobre la materia, dado que la literatura especializada es, más bien, insuficiente para arribar a generalizaciones. Como todo trabajo científico, lo

expuesto a continuación pretende aportar nuevas perspectivas sobre el trabajo en la era global sobre Uber en Buenos Aires, pero no agota el campo, más bien, alienta a que se realicen más investigaciones al respecto

Habiendo hecho las aclaraciones metodológicas, creo que es pertinente describir el contexto histórico en el que se llevó a cabo la investigación, ya que permitirá comprender de una manera más fidedigna la situación en la que se desarrollaron los acontecimientos. No obstante, siguiendo a la rica tradición reflexiva en Ciencias Sociales, de comienzos interpretativos en los pensadores hermeneutas, cabe señalar mi implicancia dentro del trabajo de campo.

No pretendo hacer un recorrido cronológico, sino una reflexión respecto a cómo me aproximé al campo y a la interacción con mis diversos interlocutores. Desde un primer momento creí que los choferes de Uber eran explotados, una premisa *a priori* que, en rigor, conviene problematizar bajo dos esferas, para nada peyorativas: la idealista – los términos subjetivos que permiten observar cómo los conductores se conciben a sí mismos – y la materialista – la cual responde a condiciones externas sobre qué es explotación y qué no lo es -. Esta tarea es ardua, y pretendo resolverla en el transcurrir de los siguientes capítulos.

Como mencioné, Weber afirmaba la necesidad de esclarecer los valores y preferencias del investigador en sus trabajos; esto resulta fructífero al momento de comprender los fenómenos sociales, siguiendo una rica tradición filosófica, hermenéutica, que se rastrea en Schleiermacher, Dilthey, Gadamer, entre muchos otros, y que en Antropología puede hallarse en Clifford Geertz, Tim Ingold e incluso Victor Turner, entre otros. No puede concebirse a la antropología reflexiva, ya mencionada, sin estos antecedentes; a partir de ahí es donde podemos analizar al investigador con un bagaje epistemológico certero.

En ese sentido, *a priori* partí afirmando que los trabajadores de Uber eran explotados y, en consecuencia, no tenían agencia alguna, más bien, respondían a las directivas de llevar a un pasajero de un punto hacia otro. Este tipo de razonamiento guarda su relación, precisamente, al uso corriente de las economías colaborativas: uno espera ser llevado de un punto a otro, y en la conversación informal que puede surgir con el chofer, no existe, necesariamente, una reflexión

respecto a las estrategias que desarrollan para hacer más apacible su trabajo. Respecto a mi rol como consumidor, solo me interesaban sus bajos precios. Al vivir en el conurbano bonaerense, estaba acostumbrado a tomar remises, una modalidad de transporte urbano que se da en la Provincia de Buenos Aires, y que, al momento de hacer la etnografía, oscilaban sus precios mínimos entre \$90 y \$100, mientras que Uber lo hacía entre \$70 y \$74. Por otra parte, los automóviles eran de una gama superior, podía ver en tiempo real el trayecto del chofer y chatear con él. Esta transparencia me hizo optar por la aplicación antes que el servicio tradicional, el remis.

Si bien en algunas conversaciones informales varios choferes me transmitieron su preocupación por los robos y las cuentas falsas – un tema que se volvería central en mi trabajo de campo – esto solo parecía corroborar mi hipótesis sobre la explotación de estos trabajadores. Pero no realicé ninguna indagación respecto a cuánto había de veraz en la configuración de una cuenta, si el mapa de la aplicación era realmente fidedigno, o si los asaltos que podían producirse de pasajero a chofer eran frecuentes o no: estas inquietudes surgieron en el trabajo de campo.

En consonancia con lo propuesto por Balbi (2012), no considero que la llamada “perspectiva nativa” indique una mera recolección de testimonios puros, donde se estaría permitiendo escuchar, sin ninguna mediación, a la palabra de nuestros otros. Por el contrario, la relación que se construye entre el antropólogo y sus interlocutores es dialógica, ya que el investigador interviene al preguntar y al construir el texto antropológico, donde terminará optando por determinados argumentos obtenidos del campo. No obstante, en términos de convenciones analíticas, es posible utilizar el término “perspectiva nativa”, para facilitar la comprensión del texto (Balbi, 2012:487). Aprenderlo en su totalidad es imposible, por eso, cada investigación implica un recorte. En ese sentido, también coincido con Grimson (2003) en que el investigador es parte de lo que investiga, es decir, forma parte de la misma sociedad.

El hecho de integrar un mismo espacio social no implica compartir los mismos sentidos respecto a las acciones que se llevan a cabo. Un automóvil de Uber puede significar un lugar de paso, el lugar donde hago trabajo de campo, o

un espacio con calefacción o aire acondicionado cuando el clima se haga difícil de soportar; el conductor, por su parte, puede ver al mismo auto como su herramienta de trabajo, su oficina y la temperatura del ambiente puede resultarle indiferente. Por esa razón me parece relevante recuperar el concepto de “fusión de horizontes”, acuñado por Gadamer en el clásico *Verdad y método* (1999), donde se entiende que la comunicación entre dos individuos comprende dos formas distintas de ver el mundo; en consecuencia, no puede esperarse que dos personas que residan en el mismo partido, barrio u hogar, aprehendan el conocimiento de una manera idéntica.

Respecto a la noción de reflexividad, fundamental para el desarrollo del trabajo antropológico, desarrollaré una definición basándome en Guber (2011): (i) equivale a la conciencia del investigador sobre sí mismo y sus condicionamientos sociopolíticos; (ii) quien investiga no es ajeno a las instituciones académicas de las que es parte e (iii) implica estudiar desde la lógica práctica de los actores. Estos tres supuestos deben estar en revisión, examen o vigilancia, como sugieren Bourdieu y Wacquant (2005), autores mencionados por Guber. Concluyendo lo respectivo a la aproximación etnográfica, recupero el trabajo de Sanjek (2005), referido en el primer capítulo, ya que desarrolla una aproximación triádica entre el trabajo de campo, la discusión teórica y los procesos macrosociales, abordaje que empleé en esta investigación.

Uber y Argentina: conflictos en la aldea global

En abril de 2016, la empresa Uber comenzó sus actividades en la República Argentina. A los pocos días, contaba con manifestaciones callejeras de taxistas que, como mínimo, realizaron 25 cortes en la Capital Federal²⁰. ¿Por qué ocurrió esto? ¿Se explica, sin más, porque Uber es disruptivo para cualquier mercado tradicional? En parte. La realidad es que Argentina estaba atravesando un proceso de estanflación, ajustes en los servicios públicos, reformas en el Estado, y un aumento del desempleo y la inflación. Los números macroeconómicos parecían estabilizarse para mediados del año 2017, ya que la pobreza había bajado al 25,7%, la indigencia al 4,8%²¹ y el desempleo al 7,2%²². Sin embargo, tal estabilidad fue pasajera, ya que dos crisis cambiarias, junio y agosto del 2018, elevaron el tipo de cambio, provocando un espiral inflacionario que derivó en un aumento de la pobreza al 32%, y un 6,7% de indigencia²³, mientras que el desempleo se elevó al 9%²⁴.

De cualquier manera, estas estadísticas esconden, o más bien no enfatizan, sobre ciertos aspectos de su construcción. Por cuestiones de simplificación, los informes trimestrales de la Encuesta Permanente de Hogares (EPH) no relevan datos como el acceso a agua potable, luz eléctrica, gas o prestaciones médicas;

²⁰ Redacción. (15 de abril de 2016). Taxistas liberaron los piquetes contra Uber. La Nación. Recuperado de <https://www.lanacion.com.ar/buenos-aires/taxistas-haran-piquetes-en-toda-la-ciudad-para-protestar-contra-uber-nid1889596>

²¹ Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2018). Incidencia de la pobreza y la indigencia en 31 aglomerados urbanos. Recuperado de: https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/eph_pobreza_02_17.pdfhttps://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/eph_pobreza_01_17.pdf

²² Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2018). Mercado de trabajo, principales indicadores. Recuperado de: https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/EPH_cont_4trim17.pdf

²³ Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2018). Incidencia de la pobreza y la indigencia en 31 aglomerados urbanos. Recuperado de: https://drive.google.com/file/d/1ax8XyE_Py5fOn_88ynFthOLJcaggn2xV/view

²⁴ Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2018). Mercado de trabajo. Tasas e indicadores socioeconómicos. Recuperado de: https://www.indec.gob.ar/uploads/informesdeprensa/mercado_trabajo_eph_3trim18.pdf

más bien, esto se lleva a cabo cada diez años en el censo nacional. Otro aspecto problemático es la definición de “desempleo”. Popper se preguntaba: “¿cuáles son las mejores fuentes de error, y a las que podemos y debemos dirigirnos, en caso de duda, como corte de apelación final?” (2004:49); efectivamente, debemos esclarecer conceptos y enunciados. ¿A qué se refiere el Instituto de Estadística y Censos (INDEC) cuando utiliza la categoría “desempleo”? Específicamente, el órgano define a este concepto como “personas que, no teniendo ocupación, están buscando activamente trabajo y están disponibles para trabajar” (INDEC, 2018:28). En consecuencia, no se contabiliza a la población subocupada²⁵, ni mucho menos a la población inactiva²⁶. No pretendo desestimar las estadísticas del ente en cuestión, solo remarco que la situación del empleo en Argentina es mucho más grave que la reflejada en estos números.

Por otra parte, la pobreza, tanto en Argentina como en el resto del mundo, se mide utilizando ingresos, ya sea para individuos u hogares; si bien tal medida es preferida debido a la simplificación que permite en términos comparativos, ya que homogeniza la muestra, esconde algunos indicadores que permiten dar cuenta de cómo vive la población, como puede ser el caso del acceso a agua potable segura, conectividad a internet o proximidad a un centro sanitario.

De cualquier manera, las estadísticas mencionadas anteriormente están aplicadas a la totalidad del país, mientras que esta etnografía fue realizada en el AMBA; en consecuencia, ahí es donde se debe puntualizar. Considerando al *Nivel de calificación según sexo 2016-2019 de la Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS)*, en Capital Federal, tanto hombres como mujeres se distribuyen un 9,3% de mano de obra no calificada, mientras que en los 24 partidos del conurbano las cifras ascienden a 16,7% para varones y 28,4% para mujeres²⁷.

²⁵ “Se refiere a la subocupación por insuficiencia de horas, visible u horaria, y comprende a los ocupados que trabajan menos de 35 horas semanales por causas involuntarias y están dispuestos a trabajar más horas “(ídem)

²⁶ “Conjunto de personas que no tienen trabajo ni lo buscan activamente. Puede subdividirse en inactivos marginales e inactivos típicos, según estén dispuestos o no a trabajar” (ídem)

²⁷ UNGS. (2019). *Nivel de calificación de la población ocupada en la ocupación principal, según sexo*. Recuperado de: <http://observatorioconurbano.ungs.edu.ar/wp-content/uploads/285-Nivel-de-Calificacion-segun-sexo-2016-2019.pdf>

Las personas retiradas que percibían una pensión, mano de obra que también se dedicaba a Uber, habían perdido un 11,1% y 7,9% de poder de compra, respectivamente, entre conurbano y Capital Federal²⁸. Las tasas de empleo no registrado ocupan un 38% y 19,6% entre el conurbano y CABA, respectivamente²⁹. Analizando este balance podemos concluir que existen niveles considerables de informalidad laboral, baja calificación e individuos retirados que, en teoría deberían poder subsistir con sus pensiones, pero que perdieron poder de compra en comparación con años anteriores. La existencia del empleo informal indica que esta posibilidad de subsistencia es una mera formalidad.

Considero que un estudio etnográfico no puede valerse solo de testimonios, sino que estos deben relacionarse con la vida material de los interlocutores; en este caso, la relación es dialéctica entre las condiciones de vida de los conductores, su experiencia con Uber y las decisiones que toman.

El camino del emprendedurismo

La fuerte noción de autosuperación que se manifiesta luego del toyotismo, con una marcada impronta de flexibilización laboral, hace que se relacionen armónicamente las ideas propuestas por Uber y la estrategia de negocios que proponen las economías colaborativas. Con esto me refiero a que un mercado flexibilizado, que enfatiza la productividad y la particularidad de cada consumidor, resulta ideal para construir un discurso donde se aliente a la independencia laboral, financiera y el ascenso social gracias al propio trabajo, por el solo hecho de usar un bien infrautilizado que transporte a pasajeros de un punto a otro.

²⁸ UNGS. (2019). *Evolución de los ingresos medios de jubilaciones y pensiones nominales y reales*. Recuperado de: <http://observatorioconurbano.ungs.edu.ar/wp-content/uploads/426-Ingresos-no-laborales-2017-2019.pdf>

²⁹ UNGS. (2019). Mercado de trabajo: Tasa de actividad, tasa de desocupación y tasa de empleo no registrado según sexo y edad. Recuperado de: <http://observatorioconurbano.ungs.edu.ar/wp-content/uploads/263-Mercado-de-trabajo-Tasa-de-actividad-tasa-de-desocupaci%C3%B3n-y-tasa-de-empleo-no-registrado-1.pdf>

Como se señaló en el primer capítulo, Uber busca implementar la idea de que uno es su propio jefe³⁰. El creador de la aplicación, Travis Kalanick, es visto como un emprendedor de *start-ups*³¹ y a partir de ahí, con el desarrollo de una aplicación donde “uno es su propio jefe”, se entiende que las relaciones de dependencia quedaron en el pasado. Esta iniciativa, que resulta, al menos, problemática, tiene sus inconvenientes desde la vacuidad semántica del concepto “emprendedor”, el cual parece relacionarse más con la idea de crear aplicaciones o empresas de tecnología. Sin embargo, dado que Uber facilitaría el acceso a un mejor nivel de vida, donde no se dependería de jefes, cada chofer sería un emprendedor, en el sentido de que comenzaría un camino de independencia y lo alejaría de empleos en relación de dependencia.

Considero pertinente problematizar el concepto de emprendedor, el cual posee una densa carga semántica y es inalienable de los procesos socioeconómicos que acontecen a nivel macrosocial. En ese sentido, recupero el apartado de Patricia Vargas, *La hormiguita burguesa. Narrativas de ascenso social y actualizaciones de clase (media) entre los diseñadores porteños*, compilado por Adamovsky et. al. (2015), donde se señala que la autosuperación se inscribe dentro de un marco de sentidos marcado por la carencia, los cuales responden al imaginario de la clase media y suelen diferenciarse las siguientes características: “tener auto, vacacionar, viajar, estudiar, habitar cierto sector de la ciudad” (Vargas, 2015:272). Como se observa, las cualidades que se ponen en cuestión son urbanas: efectivamente, se trata de vivir en la ciudad, y a partir de ahí desarrollarse con mercancías modernas, como un automóvil, y las obligatorias vacaciones que garanticen el descanso de la ajetreada vida en la urbe que, no obstante, es el modelo de hábitat que se propone dentro del toyotismo.

Como se mencionó previamente, a partir de los últimos cuarenta y cincuenta años se produjo la llamada “neoliberalización de los mercados”, lo que algunos académicos denominaron “la hegemonía neoliberal” (Plehwe, D. et. al, 2007). Esta etapa del

³⁰ Esto se refleja en la misma página web de la aplicación: <https://www.uber.com/us/es/drive/>

³¹ Redacción. (24 de junio de 2017). *Travis Kalanick de Uber y otros 4 casos de emprendedores que tuvieron que renunciar a las empresas que habían creado*. BBC mundo. Recuperado de: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-40376010>

capitalismo enfatiza el rol del individuo, premiando a la productividad y la creatividad, sin requerir horarios ni salarios fijos (Castel, 2010), entre otras características. En antropología el concepto de emprendedor ha sido muy discutido dentro del cambio en las sociedades (Barth, 1972; Geertz, 1963). Siguiendo a Vargas (óp. cit), los trabajos que se observan desde los años noventa remarcan que el emprendedor no es un individuo autónomo y autosuficiente, sino que se inscribe en diversas redes y lenguajes; el consenso parece mostrar cierta adscripción a un imaginario socioeconómico medio o medio-alto, una valoración de determinadas conductas – esfuerzo, ascenso social -. En síntesis, puede afirmarse que las conductas responden al toyotismo y trabajo por productividad, claves para comprender la hegemonía neoliberal, y que es incorrecto hablar de un individuo aislado que cumple contratos voluntariamente.

Uber no es una empresa que proponga un modelo de negocios alternativo a este abordaje sobre la vida laboral, más bien, lo enfatiza: no tiene empleados, solo conecta a individuos para que transporten a pasajeros de un punto a otro, y las horas de trabajo son elegidas por el conductor. Sin embargo, las contradicciones se evidencian rápidamente: la empresa reclama una comisión de 21% mensual sobre el total de ganancias, mientras fija la tarifa y establece que cancelar una determinada cantidad de viajes sin una justificación válida implica la cancelación de la cuenta. Efectivamente, esto incurre en que el trabajador esté en una relación de dependencia y, más aún, observe las asimetrías de información que proporciona la aplicación.

Pero al abordar lo que reflexionan los choferes respecto a la tarea, no parece haber un alejamiento sobre lo propuesto por la empresa. Tomé un Uber a las 20:30 hs en el Partido de San Martín, precisamente desde San Martín hasta José León Suárez. Atravesamos zonas como San Andrés o Malaver que, generalmente, no suelen ser consideradas seguras por sus habitantes. Entablé exitosamente una conversación con Martín Gustavo, de aproximadamente 40 años, oriundo de Pilar, GBA. Martín fue cortés, algo que se lo atribuyó a su pasado como remisero, una característica que surgió espontáneamente de la charla: “yo antes era remisero, ¿viste cómo es? *Tenés que tener buena onda*”.

El pasado como chofer profesional parecía marcar en Martín Gustavo una señal de buena predisposición con los clientes, pero este carácter que se le había

convertido en algo usual, cobró una especial relevancia con el sistema de reseñas de Uber: “*el tema es que acá te evalúan*”, señalaba Martín. Mientras recorríamos los suburbios de Chilavert, una zona, junto a José León Suárez, marcada por la presencia de remises, Martín me remarcó que la existencia de remiserías era perjudicial, porque no había control alguno sobre el chofer, y los precios eran aleatorios. De esta manera, el sistema de reseñas de Uber parecía ser un beneficio para controlar la buena o mala conducta del chofer, algo que no parecía ocurrir con los sectores tradicionales en el mercado de transporte urbano; y si bien esto es importante, es necesario destacar que una serie de malas puntuaciones injustificadas puede devenir en la cancelación de la cuenta. Respecto a la composición de la tarifa, como se mencionó, tiene un precio más bajo que la de los remises, pero se compone por mecanismos que Uber considera apropiados, más allá de los momentos de alta demanda, donde el precio se dispara, y la única explicación es que el servicio está siendo más requerido en ese momento.

Suele remarcarse la rivalidad entre los conductores de Uber y los taxistas, y efectivamente esto es real, pero el conurbano bonaerense presenta otras problemáticas: los remises son los transportes que se acercan a las áreas más peligrosas. Las remiserías no suelen estar registradas y, en ese empleo informal, parecerían competir con Uber. Sin embargo, como se verá, abundan los testimonios en los que el conductor se desplaza de una remisería a Uber.

No obstante, puede haber excepciones: dos vecinos míos de José León Suárez son remiseros y no manifestaron deseos de trabajar en la aplicación. “¿Para qué lo quiero si ya tengo mis clientes?”, me comentó mi vecino Saúl una tarde, cuando en una conversación informal surgieron mis estudios como tema de conversación. Una situación similar ocurrió con Fabricio, otro de mis vecinos, a quien encontré caminando por el barrio. Comenzamos a hablar de cuestiones laborales y se refirió con desgano a su trabajo en una remisería barrial, frustrado porque Uber no le “sirvió”: “*no sé, terminé perdiendo plata*”. Curiosamente, en un viaje en Uber muy corto dentro del barrio, que hice por una urgencia, el chofer me comentó que había trabajado en la remisería “Los Amigos”, la misma de Fabricio, y señaló cómo empezó a escasear el trabajo desde que Uber ingresó al mercado, razón por la cual se unió a la plataforma. “Es al único boludo al que no

le funciona, paso por ahí y están todos muertos”, me señaló el conductor sobre Fabricio y sus ex compañeros.

Este tema no es menor y se va a desarrollar posteriormente, pero Uber no implica, necesariamente, acumular dinero fácilmente, sino que los choferes desarrollan estrategias para poder aumentar sus ganancias, además de estar sometidos a peligros constantes por una combinación entre alta demanda y cuentas falsas. Sin embargo, esto continúa poniendo en disputa a la autonomía del trabajador de Uber, ya que el aprendizaje de estas estrategias puede relacionarse, fácilmente, con una manera de hacer más eficiente su productividad y convertirse, así, en sus propios jefes.

“*Vos sos autónomo, a mí no me contrata Uber, yo manejo mis tiempos, cuándo me desconecto y cuándo quiero trabajar*”, me comentaba Martín Gustavo. Su afirmación era correcta, pero muestra las dificultades que presenta este trabajo ya que él es *chofer*, y como tal, no es propietario de un automóvil, sino que lo alquila. “Vos viste cómo es, yo le tengo que dar una luca³² - \$1000 – a mi patrón, pero bueno, si no llegás lo vas negociando”. Esto resulta interesante porque, efectivamente, hay libertad del trabajador para elegir sus tiempos laborales, pero hay quienes poseen más capital y están dispuestos a alquilar fuerza de trabajo, quizá, por esa razón, Martín Gustavo señaló que este era un trabajo “*re precarizado*”, en referencia a la desprotección laboral que percibía, y en cómo la empresa no se hacía cargo de algún inconveniente que ocurriera dentro del vehículo.

Tales declaraciones me parecieron reveladoras, porque se contradecían con la imagen y el discurso que propone Uber: no todos pueden ser sus propios jefes, y esa premisa no es universal. Las dificultades para adoptar un discurso se hacían tangibles en la materialidad de mis interlocutores que encontraban contradicciones entre lo propuesto por la empresa y su realidad laboral. Por otra parte, existen limitaciones para poder acceder al trabajo en la plataforma, por ejemplo, poseer un auto con un mínimo de diez años de antigüedad. Esto hace que muchas personas decidan alquilar automóviles para poder trabajar, pero desde el punto de vista del

³² “Una luca” es el término que en Argentina suele utilizarse para referirse a \$1000

cliente, la flota siempre tiene una oferta confortable, y solo en algunos casos pueden encontrarse automóviles en mal estado, aunque esta no suele ser la situación general.

En el mismo sentido de concebirse como libre y autónomo, Federico, de 31 años, en un largo viaje desde Palermo hasta San Martín, no dudó en afirmar que él era su propio jefe, sin vacilación alguna. Esto lo relacionaba con un espíritu emprendedor que lo había llevado a crear una empresa que se fundió “porque la cosa estaba complicada” – en referencia a la recesión económica de 2018 – y una productora audiovisual que tuvo la misma suerte. Me llamó la atención su buena predisposición para hablar entusiastamente, con un grabador prendido mediante, comentándome cuánto disfrutaba de que esto sea su trabajo, ya que le parecía divertido y una forma práctica de ganar dinero. Disfrutaba la conversación y le pareció un momento donde podía desarrollar sus ideas sobre Uber. En el recorrido desde la Capital Federal hacia la Provincia de Buenos Aires, Federico señalaba bondades de la empresa: *“acá no necesitás de nadie, no hacen falta sindicatos, vos te manejas solo”*. Pero mientras transcurría el trayecto, comencé a pensar que, efectivamente, había problemas con estas afirmaciones, ya que el conductor debía pagar una comisión, dependía de una formación de la tarifa por parte de la empresa y de una plataforma. Le pregunté a Federico sobre esas cuestiones y su tono cambió abruptamente y se tornó dubitativo:

“FE: Ah... ahí me mataste, che. La verdad que puede ser, porque, claro, siendo más justos yo tengo que pagarle a Uber y no soy totalmente libre.

F: Pero aún así podés manejar tus tiempos.

FE: ¡Eso sin dudas!

F: ¿Pero creés que sos autónomo, entonces?

FE: Y... es una zona gris. No sé. Por una parte, sí, pero yo también dependo de la aplicación, no es que soy mi propio jefe así nomás”.

Las concepciones de libertad y autonomía no parecen ser categorías estáticas entre los choferes. Como se aclaró en el primer capítulo, la afirmación de que el conductor es su propio jefe con Uber no es verdadera, pero esto no es relevante si los usuarios creen que sí lo son. Más aún, es importante concebir que las categorías de autonomía y libertad pueden ser operativas para que los individuos se sientan a gusto en su trabajo y construyan una subjetividad

relacionada con sus propias creencias. Fuera de esto, la disputa entre conceptos y su significado no está saldada afirmando que los sujetos pueden resignificar nociones según la situación, sino que en algunos casos pueden estar cargados de una negatividad que los haga operar de distintas maneras.

En otro viaje desde la Capital hacia la Provincia, junto a Mariano de 45 años, el tono de la conversación fue efusivo, básicamente porque el chofer mostraba cierto disgusto con la jornada o el trabajo en sí. En su relato remarcó que era casado y con dos hijos, una situación que le demandaba más horas laborales, aunque, en términos de Uber y la economía globalizada, Mariano se refería a la necesidad de aumentar su productividad para aportar el dinero suficiente para sustentar a su familiar.

Pero en esta dinámica en la cual una persona tiene que aportar cierta cantidad monetaria para que una familia pueda vivir, aparece un horizonte de incertidumbre, una característica típica de los nuevos medios de producción, como se señaló en el primer capítulo. ¿Qué pasa respecto a los aportes del retiro? ¿Quién corre con los gastos, por ejemplo, del seguro para el automóvil?

“F: - Me comentaste lo de la licencia profesional, pero si chocamos... no sé si hay un seguro

M: - Mirá, acá tengo todo – abre la guantera del auto – permiso para ser chofer profesional, papeles del seguro, ahí ves la VTV³³. Además, acá te obligan a ser monotributista

“F: – Ah, pero estás al día.

M: – Sí, Uber te da la opción de elegir entre varios seguros. *Eso lo pagás vos*”.

De esta manera, es el individuo quien asume el riesgo; en todo caso, la empresa lo hace al inicio, al comenzar a funcionar, pero luego solo conecta a personas que poseen bienes infrautilizados para satisfacer servicios. Por esa razón hubo un cierto señalamiento la frase “*eso lo pagás vos*”, la cual se relaciona con la historia laboral de Mariano y cómo llegó a Uber. Antes de esta actividad era vendedor de autos en Villa Ballester y perdió su trabajo “*dadas las públicas consecuencias*”, algo que remarcó con descontento en plena recesión económica de 2018. Su pareja también había perdido el trabajo, conformando así una

³³ La VTV, o Verificación Técnica Obligatoria, es el control periódico del estado mecánico y de la emisión de gases contaminantes de los automotores. En todo el mundo, millones de vehículos la realizan obligatoriamente como requisito para circular

situación en donde el dinero había dejado de ingresar a la familia; fue en ese momento cuando Uber apareció como una fuente de ingresos que permitió el sostenimiento familiar, al menos en términos económicos. Mariano se refirió a esto como: “la salida laboral más rápida que tuve para poder generar dinero a diario y no perder el nivel de vida”. Efectivamente, sus declaraciones sobre “generar dinero a diario” son atinadas, ya que Uber es una actividad rentable según la productividad: “estaba acostumbrado a vivir con lo que ganaba antes, que podían ser cincuenta, sesenta, setenta mil pesos. De pronto te encontrás con que estás ganando diecisiete, dieciocho y no llegás”.

No obstante, esto era un poco contradictorio con lo que luego me señaló:

“F: - ¿Te alcanza para vivir mensualmente con Uber?”

M: - Yo lo creo suficiente porque me encargo de que así sea. Acá uno genera su propio dinero. Es lo mejor y lo peor que te puede pasar, manejas tus horarios, vos sos el generador de ingresos. Trabajando de esta manera no puede ser nunca insuficiente. Si trabajás a conciencia, buscando generar cierta cantidad por día, es imposible no lograrlo. Esto es como ser un emprendedor. El emprendedor es dueño de su horario y de su ingreso. Tiene que pasar algo muy importante para que yo no vuelva a mi casa con el dinero que necesito”.

No obstante, en el horizonte de Mariano, Uber estaba lejos de ser un empleo permanente:

“Imaginate que hay mucha gente que dentro de un año se va a caer del sistema si no puede cambiar el coche. A partir del año que viene el mínimo para Uber es 2010. A mí me va a pasar dentro de dos años. Tampoco es que este es el laburo de mi vida, no me quiero morir haciendo esto. Yo desde los 22 años me dediqué a la venta de autos en Volkswagen, Ford, BMW. Me capacité para eso. Si algún día vos tenés que salir y trabajar de lo que sea para zafar lo vas a hacer, pero no es tu vocación. Yo me profesionalicé vendiendo autos. Me gusta e hice mucha plata en eso, es un rubro que me encanta, pero hoy no es redituable. Ojalá que todo cambie y pueda volver a lo que estaba haciendo, pero si no sucede dentro de dos años me voy a caer del sistema si no puedo cambiar el auto. No lo cambio ahora porque me parece una locura que me cobren un interés del 75%. Yo tengo amigos con concesionarias en Ballester a las que puedo ir, elegir el auto que quiera y empezar a pagárselos, pero me parece una locura que la tasa de interés sea tan alta. Hoy puedo elegir porque todavía me quedan dos años, pero después no sé qué va a pasar”.

El escenario de incertidumbre se desprende de los requerimientos de Uber para que se acepten automóviles en la flota, ya que el límite para la entrada es un auto modelo 2009, es decir, diez años de antigüedad para el período en el que se realizó la etnografía. Pero el énfasis está en la percepción que Mariano tiene sobre este empleo: es algo temporal, no obstante, considera que puede haber otros empleos donde se pueda *morir trabajando de eso*. Esto lo relaciona con la

falta de *vocación* para ser chofer, una categoría que cobrará relevancia conforme se analicen otros testimonios.

De los conductores que participaron de entrevistas en profundidad, siete fueron remiseros o se dedicaron al transporte urbano: Martín Gustavo, Marcelo, Roberto Esteban, Lucrecia María, Alejandro, Carlos María y Luciano Federico. Exceptuando a Lucrecia, todos hablaron negativamente de los remiseros y en todos se podía manifestar esta *vocación* de la que hacía mención Mariano. Ninguno se quejó de las largas horas de trabajo, la inseguridad, la comisión que debían pagar a la empresa, o cualquier otra dificultad; de hecho, si lo hacían era minimizando sus consecuencias. Para Marcelo la aplicación era un *espectáculo*, Roberto Esteban la encontraba *moderna y práctica*, y para Lucrecia María *era un placer trabajar de esto*. Lo que se observa es que quienes han tenido experiencia en el transporte urbano encuentran a Uber como una opción superior a lo que hacían antes, y les restan importancia a las externalidades negativas.

Sin embargo, parece que en todos sus relatos se conjuga una crisis en el sector, sumado a la recesión económica: “depende de la experiencia de cada uno, hay mucha gente que no fue ni remisero ni nada y tenés la otra, los que estuvieron en algo”, me comentaba Roberto Esteban para luego remarcar que él siempre estuvo “transportando gente”, es decir, estuvo en remiserías, viaje de recreación para jubilados, turismo en general, pero cerró su recorrido comentándome: “*había laburo, eh*”. Estas ideas sobre el transporte urbano aparecen en un momento donde las nuevas aplicaciones de movilidad urbana están rompiendo el mercado, alterando prácticas que antes eran comunes. Pero Roberto Esteban había dejado esos empleos temporales para dedicarse completamente a Uber, ya que le brindaba mayor estabilidad laboral.

Rodrigo, ex empleado de Unilever, una fábrica de productos de limpieza que tuvo una clausura en una filial argentina, tomó Uber porque le recomendaron que era la forma más rápida de conseguir trabajo. “*No hay laburo*”, me comentaba en viaje desde José León Suárez hasta Vicente López, “arreglé con la empresa, me dieron una plata y ahí me puse a trabajar de esto, pero seguí tirando currículums”. El viaje fue en julio de 2019, momento de crisis en el país que, al cierre de la administración de Mauricio Macri, reflejaría una cifra de,

aproximadamente 25.000 PyMEs cerradas³⁴. Uber no le gustaba a Rodrigo, no se sentía cómodo, por eso quería otro trabajo, pero confesó, desganado, que, a sus cuarenta años, y con un pasado de empleado de fábrica, obtener una posición laboral que lo satisfaga sería complicado. Nuevamente, la idea de poder conseguir un trabajo fácil es subjetiva y se relaciona con las experiencias personales de cada individuo.

En este caso, el chofer me señaló que lo ideal le hubiese resultado trabajar en otra cosa y que Uber sea un ingreso extra, similar al escenario de su padre, que era jubilado, pero realizaba viajes con la plataforma para ganar algo más de dinero. Sin embargo, Rodrigo destacó su urgencia para invertir el dinero que le dieron desde la fábrica luego de la quiebra, así que le pregunté si sabía qué habían hecho sus compañeros, ya que quizás compartiera una experiencia similar. Solo recordó un caso, un ex compañero suyo que recibió una indemnización, pero no la invirtió, confiado en que conseguiría trabajo. *“Y ahí está todo el día en la casa, desesperado, no hace nada”*, señaló Rodrigo, remarcando que él sí había hecho algo, una inversión laboral en un automóvil.

La experiencia de los conductores parece resultar clave para quienes no son propietarios de los autos, ya que los predispone de una manera distinta al hecho de pasar una carga horaria tan significativa en un auto. Más allá de que esto implique pagar una comisión a Uber y al dueño de la flota, los conductores toman esta situación como parte de la rutina. Resulta ilustrativo el testimonio de Carlos María al respecto: *“esto es fenómeno, acá tenés otra clase de gente”*. Precisamente, la última parte de tal afirmación, donde se señala que hay *otra clase de gente*, es la que merece una profunda exploración, ya que a priori, parecería discriminatorio, e incluso, contradictorio con la alta tasa de criminalidad hacia choferes que registré en mi trabajo de campo, un tópico que desarrollaré particularmente. No obstante, ¿a qué suelen referirse los conductores con *otra clase de gente*?

³⁴ Redacción. (20 de enero de 2020). Datos oficiales: en la “era Macri” cerraron 25.000 empresas Pymes. Iprofesional. Recuperado de: <https://www.iprofesional.com/management/307732-otros-otros-Datos-de-AFIP-cuantas-empresas-pymes-cerraron-con-Macri>

Particularmente, el caso de Carlos María contiene ciertas características que otros no, ya que *otra clase de gente* remite a un: “Son todos chicos jóvenes los que usan esta aplicación, chicos como vos, y hablás lo más bien con ellos, está muy bueno”, me comentaba Diego (43), una referencia que se relaciona con otras recogidas en mi trabajo de campo que señalan lo mismo: una suerte de comodidad particular con los pasajeros, como si Uber les permitiera esparcirse. “*Es bueno, pasás el día conversando con gente*”, también me comentaba Walter Alberto (37).

Sin embargo, Guillermo (29), me lo dejó en claro: “Es un trabajo particular, manejas tu tiempo, no tienes presiones, conoces gente. Te conectas y desconectas cuando tú quieres”. De esta manera, la percepción laboral sobre Uber no puede ser homogénea, sino que se relaciona las propias relaciones que construyen los conductores con los pasajeros. Este plano subjetivo no pretende soslayar la cantidad de horas trabajadas ni las condiciones en que se llevan a cabo, solamente intenta ilustrar las condiciones relativas por las que el trabajo puede sufrirse o padecerse.

Las declaraciones sobre la existencia de *otra gente* en la aplicación, en referencia a los clientes, se relaciona con lo manifestado por Gerardo (39), quien sintéticamente me comentó que:

“Uber tiene un público amplio, en edad y en lo socioeconómico. Uber, por lo general es para jóvenes, mientras que otras aplicaciones, como Cabify, tienen otro *target*, de mayor nivel económico. Uber es más divertido, la gente es mucho más sociable”

Sucede que varios conductores no se dedican únicamente a trabajar en una sola aplicación, sino que, en simultáneo, realizan sus tareas en Uber, Cabify y Beat, las únicas que estaban en el mercado cuando se realizó esta etnografía, entonces los conductores tienden a hacer comparaciones. Cabify permitía viajes en efectivo y con tarjeta de débito, dinero que iba a una cuenta legal para el chofer³⁵; contrario a esto, los trabajadores de Uber preferían el dinero en efectivo porque los pagos con tarjeta iban directamente al pago de la comisión: “*si voy de acá (Palermo) a Ezeiza y me pagás con débito, me arruinás, porque ¿quién se hace cargo de la nafta que perdí?*”, me comentaba Gerardo. Precisamente, el mismo conductor señaló la poca precisión que existe al considerar el trabajo en Uber: “*Esto es una relación de dependencia. Fantástico, soy monotributista, pero le facturo a Uber una comisión. Es como cuando*

³⁵ Cuando se llevó a cabo la etnografía, Cabify era la única aplicación de transporte que había sido legalizada.

en una empresa te dan un premio por asistencia. Esto es una remisería, no pagamos una tarifa fija, pagamos una comisión”.

De esta manera, se puede retomar el debate respecto a cómo considerar el emprendedurismo de Uber, la imagen que busca publicitar la empresa que, sin embargo, parece desvanecerse cuando los conductores deben aportar un 21% de comisión a la aplicación. No obstante, otros conductores, como Roberto (42), comentaron que “esto es como una franquicia”, y por eso la autonomía del trabajador estaría en obtener ganancias por mayor productividad, pero a fin del día se espera que se le otorgue un porcentaje a la casa central. Sobre este tema en particular, existe un consenso sobre las franquicias como una falsa autonomía, y sobre eso recomiendo los textos Añes (2015), Nieto (2017) y Signes (2017), entre otros. En consecuencia, es difícil de sostener la autonomía como trabajador en Uber, aunque sí puede afirmarse que el conductor es un “emprendedor” por el simple hecho de que esta palabra es polisémica y, llegado el caso, cualquier trabajador es un emprendedor por el hecho de emprender una mejora en sus condiciones de vida. Empíricamente, no hay relación entre la noción de emprendedurismo y autonomía.

Por otra parte, en pos de retomar otro de los tópicos abordados en este apartado, la relación entre trabajar de conductor en Uber y el placer de conversar con los pasajeros, no sería muy riguroso arriesgar una hipótesis y adoptarla como verdadera, pero funcionaría como un disparador para distintas investigaciones el hecho de que exista una relación entre el placer de los conductores y su labor frente al volante. Las experiencias son heterogéneas, no necesariamente todos encuentran goce al estar tantas horas subidos a un automóvil siguiendo el algoritmo de una aplicación; sin embargo, no solamente varias conversaciones giraron en torno al gusto de los choferes por dialogar con los pasajeros, sino que nadie se mostró incómodo para participar de entrevistas prolongadas. “A mí me encanta, me la paso hablando, paseo, recorro...”, me comentaba Fernando (56). La relación que puede encontrarse, en todo caso, es de una resignificación de las condiciones que impone Uber. A Gerardo, por ejemplo, le gustaba hablar con los pasajeros, pero eso dependía de su humor y quién se subía a su auto, es decir, de cómo podía llegar a caerle la persona que abordaba y la breve relación que podía construir. Los testimonios son muy heterogéneos y no puede arrojarse una hipótesis: más bien, implica una pregunta para otros trabajos.

Volviendo a la temática inicial de este apartado, sí puede haber resultados más robustos respecto a la respuesta por el emprendedurismo: 54 de 109 choferes encuestados comentaron que los sindicatos no eran necesarios, y sus argumentos son muy variados, generalmente variantes de la premisa “*cada uno se maneja solo*” – sostenida en varias ocasiones -. No obstante, el punto más fuerte es el de una desconfianza general hacia el sindicalismo en Argentina. *Mafia, corrupción, lío, poder, conflicto, intereses*: estas palabras se articulan con otras similares para demostrar que, para los choferes de Uber encuestados, el sindicalismo empeoraría su trabajo o, peor aún, la plata que aportarían iría a “la Ferrari de un sindicalista”.

No puede asociarse a los trabajadores de Uber con un pensamiento antipolítico, donde se desconfíe de todos los actores. En América Latina el fenómeno de la antipolítica ha sido ampliamente estudiado y existen trabajos antropológicos que dan cuenta de esta situación (Huber, 2008; Palmeira, 2000; Tapias, 1995; entre otros), aunque no necesariamente se da de la misma manera con la aplicación móvil, de lo contrario, implicaría que ser conductor de Uber convertiría al individuo en antipolítico. Por otra parte, en el escenario latinoamericano, como se mostró con el texto de Junge y Tavares (2020), parece reforzarse la idea de que el conductor es autosuficiente y responsable de su destino, sin que exista ninguna externalidad ni contextualización. Considerando ese texto, me parece relevante tomar el caso de Wellington, un conductor blanco de 59 años, quien evocaba un pasado de orden, mientras que, en la actualidad, debido a las políticas del PT habría caos, robo, inacción policial gracias a dictámenes de los “Derechos Humanos” y falta de respeto por la ley (ibid., 2020:111). Sin tener, necesariamente, una relación partidaria, existe una desconfianza hacia el sindicalismo argentino, mientras que el tipo de trabajo que ofrece Uber refuerza la idea de poder representarse por sí mismo, como señaló Francisco (31).; “*yo me preocupo por lo mío, yo le busco las soluciones a mis problemas. No necesito un sindicato, no necesito un tercero.*”

En rigor, los trabajadores de Uber que afirman ser autónomos están en lo correcto, ya que la aplicación solo funciona como un puerto de distintas conexiones, por ejemplo, de pasajero a conductor, de pasajero/chofer a soporte técnico, y de

trabajador con el marco jurídico laboral del país³⁶. Uber permite que el trabajador en Argentina sea considerado “autónomo” y, a partir de cuánto abone en su categoría como monotributista, puede tener acceso a distintas obras sociales, mientras que también se le descuentan aportes jubilatorios. Sobre esto se explayó Guillermo (29):

F: - El tema es que estar tanto tiempo arriba de un auto... ¿ustedes no tienen cobertura?

G: - Por supuesto. Yo tengo mi obra social.

F: - ¿Pero eso te lo da Uber? ¿Y qué pasa con la jubilación?

G: - No, no. Por trabajar aquí AFIP³⁷ me considera monotributista, y ahí puedo elegir mi obra social y sí, me descuentan aportes. Yo elegí Omint y no tengo problemas”.

Es en este sentido que los conductores de Uber son “autónomos”, a partir de una noción legal del término, pero eso no quita que deban pagarle una comisión a la aplicación. Concretamente, se trataría de una pseudoautonomía debido a la existencia de tal comisión. Las consignas de “sé tu propio jefe” impuestas desde la empresa tienen un correlato parcial, ya que los conductores consideran que pueden conectarse y desconectarse cuando quieran, trabajar según el dinero que necesiten, y decidir sobre la zona en la que deseen trabajar, pero, aun así, están obligados a darles un porcentaje a la empresa, que al momento de hacer esta etnografía se situaba en un 21% de los ingresos totales.

³⁶ En el mes de octubre de 2020 Uber comenzó a considerar a sus socios conductores como “trabajadores en dependencia”, alterando la categoría en la que ingresan los trabajadores de la aplicación. Lo ocurrido en 2019, no obstante, continúa siendo un fenómeno que debe explorarse más allá de las coyunturas y, más bien, situarse en cómo los ciudadanos conciben al trabajo.

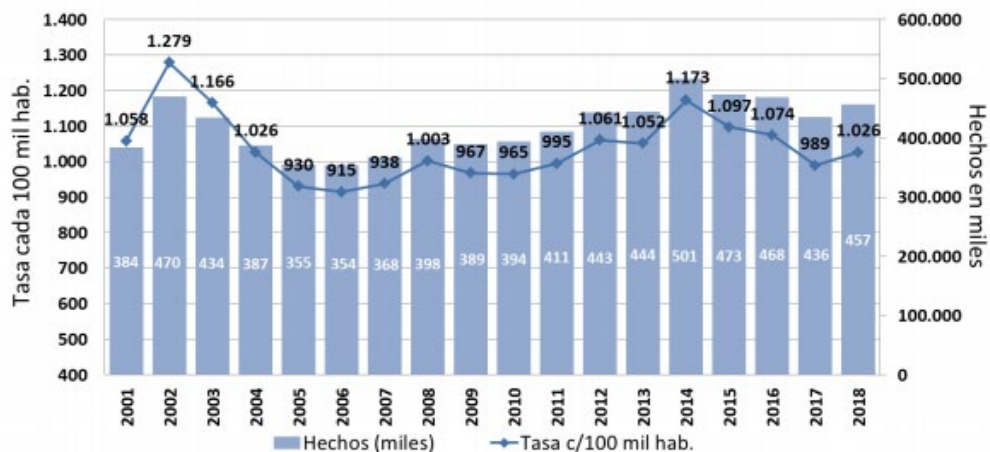
³⁷ AFIP se refiere a Administración Federal de Ingresos Públicos, el organismo recaudador de impuestos en Argentina, dependiente del Ministerio de Economía.

Criminalidad en la aldea global

Una de las condiciones que más parecen afectar a los conductores de Uber es la criminalidad que sufren, desde secuestros, torturas, o hurtos. A continuación, presentaré un resumen de la evolución en la tasa de criminalidad a nivel país, Provincia de Buenos Aires y Ciudad de Buenos Aires; el primero de los resúmenes es meramente ilustrativo de la situación general, pero los últimos dos se refieren al área donde fue realizada esta etnografía. Si bien la exposición de gráficos puede parecer excesiva, considero que los fenómenos microsociales no pueden comprenderse sin una aproximación a las problemáticas, tanto estructurales como coyunturales, donde se está investigando: por esa razón, decidí explorar lo que suele llamarse vagamente como “inseguridad”, es decir, los hechos delictivos que, como se verá, resultan un pivote para los trabajadores de Uber.



Gráfico 1: Evolución de los Robos y Tentativas de robos. Total nacional.



- Tasa cada 100 mil habitantes promedio 2001-2018: 1.039,6.
- Variación 2001-2018 de la tasa cada 100 mil hab.: -3,0%
- Cantidad de hechos promedio: 420,2 miles.

Fuente: Ministerio de Seguridad de la Nación³⁸

Al observar a nivel nacional la evolución de robos y tentativas de robos vemos que el punto crítico fue el año 2002, con 1279 hechos considerando millón de habitantes; niveles similares se alcanzan a partir del 2014, luego se observa un descenso y desde el 2018 la tendencia indica un crecimiento de hechos delictivos. Puntualmente, en la Provincia de Buenos Aires aumentaron las tentativas de hurto³⁹, los hurtos consumados⁴⁰ y los robos agravados por el resultado de lesiones

³⁸ Recuperado de:

https://estadisticascriminales.minseg.gov.ar/reports/ROBOS_Y_TENTATIVAS_DE_ROBO_2001_al_2018.pdf

³⁹ Recuperado de: https://datos.gob.ar/series/api/series/?ids=snic_20_hechos_06

⁴⁰ Recuperado de: https://datos.gob.ar/series/api/series/?ids=snic_19_hechos_06

y/o muerte⁴¹: todo esto fue denunciado por los conductores de Uber, como examinaré.

Lo mismo ocurre en la Ciudad de Buenos Aires, ya que hubo un aumento en las tentativas de hurto – un significativo incremento del 310% -⁴², hurtos consumados – otro considerable aumento interanual de 7973 hurtos -⁴³, y los robos agravados por el resultado de lesiones y/o muerte – 87% de variación interanual -⁴⁴.

Abordándolo desde algunas sutilezas conceptuales, los robos son externalidades de Uber, no es *per se* un defecto propio de la aplicación ya que, en rigor, depende de la zona donde se elija brindar el servicio y, se supone, el chofer estaría aceptando, voluntariamente, ser transportista de pasajeros. El problema con este razonamiento es que no toma en cuenta que, si bien es cierto que Uber puede ser la oferta más accesible al mercado laboral para algunos individuos, la misma plataforma incurre en asimetrías de información, con un mapa imperfecto, que no registra zonas peligrosas y tiene problemas de ubicación – por eso los choferes suelen preferir Waze⁴⁵ – y, lo que más quejas presentó, la falta de información sobre los usuarios. Esto genera cuentas falsas, o “truchas” – como suelen denominarlas -, ya que, con solo un e-mail y un número de teléfono, es posible ser pasajero de Uber.

Ante la falta de estadísticas oficiales, esto suele ser recogido por la prensa cuando ocurren casos extremos, con características grotescas, como lo sucedido con Julio Ariel Claus (58), quien fue asesinado en José León Suárez el jueves 21

⁴¹ Recuperado de: https://datos.gob.ar/series/api/series/?ids=snic_17_hechos_06

⁴² Recuperado de:

https://datos.gob.ar/series/api/series/?ids=snic_20_hechos_02&representation_mode=percent_change_a_year_ago

⁴³ Recuperado:

https://datos.gob.ar/series/api/series/?ids=snic_19_hechos_02&representation_mode=change_a_year_ago&chartType=line

⁴⁴ Recuperado de:

https://datos.gob.ar/series/api/series/?ids=snic_18_hechos_02&representation_mode=change_a_year_ago

⁴⁵ Waze es una aplicación móvil que funciona como un mapa en tiempo real para choferes de distintos vehículos o peatones.

de noviembre de 2019, por dos pasajeros que simulaban ser usuarios de Uber⁴⁶. Como se señaló en el primer capítulo, existen otros países con ciudades donde la tasa de criminalidad es alta y, en consecuencia, hay más impacto de externalidades en Uber, como ocurre en Brasil y México. No obstante, en Argentina no hay una recuperación de los hechos delictivos sucedidos en Uber, solamente, una nota del diario Perfil, recogiendo algunos casos, da cuenta de lo que llaman los “Roba-Uber”, un fenómeno que recién puede leerse en un periódico masivo en 2020, cuando varios hechos fueron reportados antes, como mostraré a continuación⁴⁷.

Sergio, de aproximadamente 50 años, me comentó con cierta furia que le habían robado el auto, y se refirió a una zona que, analizando diversos testimonios, aparece señalada como de las más peligrosas: Barrio Libertador, Partido de San Martín. Este lugar no es el único con esas características, sino que otros, como Loma Hermosa, José León Suárez, Villa Lanzone o Costa Esperanza, todos de San Martín, son indicados como peligrosos. Si bien otras áreas también fueron señaladas como peligrosas, siendo el caso de Bernal o José C. Paz, San Martín parecía una referencia ineludible, incluso para choferes que eran del mismo partido. Agustín Alexis, de Grand Bourg, fue más explícito y me comentó que en un grupo de WhatsApp, donde participan choferes de Uber, se suele comentar que se evite San Martín.

Me resultó curioso que Sergio me describiera dos situaciones, una en Barrio Libertador donde le “pidieron el auto desde un pasillo”, y otra en la periferia de Costa Esperanza, donde le secuestraron su automóvil y pudo recuperarlo a través una localización satelital instalada por su seguro. Si bien estas dos situaciones lo alarmaron respecto al uso de la aplicación, le pareció que era “*parte del trabajo*”, que es “*lo que había*” y no se podía “*hacer otra cosa*”. Algo que para mí sonaba a resignación, en realidad, estaba relacionado con su pasado de remisero,

⁴⁶ Vázquez, F. (21 de noviembre de 2019). Ladrones simularon ser pasajeros y mataron a tiros a chofer de Uber. Crónica. Recuperado de: <https://www.cronica.com.ar/policiales/Ladrones-simularon-ser-pasajeros-y-mataron-a-tiros-a-chofer-de-Uber-20191121-0027.html>

⁴⁷ Nieva, L. (11 de abril de 2020). Roba-Uber, una modalidad que crece entre la ilegalidad de la actividad y las pocas denuncias. Diario Perfil. Recuperado de: <https://www.perfil.com/noticias/policia/roba-uber-una-modalidad-que-crece-entre-la-ilegalidad-de-la-actividad-y-las-pocas-denuncias.phtml>

precisamente en una zona céntrica del Partido de San Martín. “Ahí también era inseguro, eh, no te pedían código ni nada”, señaló, en algo que se relaciona más con la categoría de *vocación*. Comprendo que esta categoría no es, estrictamente, nativa, pero permite dar cuenta de cómo, para algunas personas, su empleo siempre se relacionará, de alguna u otra manera, con el transporte.

Me parece oportuno recuperar, nuevamente, la conversación que tuve con Lucrecia María, en un trayecto desde Villa Ballester hasta José León Suárez. Ella se refirió a los robos en la aplicación, pero generalizó esta actividad a otras prácticas; si bien a ella no le habían robado en Uber, sí la asaltaron cuando manejaba una camioneta empresarial desde San Fernando hasta microcentro. Y esto lo comentó como algo que estaba dentro de las posibilidades, por eso afirmó lo siguiente:

“Opino que, si me tiene que pasar algo, me va a pasar en cualquier lado. Son riesgos que uno corre. Pero vos tenés también tus riesgos siendo pasajero, y sí, pueden ser menores. Yo estoy en una aplicación, y bueno, la aplicación la puede bajar un chorro, no tenés registro de quién es”.

En el trayecto nos encontramos con un *motor home*, y Lucrecia María se emocionó al verlo. A los pocos segundos me comentó que quería jubilarse y armar un *motor home* que funcione como hotel. Ante mi pregunta de si se trataba de un sueño, me respondió firme “*es, así va a ser*”, dejando en claro que no era un proyecto que consideraba lejos de su alcance, sino que, efectivamente, quería dedicar el resto de sus días a transportar gente y recorrer las rutas del país. Esto puede relacionarse, sin muchos problemas, con la categoría *vocación*.

En un caluroso día donde el cómodo coche de Uber parecía una cápsula de aire acondicionado, Alejandro, me comentó que le robaron en Costa Esperanza⁴⁸, un barrio que nuevamente volvía a escuchar. “Está heavy, no sé si tanto para el pasajero, pero para el chofer, sí, está pesado”, me comentó frustrado, remarcando que, bajo su visión, los conductores de la aplicación tienen una situación complicada en lo que concierne a seguridad, algo que tiene sentido al observar las

⁴⁸ Este barrio fue recuperado por el Municipio de San Martín en 2017, ya que eran tierras que habían sido expropiadas por la última dictadura militar entre 1978 y 1979, y limita con el CEAMSE, una empresa recicladora de residuos, que cuenta con barrios aledaños característicos por sus malas condiciones de vida, donde los habitantes de ese espacio ven reducida su salud (D’Hers, 2004). Actualmente, la zona está siendo pavimentada por el Municipio.

tasas de criminalidad presentadas previamente. Costa Esperanza fue el destino adonde lo llevaron los pasajeros, “*un pibito y una piba*”, señalando un camino distinto al que indicaba el GPS. “*Al asentamiento no me meto*”, les había indicado el conductor a quienes se subieron a su auto, así que sin muchos problemas les comentó que podía dejarlos cerca, sin entrar a esa zona. El joven se bajó del auto, dejó la puerta abierta, se quedó parado un tiempo largo, sin pagar el viaje, y luego otros jóvenes se acercaron al automóvil, robándolo y agrediendo al conductor. “Decí que lo encontré al otro día, lo tuve que mandar al chapista, y mirá que le puse unos mamporros a estos pibes, pero me dio una bronca terrible”, decía Alejandro, furioso mientras recordaba la escena en un caluroso viaje, recorriendo el conurbano bonaerense.

Cristian Gabriel, de aproximadamente treinta años, se molestó inmediatamente cuando le señalé que mi teléfono estaba tomando mal la dirección y que, en un viaje nocturno, era inseguro, porque le recordó que, a él, recientemente, le habían robado:

“Me llamaron y agarré un viaje cerca de Barrio Loyola, en Constituyentes, me agarré confiado porque recién empezaba. Era de noche... se me subió uno, me sacó la llave y entraron tres más. Fueron segundos, están re entrenados”.

Si bien su relato se cargaba de furia, comenzó a tener asombro cuando recordó que, al dirigirse a la comisaría para denunciar su situación, había otros conductores de Uber a los que les había ocurrido lo mismo, indicando que era algo habitual, al menos, en esa noche. Además, Cristian estaba usando un teléfono prestado para trabajar de Uber, condición que agravó mucho más el robo.

Los hechos delictivos con esta aplicación se tornan redundantes si se enumeran uno por uno, pero algunos casos particulares nos brindan situaciones en las que no podemos evitar inferir que los choferes de Uber están expuestos, como algunos manifestaron. Es claro que los robos constituyen una externalidad al servicio, pero también lo es que las imprecisiones propias de la aplicación hacen peligrar aún más la seguridad de los conductores. ¿Cómo puede concebirse que un viaje sea seguro si el pasajero no está correctamente identificado?

Considerando a la literatura especializada, mencionada en estos capítulos, los hechos delictivos suelen cobrar relevancia en países con ciudades que tienen

altas tasas de criminalidad, como Brasil o Argentina. Sin embargo, fuera del dato cuantitativo, la delincuencia reportada, o la sensación de desprotección que reportan los conductores, rompe con el imaginario de dinero fácil y autosuficiencia. La percepción laboral está lejos de considerarse como armoniosa, más bien, se contempla como una exposición ante usuarios que se desconoce, simplemente por el hecho de no existir un sistema que pueda dar con una identidad fidedigna del pasajero. Estas disrupciones con el discurso empresarial serán analizadas a continuación.

Imaginarios de modernidad

Como he señalado, el concepto que titula este apartado es original de Del Nido (2019), y se refiere a las falsas imágenes que crean estas aplicaciones, respecto a una vida de éxito y comodidades donde el individuo decide por sí mismo sin condicionamientos externos. En la empresa Uber son conscientes que esta es una imagen que mantener, por ejemplo, no permiten que ingresen a su flota automóviles con más de diez años de antigüedad. La imagen, en ese sentido, se condice rápidamente con la realidad, ya que los vehículos deben cumplir con este reglamento, así que no es raro encontrarlos cómodos, con calefacción o refrigeración adecuada, un buen sistema de sonido y la sensación de obtener viajes rápidamente sin demasiado tiempo de espera o burocracia mediante.

En Winnipeg, ciudad ubicada en las praderas del oeste canadiense, la llegada de Uber empezó a formular, para varios de los ciudadanos, la idea de que estas nuevas tecnologías traerían un “futuro deseable”. Por esa razón, las autoras Sheri Gibbings y Jessica Taylor, titularon a su trabajo *A Desirable Future: Uber as Image-Making in Winnipeg* (2019). En esta investigación, se examinó el modo de publicidad que fomenta Uber, la autosuperación y la flexibilización como claves para modernizar una ciudad, en detrimento de otros sectores. En este sentido, el vocablo “moderno” se asocia con lo “deseable”, es decir, una ciudad que debe dejar atrás sus antiguas formas de empleo, para involucrarse en nuevas formas laborales, las cuales implicarían más eficiencia y seguridad. Sin embargo, Winnipeg no es precisamente

una ciudad segura en lo que refiere al transporte urbano, ya que se reportan incidentes en estas situaciones, algunos de ellos muy violentos.

Argentina, o más precisamente el AMBA, no es la excepción. Señalando los niveles de pobreza que se mencionaron previamente, la informalidad del mercado laboral, ¿qué puede implicar un discurso sobre modernidad asociado a nuevas formas de trabajo? En parte, vimos cómo los conductores encuentran cierta autonomía en su trabajo, determinada libertad para elegir los horarios en los que trabajan, aunque esto es siempre relativo. Esta es la noción de emprendedurismo, que fue analizada, pero continuaremos profundizando sobre la misma. ¿Existe tal cosa como seguridad, eficiencia y claridad en las transacciones, como afirma la empresa? Al hablar con los conductores, este imaginario se derrumba rápidamente.

En un largo viaje cargado de efusión, Jimmy, conductor venezolano de 32 años, me describió que Uber para él era un trabajo como cualquier otro, el cual “*había que saber usar*”: la clave estaba en tomar viajes largos y así ganar más dinero, cumpliendo con un horario de nueve horas, con un solo día franco. Otro elemento que destacó como fundamental era “*evitar las villas*”, y cancelar rápidamente viajes desde o hacia esas zonas. Tal afirmación me pareció extraña, ya que Jimmy venía de dejar a un pasajero en Camino del Buen Ayer, y luego me recogió en Villa Lanzone, un lugar categorizado por la aplicación como “zona peligrosa”. “Es que tu viaje fue con tarjeta, como el de la muchacha que me trajo hasta aquí desde Palermo. Tú sabes que no te van a robar, no es un chorro, porque está registrado”.

Resulta de suma importancia comprender la relevancia, en este caso, de las “tarjetas”. Si un usuario usa una tarjeta, indica, para la gran mayoría de los choferes, un pasajero de características distintas, es decir, que está registrado con cierta bancarización y sus datos pueden ser rastreados, permitiendo dejar de lado la idea de que se trata de un ladrón, aunque, claro, siempre existen posibilidades.

Gerardo, de 39 años, señalaba que quienes realizan un pago con tarjeta pertenecen “a otro *target*”, es decir, otro “*nivel socioeconómico*”. En un análisis minucioso, me comentó que ese tipo de solicitudes suelen ser de personas de “Zona Norte” de la Capital Federal, es decir, de sectores medios-altos. Si bien esta afirmación puede ser verdadera, este imaginario que reproduce la noción de que

los individuos que abonan con tarjeta no son ladrones suele ser común entre los conductores de Uber, básicamente porque crear una cuenta falsa es muy fácil y el pago con efectivo permitiría que el usuario no deje asentados sus datos en ninguna parte. De hecho, para ser pasajero en Uber solo se requiere un e-mail que, por supuesto, puede no ser el que realmente utilice la persona.

Nuevamente, la separación entre pagos con tarjeta y en efectivo remite a la tasa de criminalidad que posee Uber, de la que no hay registros oficiales, y solo podemos guiarnos a partir de las propias vivencias de los conductores. En todo caso, la aplicación nos ofrece, como si fuera a reconfortarnos de alguna manera, reportar algún caso de inseguridad⁴⁹. Por otra parte, quienes viven en áreas marcadas como “zonas peligrosas” no tienen ninguna voz para reclamar ante la compañía.

No hay modernidad donde habitantes de los barrios carenciados sufren discriminación para acceder a las nuevas tecnologías. En ese sentido, aplicaría, literalmente, la noción de “imaginarios de modernidad”, mientras que la materialidad de tal premisa no tendría ninguna referencia. Sin embargo, esto no es necesariamente algo que remita a una exclusión consciente por parte de los choferes, como si se tratara de una mera discriminación, más bien, son “estrategias”, tal como sostuvo, Jimmy, para evitar robos que, como se vio previamente, suelen ocurrir por esas zonas.

En ese sentido, el imaginario de modernidad se relaciona con una infraestructura deficitaria y una calidad de vida disminuida, variables exógenas a lo que ocurre en Uber. Pero en el viaje de Villa Lanzo a Palermo, Jimmy destacó lo importante que eran este tipo de aplicaciones para conseguir trabajo, ya que se encontraba trabajando en una carpintería “*para adaptarse al país*”, pero este empleo le consiguió el dinero que necesitaba. La realidad es que solo se tomaba el lunes como franco, pagaba un alquiler en Lomas de Zamora, Provincia de Buenos Aires, y enviaba divisas para su familia en Venezuela.

⁴⁹ Perazo, C. (31 de agosto de 2019). Uber: entre la seguridad y las comisiones. La Nación. Recuperado de: <https://www.lanacion.com.ar/autos/uber-seguridad-comisiones-nid2282824/>

El caso de los conductores venezolanos es particular, ya que solo uno me comentó que tenía un buen pasar, y sí quería volvería a su país por placer, pero que, en realidad le “*interesaba viajar*” y hacer que su “*hijo conozca lugares*”. En todas las otras situaciones, estos choferes se veían abrumados por tener que enviar divisas a su país natal. No importaba el ánimo de la conversación, ni las ansias que podían llegar a tener por aumentar sus ganancias en Uber: los recuerdos de Venezuela les hacían lamentar que su familia no quisiera emigrar por cuestiones de arraigo. “Es que mis padres han tenido toda su vida ahí, sus afectos. No pueden dejarlo”, me comentaba un conductor, y señalaba que, si bien no eran las mejores condiciones de vida para personas mayores de edad, irse del país significaba abandonar parte de su biografía que no estaban dispuestos a perder. Lo contrario ocurría con personas de menor edad, generalmente hermanos o primos, quienes no dudaban en viajar a Colombia, Argentina, o cualquier país: comenzar desde cero no les presentaba demasiadas complicaciones.

En todos los casos se manifestó un desacuerdo muy importante con el régimen venezolano, ya sea por Hugo Chávez o Nicolás Maduro, y Uber fue, en su caso, la manera más rápida para incorporarse al mercado laboral argentino y poder cubrir los gastos básicos para poder vivir.

Roberto, conductor venezolano de 40 años, en un viaje de Villa Lanzone a Palermo, conversó amablemente conmigo, suelto, mientras pude examinar su automóvil, con un crucifijo colgando de su espejo y una estampita de una Virgen en el tablero, casi haciendo una asociación libre entre su discurso y las imágenes que observaba. ¡Algo difícil de no llevar a cabo al escuchar constantes “gracias a Dios” unidos a “*esfuerzo*”! El trabajo duro parecería dar resultados, el *esfuerzo* de cumplir un horario, no tener vicios y mantener horarios estrictos, tal como indicaba Roberto, tenía sus frutos, “gracias a Dios”. De cualquier manera, no necesariamente hay una relación entre religión y percepción del trabajo, como si fuera un *a priori* que deba cumplirse en cada instancia; es innecesario cargarle a los agentes un corpus teórico al que, no necesariamente, responden. “Tú tienes que saber que esto es un trabajo como cualquier otro, tienes horarios y si te *esfuerzas*, puedes vivir de esto”, me comentaba Roberto. Conviene problematizar este tipo de afirmaciones y remarcar su ambigüedad.

La noción de esfuerzo es, al igual que libertad o autonomía, de carácter situado; es decir, solo tienen sentido en el contexto en que se enuncian. Tanto la consideración de esforzarse o tener estrategias para ser eficiente en Uber dan cuenta de las complejidades que puede tener este trabajo. En caso de querer dedicarse a un empleo de tiempo completo, es necesario cumplir con horarios, tomar viajes que tengan determinada distancia para que no sean una pérdida de dinero, y elegir ciertas franjas horarias donde la demanda sea alta.

En otro orden, Uber, al concentrarse en la productividad, es un trabajo que genera incertidumbre. Fernando (31), en un caluroso viaje desde José León Suárez hasta San Martín, aclaró que él “no era jefe de nada”, porque no tenía libertad de elegir tiempos, pero señaló que esto era “relativo”.

“FE: ¿Sabés lo que pasa? Yo laburaba en la fábrica, encargado de seguridad, veinticinco años de antigüedad. Todo bien, estaba en blanco, buenísimo. Pero, ¿para qué lo quiero? No me sirve si tengo que depender de lo que me diga alguien. Acá soy más libre... está bien, ponele, tenés la tasa de cancelación, la comisión, pero, ¿cómo vas a comparar? \$6500 si cumplo con los incentivos de hoy. ¿Sabés lo que me hubiese costado eso en la fábrica? Olvidate, no podés comparar”.

Ese extracto de la conversación me parece suficientemente ilustrativa sobre varios puntos. Uno de ellos es el salario, que por definición es imposible de considerar como fijo, ya que está ajustado a la productividad del trabajador. A eso es lo que se refería Fernando al señalar la existencia de incentivos, es decir, premios que entrega la empresa por cumplir con una determinada cantidad de viajes durante un período específico. Sumado a esto, debe considerarse si el conductor es propietario o alquila un automóvil, además de si lo usa con nafta o gas natural, ya que el primero de los combustibles se consume más rápido, implicando, así, un gasto en tener que aumentar las cargas. Las afirmaciones sobre si ganan \$30.000 o \$40.000 mensualmente, llegando a \$60.000 en algunos casos, debe contemplar los factores que mencioné previamente, añadiéndole hijos a cargo, de ser el caso:

“FE: Yo tengo tres hijos. No me quejo, me alcanza, el problema acá no es ese, es querer laburar o no. No hace plata el que no quiere, porque es cuestión de que te pongas, ¿viste? Si vos me preguntás, ¿volverías a la fábrica? ¡Ni loco! Esto no lo cambio y, sí, entiendo que hay riesgos, yo para Suárez voy con el culo en la mano, pero me da ciertas libertades. Siempre escucho que mataron a tal, que le robaron a tal, pero yo puedo llegar a fin de mes y me meto en todos lados para eso”.

Tal resolución sobre el salario implica que la percepción sobre el mismo no puede ser homogénea, ya que las realidades que enfrentan los conductores son disímiles entre sí. Por otra parte, la percepción sobre las ganancias es imposible de reducir a objetivos predeterminados; por ejemplo, Fernando me comentó que su proyecto era ganar dinero con Uber para abrir un salón de belleza. Ese horizonte puede ser diametralmente opuesto de alguien que quiera solamente un trabajo estable o tener un ingreso extra. La flexibilidad de Uber permite que los conductores puedan proyectar distintas posibilidades para sus vidas ya que el total del dinero que obtengan depende exclusivamente de su productividad.

Este tipo de empleos parece configurar una nueva manera de experimentar la vida cotidiana, con un cambio de hábitos respecto a rutinas básicas del día. Ninguno de los conductores con los que conversé especificó alteraciones en el sueño o en la alimentación, pero sí manifestaron que cuando llegan a sus casas “no quieren saber nada”, y simplemente duermen para continuar trabajando al otro día, mientras que para algunos el almuerzo o la cena suelen ser en locales a la calle, pero otros consideran que deben volver a sus casas para comer y luego seguir trabajando. El agotamiento o los síntomas de malestar suelen manifestarse cuando un conductor alquila un auto, ya que deben rendirle cuentas al dueño del automóvil y esto es aún más complicado si tiene hijos a su cargo.

Orlando (31), un conductor venezolano, también había ingresado a Uber porque vio en la aplicación una forma más rápida y eficiente de generar ingresos: “yo era cocinero, pero, ¿viste cómo está el país? La inflación te come. Así que algunos amigos trabajaban aquí, así que me sumé a Uber”. Nuevamente, como ocurría con Fernando, que no estaba a gusto con la fábrica, el hecho de no encontrarse satisfecho con un empleo puede ser un móvil para pasar a este tipo de trabajos. En un largo viaje, desde Palermo hasta Villa Lanzzone, Orlando fue amable y descriptivo sobre su situación, interesado en participar de la charla.

En una dinámica conversación, Orlando destacó que él me llevaba hasta mi casa “porque conocía”. ¿A qué se refiere con esto? En que para el imaginario de distintos conductores el hecho de “no conocer” implica el riesgo de adentrarse en zonas donde pueden ser asaltados. “Mira, de suerte te tocó que te lleve yo, sino que no volvías a tu casa”, me advirtió. Como vemos, las situaciones son más

complejas que el voluntarismo propuesto por Uber donde se supone que el chofer es su propio jefe, dejando de lado cualquier externalidad. Sin embargo, Orlando remarcó que le resultaba positivo poder distribuir su tiempo, que eso le daba cierta autonomía respecto a su anterior trabajo como cocinero, pero remarcó que se estaba “al filo de la navaja” por “los peligros propios de la calle”, es decir, la inseguridad propia de asaltos o secuestros, además de la ilegalidad propia de la aplicación, que ofrece la incertidumbre de poder ser detenidos por algún oficial:

“Lo bueno es que distribuyo mi propio tiempo, laburo cuando es factible, cuando es rentable, porque al ser una aplicación de pasajeros tiene sus horas, así que laburo cuando me conviene. Pero lo malo es el riesgo que uno corre, la calle, no solo con temas de inseguridad, sino por algo legal porque algunos jueces dicen que es legal pero no se lo acepta, así que uno está al filo de la navaja por los peligros propios de la calle. Si me para un patrullero, tengo una multa entre 115 y 120 mil pesos”.

La legalidad, precisamente, ingresa como uno de los problemas donde los choferes de Uber parecen unirse para reclamar soluciones: no hay respuestas efectivas por parte de la aplicación. La empresa parece no escuchar los reclamos que le hacen, ya sea por una detención que consideren injusta o cualquier otro tipo de problemas y, de hacerlo, ocurre de manera ineficiente. Pero como se señaló, aproximadamente la mitad de los choferes de esta muestra no creen que un sindicato sea la solución apropiada para esto, y Orlando coincide con esta visión: *“no no, yo no creo que sean necesarios, en estas aplicaciones eso se termina convirtiendo en una mafia”*. Otra vez, la palabra “mafia” se asocia a sindicato, pero se sigue reclamando por una escucha atenta por parte de la empresa. Orlando lo resumió con el siguiente inconveniente:

“Fijate lo que me pasó la Navidad pasada. Sube un tipo borracho, y saca la mitad del cuerpo por la ventana queriendo saludar a alguien. No sé muy bien qué quiso hacer, pero me rompió el vidrio. Y ahí me cansé, paré el auto y le dije que se baje. Ahora, fijate que llamé a Uber por esto que pasó y, ¿qué me dicen? Que lo cubrían, pero que en tres días tenía que pasarle precios de distintas aseguradoras. ¡Coño, si era un 24 de diciembre! ¿Cómo van a pedir eso? Y bueno, ¿a quién le voy a reclamar? Ya está, lo terminé pagando”.

Orlando tenía razón, la empresa le estaba pidiendo algo que, considerando las circunstancias, era imposible de llevar a cabo. Infiriendo lo que ocurre con el deficiente mapa de Uber, los errores en la localización, la falta de atención a los conductores o el hecho de no considerar rigurosamente por qué acontecen los casos de cancelación, desde la aplicación se exige un voluntarismo para el chofer que, se supone, es el dueño de su propio destino, sin ninguna interferencia, externalidad, y en el caso de que algo desafortunado ocurra, se ofrecen respuestas deficientes. Sin embargo, esto no fue un impedimento para que Orlando reclame

ciertas bondades de Uber, como el hecho de que él alquilaba un auto y, luego de muchas horas de trabajo en la aplicación, pudo comprarse uno, ganó más dinero – ya que dejó de alquilar un automóvil - y estaba pronto a comprarse un nuevo auto, aunque esta vez lo hacía “por puro lujo”.

Estos casos de ascenso social no soslayan que los casos no puedan homogenizarse, por ejemplo, Orlando solo convivía con su pareja, no tenía hijos a cargo ni divisas que enviar a su país de origen, ya que su familia residía en Argentina. Al igual que Jimmy, me señaló que había “estrategias” para ganar dinero, y coincidía en la apreciación que hizo su colega, sobre tomar viajes largos, o evitar el congestionamiento de una autopista, ya que eso implicaría perder tiempo y dinero. También recuperó a las villas como zonas peligrosas que era mejor evitar y, al igual que Walter Alexis, de Grand Bourg, señaló que San Martín era uno de los lugares que los conductores de Uber – al menos los que él conocía – prefería evitar. “Mira, hicimos un grupo de WhatsApp y somos 240 choferes. De esos 240, 3 te hubieran llevado. Nadie quiere ir a San Martín. Yo voy porque conozco”. ¿Cuál es, entonces, la peculiaridad de San Martín que lo convierte en un destino indeseable para los conductores? “Las villas, son muchas y están cerca de los lugares adonde siempre llaman”, señaló Orlando.

“Yo no paro”, remarcó Orlando, señalando su estricta labor en el auto, según él, una clave para poder crecer en este negocio; ¿no le provocaba algún tipo de trastorno este tipo de rutina? Eso fue lo que le pregunté y, entre risas, me confesó que “hasta soñaba con Uber”, pero rápidamente se lo atribuyó al hecho de que eso ocurría cuando recién empezaba a trabajar en la aplicación, después, se acostumbró. ¿Y qué hay de los hábitos alimenticios, entonces, si “no se para”? “Mira, mi auto se convirtió en un kiosco”, me comentó Orlando mientras se reía abriendo la guantera, mostrándome chocolates y golosinas de todo tipo. “Solo paro para cargar GNC”, me dijo seguro, lo cual me llevó a preguntarle cuánto trabajaba por día, y señaló que los fines de semana hacía ocho horas laborales, pero en la semana era “tranqui”, porque hacía cuatro horas y “paraba para almorzar”. Efectivamente, no hay tal cosa como “no parar”, pero se alinea con una idea de articular al trabajo duro, estricto, y el éxito en la aplicación, con determinadas estrategias para aprovecharla.

Nuevamente, las experiencias en Uber pueden generalizarse y afirmar, como sugiere la literatura sobre el tema, que los choferes experimentan ansiedad con el sistema *on demand* de la aplicación, donde aceptan o rechazan viajes casi constantemente; sin embargo, en muchos casos registré que esto no era un problema, y que simplemente no les importaba, ya que era parte del trabajo.

No obstante, la particularidad de este panorama, sí puede remarcarse una sensación de incertidumbre respecto a la atención de Uber. Me parece ilustrativo que Jimmy haya sido el único chofer que problematizó la categoría de “socio conductor”, que es como se los reconocen. En ese sentido, Roberto, como señalé previamente, remarcó que la aplicación funciona como una franquicia, pero no le interesó qué tipo de respuesta le podía otorgar la empresa ante inconvenientes. “Me arreglo solo, no necesito intermediarios”, señaló, pero Jimmy comentó que un socio conductor debería tener, al menos, alguna posibilidad de participar en las decisiones que toma la empresa, de ahí la palabra “socio”. Esto ocurrió luego de que me contara una serie de bondades propias de Uber que le permitían vivir, pagar el alquiler y enviar dinero para su familia, pero su insistencia sobre la inseguridad, y el problema que para él eran las villas, hizo que comenzara a quejarse de la aplicación y la poca incidencia que tienen los conductores en las decisiones empresariales.

¿Quién o qué, entonces, intercedería ante Uber? Para algunos, la respuesta es rápida, un sindicato, pero otros no lo ven de esa manera. Tomando, nuevamente, la problematización que Jimmy hizo sobre la palabra “socio”, ante mi pregunta de cómo reclamar ante Uber, respondió negativamente por una solución sindical, ya que:

“(Los sindicatos) Deberían estar buenos, pero esos sindicatos no me gustan. Es mi punto de vista, yo estoy dando una opinión. Los veo como mafias, se prestan para muchas cosas, claro, y se benefician: los que son presidentes son los que están mejores. ¿Y qué pasa con nosotros? Obviamente, estaría bueno para hacerle presión a Uber, pero los del dinero son ellos, no nosotros. La empresa no pone el precio del viaje como les da la gana. De alguna manera el sindicato puede defendernos, pero no funciona. Uber tiene sus condiciones, el que las quiera, que las acepte, y el que no, que se vaya.”

Me parece importante recuperar el viaje hecho con Federico desde Palermo a José León Suárez. Él había detallado su infortunio como emprendedor ante las condiciones adversas del país, y reclamó la existencia de una excesiva carga

impositiva y una marcada presión sindical, por ende, no creía que los sindicatos fueran una solución ante la incertidumbre que puede proporcionar Uber. Detalló que debería existir un “ente impersonal”, donde “las instituciones se respeten”. Federico enfatizaba que no debían participar personas, sino instituciones, así que, notando esta contradicción, no pude sino interrogar al respecto:

F: Pero las instituciones se forman con personas.

FE: Sí, pero no es lo mismo. Yo hablo de que tiene que haber un ente regulador.

F: Pero un ente regulador también estaría formado por personas.

FE: No... bueno, sí, pero a lo que apunto es que tiene que haber reglas, reglas claras que les indiquen a las personas qué hacer y qué no”.

Este caso no es una excepción. De 109 personas encuestadas, 54 respondieron que no querrían un sindicato para Uber. En este caso, las respuestas eran abiertas, y sin importar el rango etario, generalmente hay dos tipos de réplicas: una es la que asocia a los sindicatos con corrupción, delito y beneficio personal, mientras otra responde a una creencia en la autonomía del conductor. Ejemplos de los primeros casos pueden ser los siguientes:

“Porque se enriquecen ellos. No hacen nada, hacen política, vos trabajás como una bestia y el que lucha por vos se queda con todo”, “porque los sindicatos se benefician ellos en vez de al empleado”, “Porque el sindicato fue creado para el vago”

La referencia al “vago” o al “quedarse con todo” es trabajada, como mencioné previamente, por Junge y Tavares (2020). Efectivamente, los autores desarrollan cómo la movilidad social que experimentan los conductores de Uber, al percibirse como trabajadores autónomos, influye en ver a quienes no pueden ingresar al mercado laboral como “vagos”, es decir, personas que voluntariamente no trabajan o no lo hacen como deberían, ya que estarían protegidos por un sindicato. Sin embargo, no es preciso afirmar que los conductores de Uber no aceptarían ser sindicalizados: 55 personas respondieron afirmativamente sobre la opción de tener un sindicato. Las respuestas, en términos generales, se refieren a la inseguridad que genera el hecho de no existir personas a quienes acudir si hay algún inconveniente con la empresa.

La muestra no es fidedigna sobre la totalidad de los conductores de Uber en el país, eso es claro, pero al menos permite sembrar una duda respecto a cómo reaccionarían ante la sindicalización de las economías colaborativas, si esto

ocurriese. Gerardo, de 39 años, era diseñador web y, progresivamente, fue perdiendo trabajo ante el uso masivo de Facebook o Instagram; entre sus reflexiones hubo una muy detallada sobre los sindicatos:

“Uber debería tener un sindicato, como todas estas aplicaciones. Esto es una relación de dependencia. Fantástico, soy monotributista, pero le facturo a Uber una comisión. Es como cuando en una empresa te dan un premio por asistencia. Esto es una remisería, no pagamos una tarifa fija, pagamos una comisión”.

Curiosamente, Gerardo también trabajaba en Cabify y Beat, dos aplicaciones que son muy distintas a Uber: una es legal, mientras que la otra es menos conocida y sus tarifas son más bajas, así que los conductores trabajan siguiendo premios diarios⁵⁰. En consecuencia, si bien hay un marcado rechazo hacia el sindicalismo, no lo compone la totalidad de la muestra.

Estos imaginarios de una modernidad capitalista autosuficiente parecen no revelarse como tales cuando explícitamente los conductores reclaman atención a sus inconvenientes. Precisamente, un chofer me comentaba, con un tono nervioso y desesperado, sobre un problema puntual:

“Porque el otro día uno se subió y me dijo que lo asaltaron y Uber, tu socio, no respondió, no le pagó abogados, ni médicos. Quizás si hubiera alguien estaría bueno, si es que no se transformara en burocracia y negocio. No hay que aportar tipo sindicato, obligatorio, sino como gremio o mutual”.

Esto puede interpretarse como otra problematización al concepto de “socio”, similar a la que hizo Jimmy, donde la queja es que ese vocablo es ambiguo, ya que, en rigor, la sociedad con Uber existiría solo por compartir un 21% de ganancias, ya que no existe protección alguna si el conductor sufre un delito, por nombrar un ejemplo.

Siguiendo la lógica de los empleos promovidos por las economías colaborativas, los usuarios que dicen valerse por sí mismos no estarían errados en lo que respecta a protección social, ya que esta puede adquirirse según la remuneración que el individuo pueda obtener de Uber o una actividad en paralelo. Existe una relación entre el reclamo por un sindicato y quienes declararon que sus ingresos como conductores de la aplicación eran escasos – 5 de 6 -, argumentando

⁵⁰ Uber y Cabify, al igual que Beat, también trabajan por premios, es decir, realizar una determinada cantidad de viajes en un tiempo señalado, pero al momento de realizar esta etnografía, Beat recién ingresaba al mercado y, para competir con las otras aplicaciones, fijó tarifas muy bajas para los pasajeros, pero premios altos para los conductores.

falta de cobertura social e inseguridad respecto a la información del pasajero; pero esto también se observa entre quienes definieron sus ingresos como “abundantes”, aunque sea un poco menos de la mitad – 4 de 9 – reclamando, en términos generales, que la situación sea regularizada para atender necesidades de los trabajadores. Precisamente, este segmento no se caracteriza porque Uber sea su segundo trabajo y la abundancia provenga de ser un empleo extra, más bien, esta es su actividad principal, y ocupan un promedio de 9 horas diarias en este empleo; esto es similar al resultado de quienes definen sus ganancias como escasas, ya que trabajan, en promedio, 8 horas por día.

La modernidad capitalista, en el caso de Uber, muestra marcadas tensiones entre conductores que reclaman presencia de sindicatos y otros que, sin matices, descreen de ellos como espacios de corrupción. No todos se perciben como autónomos, ni creen que ellos solos pueden negociar con la empresa de manera efectiva, más bien, todo lo contrario. Me parece pertinente retomar el tono dubitativo de Federico, luego de todo un viaje en el que comentó las bondades de Uber, señaló que “andaba corto de plata”, y ante eso le pregunté qué pensaba de la comisión. Si bien le parecía justo que la empresa le cobrara un porcentaje sobre sus ganancias, se mostró dubitativo cuando le comenté que eso implicaba que no era “su propio jefe”:

“No, claro. A ver, sos tu propio jefe si decidís cuándo trabajar, cuándo irte de vacaciones, si tomás todas las decisiones. En ese sentido, como lo decís vos, claro, no sos tu propio jefe... pero es hilar muy fino. Esto igual es como algo mío, es como mi negocio, pero claro, no sería mi propio jefe”.

Como observamos, las categorías que utilizan los conductores de Uber no son estáticas, y no refieren a sustancias inmóviles: por el contrario, se van actualizando según la situación lo amerite. Resulta claro el hecho de que existen disputas constantes respecto a la autonomía en el trabajo, la inseguridad, incertidumbre, las preguntas sobre qué tipo de labor es esta – y si merece ser sindicalizada o no -; pero el punto relevante en estas disposiciones es qué hacen los individuos con los conceptos que construyen, con sus saberes, y cómo aplican este marco a su labor cotidiana. Esto es lo que analizaré en el próximo apartado.