

Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador

Departamento de Sociología y Estudios de Género

Convocatoria 2018-2020

Tesis para obtener el título de maestría de Investigación en Ciencias Sociales con mención en
Género y Desarrollo

¿Sostener la vida o sostener a la plataforma?

La explotación digital de las personas conductoras de Uber en el mercado laboral pauperizado de
Quito

Diana Carolina Salazar Daza

Asesora: Carmen Gómez Martín

Lectoras: Sofía Scasserra y María Cristina Cielo

Quito, abril de 2021

Dedicatoria

A Ana, Ángel, Raúl, Luis, Eduardo, Fausto, Luisa, Marco, Mónica, Marianela, Paúl, Rolando, Carlos, Marcela, Martín, Jaime, Amanda, Andrea y Jorge por su tiempo y confianza. Que las experiencias que generosamente compartieron conmigo sirvan para transformar el presente y el futuro de los trabajos, en donde las vidas dignas y justas sean una realidad.

Tabla de contenidos

Resumen	VIII
Agradecimientos.....	IX
Introducción	1
Estado del arte	15
Capítulo 1	22
La ilusión del trabajo en las plataformas digitales. ¿Cómo sostener la vida en medio.....	22
de una crisis global de acumulación capitalista?.....	22
1. Las crisis del capitalismo neoliberal en América Latina y las transformaciones.....	23
en el trabajo	23
1.1. Las crisis económicas y su impacto en la vida de las personas	25
1.2. El trabajo es lo que siempre ha sido: acumulación capitalista y explotación	26
1.3. ¿Y los hogares qué? Sostener la vida en tiempos de crisis y de precarización.....	34
generalizada del trabajo	34
2. <i>Gig economy</i> y plataformas digitales del trabajo: cuando la informalidad y la.....	39
precariedad se disfrazan de emprendimiento y libertad	39
2.1. De la <i>sharing economy</i> a la <i>gig economy</i>	40
2.2. La emergencia de las plataformas digitales del on-demand work: ¿Qué está en juego? .	43
2.3. Las condiciones económicas en las plataformas digitales del <i>on-demand work</i>	45
2.4. De independientes a dependientes	47
Capítulo 2	50
Las crisis económicas neoliberales como motor de precarización del mercado laboral:.....	51
la llegada de las plataformas digitales a Ecuador	50
1. La evolución del mercado laboral a luz de las crisis neoliberales en Ecuador (1980-2020)..	51
1.1. 1980: la caída de un modelo económico proteccionista, la dependencia en las.....	52
exportaciones de petróleo y el mercado global	51
1.1.1. La crisis de los ochenta	53
1.2. La crisis de los noventa.....	56
1.3. La crisis del mercado laboral de 2016: terminada la bonanza económica, ¿qué le espera a	
la economía ecuatoriana y al mercado laboral?	61

2. ¿Una oportunidad para generar ingresos o la única opción de subsistencia?.....	68
El surgimiento de Uber en el mercado laboral ecuatoriano.....	67
2.1. Los orígenes de Uber y su controversial expansión.....	68
2.2. Uber en América Latina.....	74
2.3. Uber en Ecuador	77
Capítulo 3	83
“Parada no programada”: Uber. Trayectorias laborales de “socias y socios conductores”	84
en medio de la crisis del empleo en Ecuador	83
1. Si Uber se posiciona como una opción “transitoria” en un mercado laboral debilitado,.....	85
¿Por qué importan las trayectorias laborales de las personas conductoras?.....	84
1.1. La degradación del mercado laboral en Ecuador: una constante propia de las crisis.....	86
del neoliberalismo.....	85
2. La llegada de Uber y otras plataformas: ¿una alternativa en medio de una crisis.....	91
del mercado laboral?.....	90
2.1. Uber y las economías de plataformas	91
2.2. La relación entre Uber y el Estado ecuatoriano	94
3. Trayectorias laborales de conductores y conductoras de Uber en función del género,.....	101
la edad y la nacionalidad	100
3.1. Entre la necesidad, la precariedad y la edad: trabajar en Uber porque no hay otra.....	103
opción.....	102
3.2. Uber ¿una oportunidad en iguales condiciones para las mujeres?.....	108
3.3. La nacionalidad como un factor de exclusión e incremento de precariedad aun en...	114
trabajos como Uber	113
Capítulo 4	117
“Hacer Uber” o dedicar tiempo a la familia? la trampa de la flexibilidad del tiempo a.....	118
cambio del sacrificio de las economías y las relaciones en el hogar.....	117
1. “Con Uber yo puedo sobrevivir, pero progresar no”: ¿cuánto aporta Uber a las.....	120
economías de los hogares?	119
1.1. Hogares diversos, problemáticas económicas similares: Uber un factor común.....	120
2. ¿Sostener la vida o sostener la plataforma?.....	132
3. Uber ¿un trabajo con condiciones feminizadas?	138

3.1. Emprendedurismo de plataformas ¿Masculinidades en peligro?.....	139
Conclusiones	148
Lista de referencias.....	157

Ilustraciones

Figuras

Figura 1 Categorización de las plataformas digitales de trabajo.....	42
Figura 2. Captura de pantalla conversación en Facebook sobre la organización del.....	80
"Apagón de Uber" en Quito	80
Figura 3. Anuncio solicitando auto para trabajar como chofer en una red social de.....	89
conductores de Uber en Quito.....	89
Figura 4. Cuenta de Twitter Ministro de Telecomunicaciones respecto a Uber	97
Figura 5. Reflexión conductor de Uber en una red social, reclamando por la grabación.....	98
del IVA en discusión en la Ley aprobada por la Asamblea Nacional.....	98
Figura 6. Comentarios sobre el cobro que hace Uber cuando deposita a las personas.....	99
"socias-colaboradoras" en bancos diferentes al Banco del Pichincha.....	99
Figura 7. Captura de pantalla sustracción ganancia cuenta conductora de Uber	112
Figura 8. Captura de pantalla reclamo por pago incompleto a conductor en redes sociales.....	126
Figura 9 Invitación a trabajar en Uber en una página web.....	128
Figura 10. Blog de Uber, historias de conductores	136
Figura 11. Blog Uber comentando los supuestos beneficios a los que accederían en caso de....	138
resultar contagiados con COVID-19.....	138

Tablas

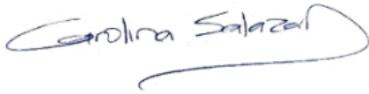
Tabla 1. Datos sociodemográficos de las personas entrevistadas	12
Tabla 2. Información salario mínimo, desempleo, subempleo y PEA, década 1980.....	55
Tabla 3. Evolución de las tasas de empleo por sexo entre 2007 y 2016	65
Tabla 4. Personas conductoras de Uber y su situación en relación al trabajo.....	101
Tabla 5. Situación hogares de las personas conductoras de Uber	123
Tabla 6. Ganancia aproximada de una tarifa mínima en Uber.....	125
Tabla 7. Horas de trabajo, ganancias y gastos aproximados en Uber	127
Tabla 8. Desglose de gastos diarios versus ganancias	130

Declaración de cesión de derechos de la publicación de la tesis

Yo, Diana Carolina Salazar Daza, autora de la tesis titulada: ¿Sostener la vida o sostener a la plataforma? La explotación digital de las personas conductoras de Uber en el mercado laboral pauperizado de Quito, declaro que la obra es de mi exclusiva autoría, que la he elaborado para obtener el título de maestría concedido por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO Ecuador.

Cedo a FLACSO Ecuador los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, bajo la licencia Creative Commons 3.0 Ecuador (CC BY-NC-ND 3.0 EC), para que esta universidad la publique en su repositorio institucional, siempre y cuando el objetivo no se obtener un beneficio económico.

Quito, abril de 2021

A handwritten signature in blue ink that reads "Carolina Salazar". The signature is written in a cursive style and is enclosed within a large, sweeping blue loop that extends to the right and then curves back under the name.

Diana Carolina Salazar Daza

Resumen

Esta tesis explora el impacto que generan las economías de plataformas sobre las formas de sostener la vida y experimentar el trabajo para las personas conductoras de la plataforma de transporte digital Uber en Quito. Esta investigación se enmarca en el campo de la sociología del trabajo con enfoque de género y un análisis desde la economía feminista; aplica también una metodología cualitativa con enfoque feminista. Se analiza la emergencia de la *gig economy*, particularmente Uber, en el mercado laboral ecuatoriano, a luz de crisis en los años: 80s, fines de los 90s, 2016 y 2020; se explora las trayectorias laborales y las motivaciones de las personas conductoras para trabajar en la plataforma Uber, para entender la correlación de su inserción con respecto a la precarización del trabajo. Finalmente, se estudia de qué manera el trabajo en Uber transforma las economías de los hogares y las relaciones y roles de género de las personas conductoras. Los aportes más importante de esta tesis se plasman en la transformación de la masculinidad proveedora de los varones conductores de Uber y sus impactos en las relaciones dentro de los hogares.

Agradecimientos

A las personas trabajadoras conductoras de la plataforma Uber que compartieron conmigo sus experiencias, preocupaciones y sobre todo anhelos de tiempos mejores. A ellas, con quienes se tejieron relaciones de confianza y apoyo, mi cariño y gratitud.

Agradezco a mi asesora de tesis Carmen Gómez Martín por la guía durante este proceso. Gracias por leerme con atención, atender mis múltiples preguntas y largos correos con dudas, y sobre todo por la sentida y comprometida asesoría. Gracias por la motivación y por acompañarme en esta travesía.

Mi gratitud a mis lectoras: Sofi Scasserra y Cris Cielo. A quienes admiro mucho y que proyectaron su luz en esta tesis a través de sus trabajos académicos, así como con sus comentarios y sugerencias.

Finalmente, agradezco a Gus por estar y acompañar. Por leer y escuchar mis reflexiones; y por caminar conmigo en la búsqueda de sociedades más justas. Como olvidar a mis gatas, Pepita del Limón y Yapita, que no dejaron de calentar mi regazo mientras escribía.

Introducción

“Pedir un Uber” es una expresión común cuando una se quiere trasladar de manera segura y a un precio conveniente por las principales ciudades del mundo, o al menos eso es lo que promociona esta plataforma digital en las 600 ciudades en donde opera a nivel global. Solicitar un Uber requiere descargarse una aplicación tecnológica en un teléfono inteligente, crear un perfil entregándole todos nuestros datos y señalar a dónde queremos ir. Es bastante simple y hasta puedes elegir pagar en efectivo o en tarjeta de crédito. Uber, como otras plataformas o aplicaciones digitales de transporte, ofrecen aparentes soluciones para la movilidad en ciudades como Quito y una alternativa más económica para las personas usuarias. Sin embargo, las condiciones en las que trabajan las personas conductoras o como la empresa les reconoce “socias-conductoras” están lejos de representar una solución para la economía de sus hogares, y mucho menos cuentan con condiciones de trabajo justas.

En un panorama de fuerte presencia de trabajo informal y precarizado, sumada a la débil capacidad del Estado para generar empleos, surgen en los últimos años en Ecuador –aparentes– nuevas formas de trabajo, ligadas a tendencias globales del mercado laboral, en torno a la llamada *gig economy*¹ o economías de plataformas. Este tipo de economía implementa nuevos modelos de negocios, que se valen de plataformas digitales para alterar el consumo y producción de servicios (Scasserra 2019). Ofrecen también una oportunidad laboral transitoria basada en las ideas de autonomía, eficiencia y competencia, “sujetos emprendedores sin jefes”, a cambio de la prestación de servicios por salarios bajos y ningún derecho laboral (La Nación 2018). Un ejemplo exitoso de este tipo de empresas en Ecuador es Uber. Se trata de la segunda empresa de plataforma digital que ingresa al mercado ecuatoriano en el 2017 y que sigue creciendo hasta la actualidad.

¹ “La *gig economy* hace referencia a las actividades del mercado laboral que están coordinadas a través de plataformas digitales. Compañías que operan estas plataformas son intermediarios que permiten que compradores ordenen una tarea temporal, monetarizada, ejecutada por un trabajador disponible, usualmente recibiendo una tarifa o comisión cuando el servicio ha sido completado y pagado. Los trabajadores se involucran en un ‘*gig*’ particular sin ninguna garantía y con el conocimiento de que son contratados independientes y no empleados” (Hunt *et al.*, 2017 citado en Hunt and Samman 2019, 7.) (Traducción propia).

El crecimiento de esta multinacional en nuestro país, está ligado también al desplome del mercado laboral formal, que, acompañado por políticas de gobierno neoliberales, han facilitado que transformaciones en el mundo del trabajo se den de maneras más violentas, invisibilizadas y sostenidas bajo el paradigma del emprendimiento y la tecnología – como la propuesta de las plataformas digitales. Hasta la fecha en el país, no existe normativa que respalde a las personas trabajadoras de estas plataformas digitales. Esto demuestra la naturaleza global de los cambios en el mercado laboral en los que se está insertando Ecuador, y los desafíos que esto implica para la subsistencia de la población que se debate entre la precariedad y el desempleo, especialmente población migrante y mujeres. Pero ¿de qué manera impactan estas transformaciones digitales en los imaginarios de las personas trabajadoras? Particularmente lo cuestiono en un escenario en donde el trabajo en el sector del transporte ya está subsumido en la informalidad y precariedad, pero al que se añade la tecnología como mediadora y el ingrediente emprendedor como el de “ser tu propio jefe”. ¿Qué tan cierto se torna esta afirmación, cuando la aplicación y su algoritmo deciden los viajes de las personas conductoras y cuando las calificaciones de las personas usuarias inciden también en la evaluación de la persona que conduce?

En medio de esta falacia promocional, se produce una suerte de tercerización laboral digitalizada y precarizada, trasladando todos los riesgos a la persona que conduce: no cuentan con salario fijo, asume riesgos de accidentes, no cuentan con licencia de maternidad o paternidad, no están afiliada a la seguridad social y sobre esto, la aplicación se lleva entre el 25 y 40% de sus ganancias, que es en el único momento en donde se aplica lo “colaborativo” que sustentan este tipo de plataformas. Asimismo, el trabajo en plataformas digitales como las de conducción se oferta como esta posibilidad de “escoger tu propio horario”. Sin embargo, simultáneamente presentan “incentivos” para que las personas conductoras trabajen más si es que en efecto, quieren ganar más – narrativas neoliberales que se apropian y permean la forma en que las personas relacionan el trabajo y su cotidianeidad. Esto causa que exista una doble presión, si por un lado escojo mi horario y lo dedico a mi hogar u otras actividades, el tiempo que no se trabaja debe ser recuperado, particularmente en horarios extra-laborales como la noche, fines de semana o feriados. Todo esto para alcanzar esos supuestos incentivos, cumplir puntajes y ganar más, ya que lo que se obtiene en las carreras regulares no es suficiente.

En este sentido, la investigación se propone estudiar cómo la *gig economy* o las economías de plataformas han impactado en el *sostenimiento de la vida* de quienes hacen parte de ellas. Todo esto, en un contexto como el ecuatoriano, caracterizado por crisis, prácticamente ininterrumpidas, del mercado laboral y desigualdades sociales y económicas que no han hecho más que crecer en los últimos cuatro años, agravándose aún más con la llegada de la COVID-19 en 2020. Para ello se apoya en personas trabajadoras de la plataforma digital del transporte Uber en Quito como colaboradoras del estudio. Con quienes, a través de entrevistas formales y conversaciones informales “tomando carreras” en la ciudad, se logra acercarse a sus experiencias y trayectorias laborales para comprender cómo llegan a trabajar en Uber y de qué manera su trabajo en esta actividad contribuye a transformar las economías de sus hogares. Puesto que “hacer Uber”² implica estar subsumida en la incertidumbre propia de trabajos informales, precarios y sin protección y esto afecta de manera directa en las dinámicas y relaciones de género en los hogares.

Al ser el sector transporte masculinizado, las plataformas digitales de transporte como Uber, corresponden también a esta tendencia. Por ello, es importante pensar en los impactos de las economías de plataformas como modelos de negocio que generan un impacto diferenciado en función del género. En este sentido, me posiciono de manera crítica al pensar que la tecnología será capaz de acortar brechas salariales y laborales entre géneros, pues a pesar que las plataformas digitales se presentan abiertas dispuestas a recibir a todas las personas en su diversidad, en la conducción si existen razones estructurales que hacen que menos mujeres se inserten en ellas. Esto tiene también que ver con la forma en que las plataformas digitales, el diseño algorítmico y la forma de operación no son neutras. A pesar de esto, se incluye en la muestra a mujeres conductoras para entender las diferencias en cuanto a sus experiencias detrás del volante y la aplicación, y, sobre todo, cómo ellas experimentan la carga reproductiva a la par de la económica en la cotidianidad de su hogar. Sin embargo, las conversaciones para esta investigación reflejan mayoritariamente las experiencias de conductores varones de diferentes edades y nacionalidades, principalmente. Este aspecto de la nacionalidad se torna en un factor importante y un punto de quiebre, ya que el Ecuador desde el 2015 ha sido país de paso y acogida

² A lo largo de la tesis se utiliza la expresión “hacer Uber” en referencia a las expresiones de algunas personas conductoras sobre su trabajo. Sin embargo, se destaca que la posición tanto de la autora como de las personas conductoras que colaboraron en la investigación en entrevistas y conversaciones informales, dedicar el tiempo a trabajar en la aplicación, debe ser considerado un trabajo.

para población migrante venezolana, misma que ha ido incrementando con el pasar de los años, y que han acudido a trabajos informales y precarios como fuente de sobrevivencia.³

Con todas estas consideraciones, la pregunta que guió la investigación fue la siguiente: ¿Cómo contribuye la *gig economy*, a través de las plataformas digitales del trabajo como Uber, a la reconfiguración de las economías familiares en contextos de crisis económica y del mercado laboral? Para abordar esta pregunta general, se plantearon tres objetivos específicos, los cuales se respondieron a través de una metodología cualitativa, con enfoque feminista. El primero, analiza la emergencia de la *gig economy*, particularmente Uber, en el mercado laboral ecuatoriano, a luz de crisis en los años: 80s, fines de los 90s, 2016 y 2020. El segundo explora las trayectorias laborales y las motivaciones de las personas conductoras para trabajar en la plataforma Uber en Quito, para entender la correlación de su inserción con respecto a la precarización del trabajo. Finalmente, el tercero estudia de qué manera el trabajo en Uber transforma las economías de los hogares y las relaciones y roles de género en ellos.

Marco teórico

Esta investigación se enmarca en el campo de la sociología del trabajo con enfoque de género y parte también de una mirada feminista, puesto que se intenta ubicar a la vida en el centro de todas las reflexiones. Si bien, el sistema capitalista ha ubicado el crecimiento del capital y el trabajo como medios para lograr su expansión, ha obviado reconocer, intencionalmente, que para que el proceso de expansión perdure las vidas humanas deben sostenerlo. Para entender cómo la relación entre capital, trabajo y *sostenimiento de la vida* (Pérez Orozco 2014) toma lugar, produciendo y reproduciendo desigualdades, se investigó el surgimiento de la plataforma digital del trabajo Uber en Ecuador, en medio de un contexto nacional marcado por una crisis económica y una crisis del mercado laboral. Además, se estudia las conexiones entre crisis económicas globales y nacionales y el surgimiento de las economías de plataformas o *gig economy* y su exponente, las plataformas digitales del trabajo. Estas relaciones macro facilitaron que a nivel meso y micro se puedan analizar de qué manera, las plataformas digitales del trabajo brindan

³ Se estima que entre 2010 y 2020, 2'279.557 personas venezolanas arribaron o transitaban por Ecuador, resultando como saldo migratorio hasta la fecha, tomando en cuenta ese mismo periodo, 368.862 personas de esta nacionalidad (R4V 2020).

oportunidades para generar ingresos a personas y hogares; todo esto en medio de la informalidad, precariedad e incluso alegalidad, en contextos donde el desempleo incrementa, la informalidad es una constante y en donde se hace muy complejo sostener la vida y reproducirla socialmente (Bakker 2003).

Las categorías que guían esta investigación están relacionadas a la transformación del mundo del trabajo a golpe de crisis económicas neoliberales, la amplificación que producen de las desigualdades sociales y, con ellas, la mayor pobreza, desempleo e informalidad. Pero también, cómo las crisis se tornan en oportunidades para el capital y sus estrategias de expansión y despojo, produciendo lo que Silvia Federici (2019) llama “nuevas formas de acumulación capitalista”, a través de la modificación de su sistema de producción, y el aprovechamiento de la necesidad de las personas para incrementar su ganancia, a través del endeudamiento (Cavallero y Gago 2019).

De acuerdo a Suzanne Narotzky, las crisis económicas afectan “las condiciones de posibilidad para ganarse la vida” (Narotzky 2015, 70). En dichos contextos, si no hay ingresos, generar condiciones de vidas dignas para individuos y hogares se torna cada vez más difícil cuando las oportunidades son limitadas. Al abordar esta tesis desde una perspectiva de género y feminista, se analiza cómo afecta la *gig economy* a las relaciones de género en estos momentos de crisis, en donde se “institucionaliza las diferencias de género” (De la O y Guadarrama 2006, 292) en el mercado laboral (Elson 1999), puesto que, si las opciones son escasas para varones, para mujeres se agravan más debido a la división sexual del trabajo y los roles sociales construidos en torno a las mujeres y los cuidados.

Bajo estos dos enfoques, también se reflexiona sobre cómo afectan estas desigualdades del mercado laboral, la informalidad y la precariedad en la vida dentro de los hogares. Es decir, se analiza el sostenimiento de la vida en términos de recursos y roles en la *reproducción social* dentro de los hogares. Se retoma también la categoría de hogar, como un espacio no neutro en donde es importante identificar las relaciones de poder que se generan en torno a la organización de actividades y recursos, principalmente en momentos de adversidad y desempleo y subordinada al orden del capital (Forni 2004, citado en Martínez Franzoni 2008).

Dentro del hogar, como categoría de análisis, se aplica también el enfoque de género para entender cómo el poder de negociación de las personas dentro de los hogares está determinado por el género. Carmen Diana Deere y Margarita León (2002) argumentan que una de las razones que restan poder de negociación a las mujeres dentro de la toma de decisiones familiares tiene que ver con los bienes y el acceso a ellos. Dentro de esta investigación, se observó el rol de los bienes familiares, particularmente el auto para trabajar en la aplicación Uber y la necesidad de endeudarse para adquirir uno y trabajar. En este sentido, se analiza las decisiones de personas que trabajan en Uber, quienes, debido a la necesidad, llegan a extremos de expropiar sus propios bienes (autos, deudas para pagar autos, tiempo en los hogares) en beneficio de la empresa. Llevando en sí mismo un paso más adelante “las nuevas formas de acumulación capitalista” (Federici 2019), en donde auto-expropiarse viene a ser la regla.

Simultáneamente, debido a la estrecha relación entre mercado y hogar, también este estudio intenta discutir cómo la expansión de las economías globales y el deterioro de los mercados laborales influyen las relaciones de género dentro de los hogares, partiendo del cuestionamiento sobre el debilitamiento de los imaginarios sobre los hombres como proveedores de los hogares. Como lo menciona Agarwal, las normas sociales son “costumbres establecidas” (Agarwal 1999, 25), es decir percepciones que constituyen la naturalización de prácticas sociales, como la construcción de los varones como los obreros y responsables de los hogares.⁴ Es por esto que esta investigación también cuestiona las implicaciones que tienen las crisis de los mercados laborales sobre la reproducción de las masculinidades (Cruz Sierra 2018) dentro de los hogares y si es que existe algún tipo de sentimiento de fracaso en torno a cambiar de actividad como conductores de Uber. Adicionalmente, se explora la relación entre Uber y paternidades dentro de un contexto en donde producir y no cuidar es imperante.

Marco metodológico

Antes de explicar cómo se llevó a cabo el trabajo de campo es pertinente señalar que el diseño de la investigación y posteriormente el campo, fueron sujeto de modificaciones. Se planteó realizar

⁴ Silvia Federici, en su libro “*El patriarcado del salario*” cita que “ser capaz de ganar un salario suficiente para mantener a la familia se convirtió en un signo de respetabilidad masculina” (Secombe 1995, 114 citado en Federici 2018, 70).

en un principio al menos 18 entrevistas formales a mujeres y hombres ecuatorianas y extranjeras, compartir con familias uberizadas, es decir, familias en donde uno o más miembros trabajaran con un mismo vehículo o depende de esta economía, e incluso realizar viajes con algunas personas conductoras para explorar sus días. Sin embargo, las aproximaciones primeras al campo fueron transformando ciertas decisiones previas. Por un lado, de acuerdo a esta investigación, la ratio aproximada de mujeres trabajando en Uber es 0,07, lo cual causó que, dentro de los 39 viajes solicitados a través de la aplicación, solo se me asignaran 3 mujeres conductoras, todas de ellas ecuatorianas. Adicionalmente, antes de iniciar el trabajo de campo tuve contacto con conductores de Uber de nacionalidad venezolana, pero debido a la xenofobia creciente hacia las personas de esta nacionalidad, particularmente después del asesinato en Quito en enero de 2020 de una mujer a manos de un joven venezolano a la salida de un centro comercial (RFI 2020), los contactos que había apalabrado no quisieron colaborar en la investigación.

De la misma manera, la naturaleza ilegal del trabajo en Uber impidió que pudiera acompañar viajes de conductoras y conductores en sus actividades diarias, por el miedo a ser reportados por clientes o multados por un agente de tránsito. Finalmente, la investigación sobre familias uberizadas, no tuvo cabida puesto que, en medio de la investigación, la pandemia de COVID-19 afectó la libre movilidad y acercamiento físico, impidiendo la realización de más viajes a través de la plataforma y limitando el contacto con más personas conductoras con quienes había acordado reunirme a mediados de marzo. Todos estos imprevistos motivaron la transformación del diseño inicial del trabajo de campo y la implementación de nuevas estrategias para llevarlo a cabo. A continuación, se detallan las reflexiones metodológicas que han guiado la investigación y la estructura final que tomó el trabajo de campo.

La utilización de un enfoque metodológico feminista en la investigación parte de reconocer que la producción del conocimiento se encauza desde un lugar específico y que como investigadoras no somos neutrales ante las diferentes realidades y contextos que atraviesan la investigación. Por tanto, tal como señala Dona Haraway (1988), esta investigación asume que la responsabilidad de la producción de conocimiento “es siempre un acto político [...], consciente y responsable” (Haraway, 1988, en Luxán y Azpiazu s/f, 6). Así mismo, se consideró que durante el desarrollo de la investigación las técnicas empleadas deberían ayudar a develar cómo las relaciones de

género producen desigualdades, y a señalar la existencia de relaciones de poder en las interacciones y producción de conocimiento entre la investigadora y los colaboradores de la investigación, así como también en sus discursos (Luxán y Azpiazu s/f, 9-10).

De esta forma, y manifestando constantemente y de manera transparente los objetivos y procesos de la investigación, los acercamientos con las personas que colaboraron con la investigación se condujeron desde el marco de los cuidados, desde la escucha atenta y reconociendo la entrega generosa que muchas veces se produjeron durante las entrevistas. Teniendo en cuenta el llamado de Haraway (1995) sobre la producción del “conocimiento situado”, las reflexiones en torno al trabajo de campo llevaron a cuestionar lo que implica que una mujer joven y académica converse con personas a quienes el tiempo no les sobra. De ahí el agradecimiento a aquellas que colaboraron desinteresadamente con esta investigación. Bajo estas premisas, se detalla a continuación la metodología empleada para atender los objetivos específicos que se plantearon y responder a la pregunta central de la investigación; la cual se llevó a cabo entre febrero y marzo (en una primera instancia) y posteriormente entre abril y octubre de 2020, durante la pandemia de COVID-19.

El primer objetivo específico tenía como finalidad ubicar el surgimiento de la *gig economy* o economía de plataformas y su exponente, las plataformas digitales del trabajo, en un contexto global, regional y nacional, para entender su implantación como oportunidades en economías en crisis y sobretodo en mercados laborales frágiles y flexibles. Particularmente, en el caso de Ecuador, se analizó la entrada de la economía de plataformas y las plataformas digitales del trabajo, específicamente la empresa multinacional Uber Thecnology. Inc., en un momento de crisis del mercado laboral y económico que aparece de forma determinante en 2017, pero también a manera de reflexión histórica, se explica la relación entre las crisis neoliberales que ha atravesado la economía ecuatoriana (1980, 1990, 2016 y 2020) y, sus múltiples implicaciones en la transformación y precarización del mercado laboral del país. Todo esto para mostrar las conexiones multiescalares entre economías globales y las dificultades para el sostenimiento de la vida en escalas más pequeñas.

Para esto, se utilizó el análisis de fuentes bibliográficas y el análisis documental. Se revisaron libros, artículos académicos, bases estadísticas nacionales y artículos de prensa sobre las cuatro crisis del neoliberalismo que atraviesa Ecuador entre 1980 y 2020, y sus incidencias en el mercado laboral. Además, se analizaron las crisis en clave de género, es decir de manera diferencial sobre cómo estas afectaron de manera distinta a mujeres y hombres. Sin embargo, la información desagregada por género para los datos de 1980 no se pudo encontrar, puesto que el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC) no recopila datos anteriores a 1988, fecha de su creación. Para la contextualización del surgimiento de la *gig economy* y Uber, específicamente, se analizaron fuentes académicas, notas de prensa, blogs, informes empresariales hallados en la web, para entender cómo esta empresa, a pesar de su ilegalidad, entra a mercados laborales globales, regionales y nacionales, enfrentando en unos lugares más problemas que en otros y aprovechándose de la débil legislación en materia laboral y de transporte, así como la aguda necesidad de individuos por generar ingresos para mantener a sus familias.⁵

Para los siguientes dos objetivos específicos se empleó el método etnográfico también desde una perspectiva feminista. Esta decisión se sostuvo bajo la premisa de que este método permite explorar y entender las dinámicas de vida, los significados de las acciones y las relaciones sociales de aquellas personas que colaboraron en la investigación. Estas reflexiones permitieron situar, además, la posición de la investigadora y los y las participantes dentro del proceso etnográfico, consiente siempre de las relaciones de poder, pero también de la posibilidad de construcción activa de las relaciones entre personas desde los cuidados. Siguiendo a Hidalgo (2020), a través de estas prácticas se puede compartir y así “crear espacios discursivos que problematicen no solo lo que hemos recolectado, sino también las condiciones afectas y materiales de recolección” (Hidalgo 2020, 336). Una vez terminado el trabajo de campo y el proceso de escritura de la tesis, las relaciones con algunas de las personas conductoras han permanecido.

De acuerdo a Alejandra Navarro (2009), antes de empezar con el trabajo de campo, se considera importante conocer y acercarse al lugar en donde se va a dirigir la investigación. Sin embargo, en

⁵ Es importante señalar la bibliografía sobre esta temática se encontraba en su gran mayoría se en inglés, lo que lleva a reflexionar sobre la necesidad de generar conocimientos y teoría sobre la *gig economy* en español y desde el sur.

el lugar y las personas que colaborarían en este estudio no estaban en un punto fijo. Debido a la naturaleza móvil y rotativa del lugar de estudio y los colaboradores, además del carácter no regular de la plataforma, las técnicas de investigación empleadas fueron variando y adaptándose al desarrollo de la actividad de las personas trabajadoras de Uber, pues en muchas ocasiones se hizo difícil acceder y concretar más entrevistas formales.

Según Daniel Goldstein (2014) hacer investigación cualitativa “requiere ponernos en riesgo”, pues involucra hacer actividades o frecuentar lugares que no nos son familiares necesariamente. Sin embargo, los niveles de riesgo, varían de lugar a lugar y dependen también de la temática que se intenta estudiar. En este sentido, subirse en los autos para realizar esta investigación representó, en ocasiones, un riesgo. Algunas veces, por pedido de las personas que conducían, apagamos las aplicaciones con rastreo GPS para que las ganancias se las llevaran completa y no la empresa. En otras, al iniciar una conversación informal con un conductor varón surgían situaciones incómodas cómo si el acercamiento implicase algún tipo de interés personal, lo que llevó a pensar en estrategias de protección personales. Así, a lo largo del trabajo de campo, surgieron un par de viajes en los que levanté mi protocolo de seguridad y realicé llamadas o solicité detener el viaje en lugares públicos. Del mismo modo, en interacciones por redes sociales citaba a los conductores en lugares públicos.

En total, realicé en Quito 39 viajes en Uber en diferentes horarios, de los cuales solo tres fueron conducidos por mujeres. Esto también responde a la masculinización del sector del transporte, pues existe una relación similar en cuanto hombre-mujer si tomamos taxis legales. De estos 39 viajes, seis me concedieron entrevistas formales, el resto accedieron a conversaciones informales durante el viaje, y cinco quedaron pendientes para hacer después de la cuarentena. Las cinco entrevistas se planificaron realizar la semana del 17 al 21 de marzo pero por la situación antes señalada no se procedió con las mismas. Se pensó en contactarlos en un inicio de la cuarentena, pero debido a razones éticas y, sobretodo, debido a la sensibilidad de la pandemia y sus implicaciones en la imposibilidad para generar ingresos a familias que dependen del salir a trabajar diariamente, no se continuó con esta idea. Sin embargo, a finales de abril de 2020, se abordó a dos conductores (mujer y hombre) para preguntar sobre su situación en Uber desde que

inició la pandemia y los retos que ha implicado para las economías de sus hogares.⁶ Más tarde, avanzada la pandemia, se retomó contacto con algunas de las personas conductoras quienes colaboraron en la investigación para conocer su situación familiar, laboral y contarles los avances de esta investigación.⁷

Dos entrevistas más se realizaron a través de anuncios que publiqué en grupos de conductores de Uber en redes sociales como Facebook, en donde señalé que estaba haciendo una investigación para conocer las experiencias de los conductores y quienes tenían interés en participar, de manera anónima, podían contactarme. De esta experiencia interactué con siete personas y se concretaron dos entrevistas con dos varones. Es importante señalar que, como técnica de investigación, analicé redes sociales y las interacciones de conductores y conductoras de Uber en grupos de Facebook (3) y chats en Whatsapp, de los que fui parte activa de tres. Con las personas que cité en Facebook, señalé como lugar de encuentro el parque de Flacso-Ecuador, que a la vez que protegía mi seguridad, estaba también avalando que mi investigación no tenía otro fin más que académico.⁸ Después de la primera entrevista que fue con una de las personas contactadas en Facebook, FLACSO fue mi lugar de entrevistas permanente. La otra persona a quién contacté en Facebook, me citó en un centro comercial al Norte de Quito.

Las otras cinco entrevistas que conduje entre el 9 de febrero y 12 de marzo, las obtuve a través de contactos personales que comunicaron directamente a conductores y conductoras de Uber que conocían sobre esta investigación y accedieron a colaborar conmigo. Adicional a estas entrevistas, entre mayo y junio de 2019, realicé dos entrevistas más exploratorias a dos conductoras. En definitiva, se llevaron a cabo un total 16 entrevistas (5 a mujeres y 11 a hombres), además de numerosas conversaciones informales documentadas en el diario de campo⁹

⁶ Ambas entrevistas semi-estructuradas se condujeron vía telefónica y se solicitó su permiso para grabar sus respuestas. Estas últimas entrevistas fueron más cortas que el promedio de otras entrevistas.

⁷ Es importante mencionar que parte de esta investigación y los contactos que se lograron mantener con personas conductoras de esta plataforma inspiraron y colaboraron para un proyecto feminista sobre economías de plataformas llamado Observatorio de plataformas.

⁸ Después de la primera entrevista que fue con una de las personas contactadas en Facebook, Flacso fue mi lugar de entrevistas permanente. La otra persona a quién contacté en Facebook, me citó en un centro comercial al Norte de Quito, tomando las medidas de protección y el protocolo de seguridad que creé, accedí a la entrevista.

⁹ Todos los nombres de las personas que colaboraron con esta investigación son ficticios para proteger su identidad.

A continuación, se presentan los datos sociodemográficos de las personas que colaboraron en la investigación.

Tabla 1. Datos sociodemográficos de las personas entrevistadas

N°	Gen.	Edad	Estado civil	Hijos	Sostén de hogar	Estudios	Tiempo Uber (meses)	Situación laboral
1	M	34	Casado	2	Si	Lic. Ed. Física	11	Desempleado
2	F	33	Divorciada	2	Si	Adm. Hotelera (7mo nivel)	24	Desempleada y
3	M	60	Casado	3	Si	Mecánico automotriz/actor	12	Desempleado
4	F	36	Soltera	2	Si	Auditoria y conta.	18	Desempleada
5	M	30	Unión libre	0	Compartido	Psicología (dejó)	5	Desempleado y oportunidad
6	M	39	Separado	1	SI	Psicólogo clínico	18	Desempleado
7	M	40	Soltero	1	Si	Antropología pero no egresó, danza	20	Desempleado
8	M	55	Casado	2	Compartido	Lcdo. cultura física.	18	Desempleado
9	M	32	Casado	1	Compartido	Secundaria	24	Desempleado
10	F	22	Soltera	0	Si	Primer semestre pedagogía y lengua	10	Desempleada
11	M	31	Divorciado	0	Si	Estudiante de maestría	14	Estudiante
12	M	56	Casado	3	Si	Chofer de taxi	28	Desempleado
13	F	48	Separada	1	Ya no puede	Estudió ventas	5	Desempleada
14	F	33	Soltera	0	Si	Economista	5	Desempleada
15	F	28	Casada	2	Compartido	Estudió idiomas (3 semestres)	12	Desempleada
16	M	3	Casado	2	Compartido		24	Desempleado

Fuente: Datos tomados del trabajo de campo

Debido a las técnicas seleccionadas para abordar los objetivos específicos 2 y 3 se diseñaron entrevistas semiestructuradas que buscaban conocer las motivaciones de las personas para entrar a Uber, sus trayectorias laborales y cómo esta actividad ha impactado en los roles de género e influye en la economía familiar de los y las conductoras. Específicamente, en el oe2 quería conocer cuáles fueron las razones para que los y las conductoras opten por hacer Uber como su actividad económica, y si es que lo hacían a tiempo completo o tenían otro ingreso. Además, me interesaba conocer qué otros trabajos tuvieron antes, su formación académica y aspiraciones respecto a conseguir otro trabajo o permanecer en Uber. Todo esto me serviría para trazar

conexiones entre la crisis del mercado laboral en el país, lo que ha derivado en un gradual aumento del desempleo y, al mismo tiempo, la emergencia de estas oportunidades transitorias y precarias en la informalidad para generar ingresos. Me interesaba también, partiendo de las narrativas de los y las conductoras, reflexionar si es que existe una modificación en las percepciones que tienen al momento de ingresar a conducir y cuando ya llevan tiempo en la actividad.

En cuanto al oe3, me interesaba conocer cómo el ingresar a esta actividad económica podía influir en la economía familiar y en las relaciones de género dentro del hogar. Es decir, mi interés era conocer principalmente el rol del conductor o conductora de Uber en el hogar en términos de aporte en la economía y la reproducción social. Por tanto, las preguntas en esta sección de la entrevista estaban diseñadas para escuchar las narraciones de los y las conductoras y sus retos y oportunidades en torno a la generación de ganancia en Uber y cómo se administraban esos ingresos. Estas reflexiones me permitirían conocer si es que hacer Uber representa una ganancia económica para la familia o un retroceso. Además, debido a la ausencia de seguridades laborales que presenta Uber para los y las conductoras, y a pesar de que están promocionados como una oportunidad para generar ingresos sin contar con un jefe, me interesaba conocer si es que existía una correlación entre el tiempo dedicado a conducir y el tiempo dedicado al hogar, para así identificar sobre quienes recae la carga del sostenimiento de la vida y las actividades de reproducción social en hogares que dependen total o parcialmente de Uber.

Otra técnica permanente de investigación durante todo el trabajo de campo fue la observación participativa, pues fue a raíz de esa observación y combinado con conversaciones informales, pude crear *rapport* con las personas que me dieron las entrevistas formales. Tal como lo señala Guber “para que la observación sea significativa requiere participación” (Guber 2011, 13). De tal manera que cada vez que tomaba un Uber, partía de las primeras interacciones con los y las conductoras para evaluar si tenían interés o predisposición para colaborar con mi entrevista y empezaba a interactuar con ellos y observar la posición en donde ponían su teléfono mientras conducían, si eran conductores experimentados, si conocían la ciudad, qué artículos cargaban con

ellos en los viajes, etc. Solo en una ocasión pude visitar una casa de una de las conductoras que entrevisté, el resto de las interacciones se dieron en los autos y el parque de Flacso.¹⁰

Estructura de la tesis

La tesis se desarrolla en cuatro capítulos, los cuales responden tanto al objetivo general de la investigación como a sus objetivos específicos. Antes del desarrollo de los capítulos abordamos el estado del arte de la investigación y la justificación de la misma. En el primer capítulo se presenta el abordaje teórico que guía la investigación y que sustenta el problema de estudio. Este capítulo hace un recorrido histórico en torno a las transformaciones del mundo del trabajo, a la luz de crisis neoliberales a fines del siglo XX, para establecer conexiones entre crisis del neoliberalismo y el surgimiento de la *gig economy*. En la primera parte se aborda las crisis del capitalismo en su fase neoliberal y las transformaciones que han producido en el mundo del trabajo, enfocándose principalmente en la informalidad como una constante naturalizada del mundo del trabajo, particularmente en América Latina. En esta sección, también se incluyen las reflexiones teóricas desde la economía feminista para entender qué implica atravesar crisis neoliberales, transformaciones del mundo del trabajo en la forma de experimentar, sostener y reproducir la vida en los hogares, y cómo esto influye, a la vez, en roles y relaciones de género. La segunda parte se centra finalmente en el surgimiento de la *gig economy* y las plataformas digitales del trabajo.

El segundo capítulo contextualiza la inserción de las plataformas digitales del trabajo como Uber en un mercado laboral pauperizado como el ecuatoriano. De esta manera, se explica la relación que existe entre la evolución del mercado laboral ecuatoriano y el surgimiento y expansión de las plataformas digitales del trabajo como Uber. El capítulo está estructurado en dos secciones. La primera, de carácter más amplio, analiza la evolución del mercado laboral ecuatoriano a través del estudio de lo que identificamos como tres crisis neoliberales: la de fines de los setenta e inicios de los ochenta, la de los años noventa, la crisis del mercado laboral de 2016 y que solo se

¹⁰ Dentro de la planificación de esta investigación se consideró conducir entrevistas a representantes de la empresa Uber en Ecuador y a algún funcionario del Ministerio del Trabajo; sin embargo, debido a la pandemia de COVID-19 y el distanciamiento social no se pudo llevar a cabo. Adicionalmente, se previó realizar una entrevista a los representantes de Uber como parte de una investigación que conduce otra docente de Flacso entorno a las plataformas digitales del trabajo en Ecuador, pero tampoco se pudo concretar dicha entrevista.

agrava en los siguientes años 2019, culminando en una debacle con la llegada de la COVID-19 en 2020. La segunda parte del capítulo, explica cómo irrumpen a nivel global, regional y en Ecuador las plataformas digitales del trabajo ligadas al transporte, en concreto cómo se inserta Uber en el mercado laboral ecuatoriano a partir de 2017.

El tercer capítulo reflexiona sobre las conexiones entre la economía global y su impacto en lo nacional, el debilitamiento de un Estado que ha dejado campo abierto a la flexibilización laboral y la entrada de empresas multinacionales que, aprovechándose de la coyuntura política y económica, llegan a un país como Ecuador en donde el trabajo formal escasea. En este contexto, se explora las trayectorias laborales de las personas que trabajan en Uber y que colaboraron en la investigación, así como las motivaciones que les llevaron a trabajar en esta plataforma. Se habla también sobre las trayectorias laborales de las personas conductoras de Uber en función de género, grupo etario y nacionalidad y cómo sus historias se imbrican con la destrucción del mercado laboral en el país.

Finalmente, el cuarto capítulo explora, a través de las experiencias y reflexiones de las personas conductoras de Uber, cómo influye trabajar en esta plataforma digital sobre las economías de los hogares y las relaciones de género dentro de ellos. El capítulo se divide en tres partes. En la primera se analiza la transformación de las economías de los hogares desde que se ingresa a trabajar en Uber, cuánto ganan las personas que conducen y cómo distribuyen esas ganancias mínimas. La segunda, reflexiona sobre el impacto de “hacer Uber” sobre el sostenimiento de la vida y cuáles son los beneficios y desafíos de esta actividad para los hogares. Finalmente, el tercer acápite trae a la discusión un análisis sobre cómo se gestionan y modifican los roles de género dentro de los hogares que “hacen Uber” para sobrevivir, en medio de una crisis del mercado laboral y sanitaria como la que se está viviendo en estos momentos por el COVID-19.

Estado del arte

En este estado del arte se hace una breve revisión bibliográfica sobre los trabajos que se han desarrollado hasta el momento en torno al surgimiento de la *gig economy*, las plataformas digitales del trabajo y las transformaciones que estos modelos de negocios han hecho en la forma de experimentar el trabajo. Estas investigaciones se han visto acompañadas también de otras

realizadas desde el enfoque de género. Estos trabajos se basan en estudios empíricos principalmente en países del norte, pero abren paso a pensar de una manera más situada y contextualizada el impacto de las plataformas digitales del trabajo en el Sur global. Es imprescindible mencionar que, a lo largo de esta exploración bibliográfica, se ha encontrado múltiples estudios que parten de acuerdos con la empresa Uber, que si bien intentan recoger los impactos de estos trabajos sobre las personas trabajadoras, en su mayoría presentan sesgo en el análisis¹¹.

La *gig economy*

Dentro de los trabajos analizados, es importante resaltar que existe un consenso sobre la expansión de la *gig economy* en los mercados de trabajos globales (Hunt *et al.* 2017, Lobel 2016; ILO 2018) y que presenta la oportunidad de realizar investigaciones en torno al impacto socio-económico de este fenómeno en la vida de los y las trabajadoras. Sin embargo, es necesario aclarar que existen diferencias profundas entre dos ramas de los trabajos generados por la *gig economy*: el *crowdwork*¹² y los trabajos en demanda vía aplicaciones – *on-demand works*– (De Stefano 2016, Bawja *et al.* 2018).¹³

Para el propósito de esta investigación nos detendremos a analizar al trabajo de demanda vía Apps, que de acuerdo a De Stefano (2016), corresponde a trabajos como los de transporte, limpieza o hacer mandados que son solicitados vía aplicaciones móviles. Otro de los consensos que se presenta en los estudios revisados es que se considera necesario explorar el impacto de la *gig economy* a través de las plataformas digitales del trabajo en el globo Sur, así como también estudiar su relación con categorías claves de la desigualdad social como género, raza, etnicidad, clase y edad.

¹¹En julio 2020, la red de investigadores *Gig Economy Researchers United*, emitieron una carta pública para protestar en contra de estudios sobre la *gig economy* que se hacen en coordinación con empresas presentando sesgos en sus resultados. Los mismos que minimizan las condiciones en las que las personas que trabajan en las economías de plataforma se enfrentan. https://medium.com/@gigeconomyresearchersunited/open-letter-and-principles-for-ethical-research-on-the-gig-economy-3cd27924cc08#_ftn2

¹² De Stefano define a los *crowdwork* como trabajos que se realizan de manera deslocalizada a través de plataformas que facilitan el trabajo vía internet, y pueden variar entre tomar fotos, hacer traducciones entre otros (De Stefano 2016).

¹³ Estos dos tipos de trabajo tienen características similares en términos de la flexibilidad que ofertan. Sin embargo, ambos están exceptos de beneficios a los trabajadores y presentan características diferentes en las tareas que en ambos se realizan.

Por ejemplo, la investigación de Abigail Hunt y Emma Samman: “*Gender and the Gig Economy. Critical Steps for Evidence-Based Policy*” publicado en 2019, discuten la necesidad de incorporar la perspectiva de género en el desarrollo de la *gig economy*. Las autoras buscan revisar cómo el trabajar en este tipo de economías tiene un impacto en la vida de las mujeres, para lo cual toman en cuenta desigualdades estructurales como la pobreza o el racismo. Ellas concluyen que es necesario abordar este tipo de estudios fuera de Estados Unidos y Europa, además se relevante incorporar conocimiento de los aspectos legales de estas empresas.

Mientras que el *policy paper* de Valerio De Stefano: “*The Rise of the ‘Just-in-Time Workforce’: On-demand Work, Crowdwork and Labour Protection in the ‘Gig Economy’*”, publicado para ILO en 2016, hace hincapié en el rápido crecimiento de este tipo de economías y los impactos que están produciendo al generar trabajos informales y desprotegidos que se alejan considerablemente de los derechos fundamentales de las personas trabajadoras avalados por la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Plataformas digitales de trabajo

Existen recientes trabajos de investigación, principalmente escritos en Europa y Norteamérica, que se enfocan en explorar el impacto de las plataformas digitales del trabajo en la vida de las y los trabajadores. Por ejemplo, el trabajo de Graham, Mark, Isis Hjorth y Vili Lehdonvirta “*Digital Labour and Development Impacts of Global Digital Labour Platforms and the Gig Economy on Worker Livelihoods*” publicado en 2017, explora las limitaciones y beneficios para las personas trabajadoras que se incorporan a este tipo de plataformas digitales del trabajo, en relación a las diferentes geografías económicas. Para este trabajo se utilizó un estudio multianual con personas trabajadoras de África subsahariana y Asia del Sur. Los hallazgos concluyen que la expansión del trabajo digital es un fenómeno que se da en todo el mundo, sin embargo, presenta características de acuerdo al país o región en donde se desarrolla.

Mientras en Canadá, el estudio de Uttam Bawja, Lilian Knorr, Erica Di Ruggiero, Denise Gastaldo y Adam Zendel “*Towards an Understanding of Workers’ Experiences in the Global Economy*” (2018), trata también de identificar las características de la *gig economy* a través de las experiencias de personas trabajadoras de Uber y Amazon Mechanical Turk. Los autores

consideran que, si el ingreso en la *gig economy* se hace por la flexibilidad y la posibilidad de generar más ingresos, se debe investigar si en verdad llegan a conseguir estos objetivos. No obstante, consideran que los trabajos de la *gig economy* tienen implicaciones negativas en el bienestar socioeconómico de las personas trabajadoras: vulnerabilidades, precarización de estos trabajos y riesgos a los que están expuestas, al ser la mayoría trabajos físicos.

Durante el trabajo de campo, encontré el libro sobre Alex Rosenblat *Uberland* (2018), que se enfoca en un trabajo etnográfico extendido por dos años y analítico con trabajadores de Uber en diversas ciudades de Estados Unidos. En su libro Rosenblat problematiza las trampas que Uber presenta para quienes trabajan en ella y los impactos en las vidas de las personas que dependen de los ingresos que se generan en este tipo de trabajo.

Plataformas digitales del trabajo y género

Las desigualdades de género también son exploradas dentro de los estudios sobre la *gig economy* y las plataformas digitales. Por ejemplo, el estudio realizado por Arianne Renan Barzilay y Anat Ben-David llamado “*Platform Inequality: Gender in the Gig-Economy*” publicado en 2017, también demuestra que las promesas en relación a los beneficios que pueden traer las plataformas digitales para cerrar las brechas de género por ingreso no resultan ser reales y más bien presentan limitaciones para las mujeres en relación con los varones. Los hallazgos demuestran que estas plataformas que facilitan el trabajo, perpetúan la condición de las mujeres como actoras devaluadas dentro del mercado laboral y concluyen que nuevas desigualdades de género están ocurriendo dentro de estas plataformas. Ellos las llaman “Discriminación 3.0”, haciendo referencia a la evolución de las luchas históricas en contra de la discriminación por género y afirmando que en esta última no se da de manera explícita.

Por otro lado, la investigación de Cody Cook, Rebecca Diamond, Jonathan Hall, John A. List, y Paul Oyer en 2018: “*The Gender Earnings Gap in the Gig Economy: Evidence from Over a Million Rideshare Drivers*”, reflexiona si existen divergencias entre las ganancias que reciben los conductores de la compañía Uber con relación a su género.¹⁴ Para esto, emplearon una

¹⁴ A pesar de estos esfuerzos por devaluar las desigualdades a las que están expuestas las mujeres que optan por este tipo de trabajos, la mayoría de los estudios utilizan metodologías de análisis de datos y encuestas indirectas a los

metodología de recolección y análisis de datos de más de 1 millón de conductores en el área metropolitana de Chicago, que fueron solicitados a la empresa Uber. Entre los resultados que se abordan en este estudio, es que pese a que plataformas digitales de trabajo como Uber, son promocionadas como una opción laboral que “no discrimina” por género, de una manera invisible las mujeres se encuentran en desventaja con los varones, lo que les lleva a ganar menos.

Mientras que el trabajo de Niels Van Doorn “*Platform Labor: On the Gendered and Racialized Exploitation of Low-Income Service Work in the ‘On demand’ Economy*”, publicado en 2017, cuestiona las plataformas de trabajo digital a través del acercamiento a preguntas en relación a las oportunidades y límites que ofrecen en función del género, raza y clase de los trabajadores. Este autor se cuestiona constantemente sobre la ausencia de la voz de los trabajadores cuando se hacen investigaciones sobre las plataformas digitales, como si sus experiencias no contaran. De esta manera, hace un llamado a la importancia de realizar trabajo etnográfico sobre las plataformas del trabajo, utilizando metodologías más participativas en donde las voces de las personas trabajadoras se ven reflejadas en el estudio.

Plataformas digitales del trabajo desde el Sur Global

Las académicas feministas Ludmila Abilio (2017)¹⁵ y Sofía Scassera (2019) han sido de gran aporte para pensar la *gig economy* y las plataformas digitales del trabajo desde el Sur. Abilio ha abierto el camino para pensar desde América Latina, principalmente desde Brasil, la uberización de la economía, partiendo y comparando trabajos flexibilizados, e informales como los de venta de cosméticos por catálogo como un continuum a hacia la feminización de trabajos en plataforma. Mientras que Scassera se ha enfocado en analizar qué está detrás de las plataformas digitales del trabajo, quienes comandan esta presunta digitalización del trabajo, develando a las ecuaciones algorítmicas como las controladoras de las vidas de las personas que trabajan en las plataformas.

trabajadores y no analizan las experiencias y retos cotidianos. Adicionalmente, estudios como estos están realizados en colaboración con la misma empresa.

¹⁵ Los trabajos de esta autora en torno a la economía de plataformas datan desde el 2017, sin embargo, están escritos en portugués. La autora de esta investigación pudo acceder a la investigación de Abilio traducida al español en 2018.

Por otro lado, Anita Gurumurthy, Nandini Chami y Cecilia Alemany (2018) en su artículo “Igualdad de género en la economía digital. Tema Cuestiones emergentes” manifiestan que las economías digitales o *gig economy* presentan prácticas coloniales que afectan a la ya discriminada igualdad de género, acceso a recursos, sobrecarga de trabajo reproductivo y extractivismo de datos en beneficio de las empresas.

De esta manera y después de este recorrido sobre investigaciones, libros y otras publicaciones que se han desarrollado en torno a la *gig economy* o economía de plataformas y las plataformas digitales del trabajo, mi posición como autora y mis aportes con el desarrollo de esta investigación a este campo de la ciencia, son las siguientes: en primera instancia, la aplicación de metodologías etnográficas con enfoques feministas son necesarios para conocer el impacto de la aplicación de políticas neoliberales sobre las vidas de las personas y en particular, cómo las economías de plataformas presentan un impacto diferenciado en torno al género. Por esta razón, me alejo de aquellos estudios que señalan que las plataformas digitales del trabajo pueden brindar una oportunidad para generar más igualdad en cuanto al acceso de trabajo y salarios para mujeres y diversidades sexo-genéricas, pues esta investigación demuestra una doble precarización para mujeres que ingresan a trabajar en plataformas como Uber y mayor oportunidad para los varones. Sin embargo, ese presunto incremento de “oportunidades” que experimentan los varones para trabajar en Uber o en estas plataformas presentan también implicaciones sobre sus subjetividades e identidades en torno a la masculinidad hegemónica. Cuestiono, en este sentido, si se produce una suerte de feminización del trabajo en plataformas digitales de transporte, con base en las experiencias de conductores de Uber.

Adicionalmente, al estudiar las formas sobre cómo trabajar en plataformas como Uber transforma las economías de los hogares, se demuestra que profundizan las cargas de cuidado debido a roles de género instaurados y la continua perpetuación de la división sexual e internacional del trabajo. Reflejando tal como lo señalan las economistas feministas, que, en momentos de crisis económica y dificultad para generar ingresos suficientes para sostener los hogares, miembros del hogar, principalmente cuerpos feminizados, hacen esfuerzos y se reorganizan para sostener las múltiples violencias económicas y afrontarlas a través de las cargas de cuidado y reproducción social de la vida. Esta investigación devela también un acercamiento a subjetividades masculinas

en torno al trabajo y explora cómo trabajar en plataformas como Uber generan transformaciones en cuanto a los roles de género que asumen y ejercen dentro de los hogares. También se explora cómo se experimentan las paternidades para las personas conductoras, combinadas con los discursos perversos de la autonomía y control del tiempo, a lo cual llamo la trampa del tiempo, que en realidad castiga a las personas conductoras por no trabajar y dedicar más tiempo a su familia.

En cuanto a las trayectorias laborales, esta investigación refleja que la emergencia de trabajos como las plataformas digitales del trabajo, funcionan como una suerte de desvanecimiento de las experiencias y trayectorias laborales de las personas que ingresan a trabajar en ellas. Es decir que no importa, la profesión, oficio u actividad que antecede a quienes pasan a ser personas conductoras de aplicaciones, demostrando una deshumanización de los procesos de selección y apoyo de personal y al mismo tiempo una profundización de vulneración de condiciones laborales o ausencia de ellas. Esto, producto también de la intensificación del uso de la tecnología y el empleo de ecuaciones algorítmicas para controlar y vigilar a las personas que trabajan en aplicaciones, emitiendo mensajes de supuesta independencia cuando lo que hacen es esconder cualquier tipo de relación laboral. Además de que, las plataformas digitales del trabajo, al ser parte de una estrategia neoliberal para “rescatar” el mercado laboral, lo que hace es terminar de flexibilizar por completo mercados laborales como el latinoamericano o ecuatoriano, precisamente, naturalizando a la informalidad y precarización como los objetivos a alcanzar.

Capítulo 1

La ilusión del trabajo en las plataformas digitales. ¿Cómo sostener la vida en medio de una crisis global de acumulación capitalista?

Introducción

La investigación se sitúa dentro del campo de la Sociología del trabajo y se aborda desde el enfoque de la economía feminista, al poner el acento sobre la invisibilización de las relaciones de poder existentes dentro del sistema socioeconómico imperante. Dicho sistema ubica al capital en el centro, y a la vida que lo sostiene, en un segundo plano. Desde este enfoque se puede observar las interacciones entre la economía y los hogares, partiendo de que ambas son instituciones interrelacionadas en donde se producen y reproducen desigualdades. Estas desigualdades se agrandan, además, en contextos de crisis económica, en donde el “conflicto capital-vida” (Pérez Orozco 2014) y las cargas de la reproducción social (Bakker 2003) toman fuerza y se apropian de la vulnerabilidad de las personas, modificando la forma de afrontar y sostener la vida en los hogares.

El análisis que se plantea en esta tesis contempla así, las conexiones entre las crisis económicas neoliberales y el surgimiento de la *gig economy* o economías de plataformas y sus plataformas digitales de trabajo, con el fin de entender la entrada de hombres y mujeres a estos mercados laborales precarios, y el impacto que esto tiene sobre las economías de sus hogares. Es decir, interesa explorar cómo en momentos de crisis económica las familias sobrellevan esas tensiones y sobre quién recaen los costos que el Estado no cubre; tomando en cuenta que las crisis afectan diferencialmente a mujeres y hombres, debido a los roles socialmente construidos en torno al cuidado y las tareas reproductivas y productivas. De la misma manera, esta investigación pone en consideración que la llegada e inserción de las plataformas digitales en contextos donde los mercados laborales ya tienen fuertes fallas estructurales, también generan un impacto diferenciado dependiendo el género y el tipo de servicios que “facilita” la plataforma.

Para explicar estas relaciones, el capítulo se estructura en dos acápite. El primero aborda las crisis del capitalismo en su fase neoliberal y las transformaciones que han producido en el mundo del trabajo, enfocándose principalmente en la informalidad como una constante naturalizada del

mundo del trabajo, particularmente en América Latina. El segundo se centra en el surgimiento de la *gig economy* y las plataformas digitales del trabajo. En ambos acápites la perspectiva de género se torna imperante.

1. Las crisis del capitalismo neoliberal en América Latina y las transformaciones en el trabajo

El mundo del trabajo ha sufrido transformaciones considerables en los últimos cincuenta años. La noción de trabajo que se tenía en tiempos fordistas, e incluso durante el toyotismo en los 80, ha mutado (Antunes 2000; Neffa 2009), como consecuencia de los adelantos tecnológicos y la reconfiguración de las formas de exclusión y subordinación en los ámbitos laborales.

Para entender en qué momento nos encontramos en América Latina es indispensable regresar varias décadas atrás y explicar las relaciones entre la implementación de políticas macroeconómicas en la región y su impacto en el trabajo. Hacemos esta distinción porque la evolución en este ámbito en América Latina difiere de la que se produce en el Norte global. Es decir, que la transformación en el segundo se produce desde un modelo de seguridad del trabajo hacia un modelo de flexibilización y desregularización; mientras que, en el Sur global, la transformación es hacia modelos de profundización de la informalidad, arraigados en legados coloniales, y de desregulación y flexibilización del escaso trabajo formal existente.

Si analizamos los últimos 40 años del siglo XX en América Latina, vemos que han estado marcados por disputas entre el capital neoliberal, la vida y la democracia. El sobreendeudamiento resultante del fracaso de la implementación de políticas de modernización entre los 60 y 70 deriva en lo que se conoce como la *crisis de la deuda* y los ajustes estructurales en los años 80 que se extienden hasta finales de los 90 (Espino 2012; Vásquez 2012). Este contexto provoca una inestabilidad en la organización de la sociedad y la economía, y profundiza las desigualdades sociales existentes en la región, aumentando la pobreza, el desempleo y la informalidad. En los hogares esta situación afecta las estrategias de sostenimiento, implicando “el despliegue de nuevas estrategias de supervivencia” (Pérez Orozco 2014, 139).

Los programas de ajuste estructural que se instauraron en la región en los ochenta tenían como objetivo integrar las economías de los países de la región dentro de la economía global. Benería *et al.*, consideran a este proceso como la globalización contemporánea, en donde “domina el capital financiero sobre la producción global” (Benería *et. al* 2018, 154) y se mercantiliza la vida. En ese sentido, la demanda de producción y crecimiento económico es imperante frente a las necesidades de quienes la sostienen; es decir, población de clases medias y bajas que necesitan generar ingresos para subsistir, independiente de las condiciones que estos trabajos presenten, sean estos formales o no, causando así una reorganización del mercado laboral, expansión y adaptación de imaginarios sobre el trabajo, reconfiguración de las familias y condiciones de vida.

Bajo estos parámetros, los Programas de Ajuste Estructurales (PAE) estuvieron caracterizados por la desregularización del mercado laboral y la flexibilidad laboral, así como reducción de puestos de trabajo. generaron impactos principales en la organización de las familias y hogares, precisamente por la necesidad de repensar la división sexual del trabajo cuando las mujeres salen a trabajar. Sin embargo, es importante mencionar que, de acuerdo a críticas de académicas feministas como María Lugones, la inserción de las mujeres en la esfera productiva en la región, está también atravesada por otros procesos de opresión como el colonialismo (Lugones 2008). Esto ha causado que grupos ya excluidos por su género, raza, etnicidad y clase hayan formado parte de trabajos en la esfera pública pero que no hayan sido visibilizados (Lugones 2008).

Debido a la nula inversión de programas estatales que garanticen el bienestar de la población, mediante la prestación de servicios públicos; la población se torna más dependiente del mercado para la garantía de servicios, y se incrementan los trabajos informales para sobrevivir (Cornia *et al.* 1987; ECA 1989 en Benería *et al.* 2018). Lo cual también impulsó la migración de campo-ciudad y la perpetuación de trabajos de servidumbre como legado de la colonia.

El cambio de milenio no trajo transformaciones contundentes, por el contrario, el proyecto neoliberal se ha expandido por medio de la globalización, la profundización de las formas de acumulación de capital a través del trabajo inestable, la informalidad y la pobreza. A este período Vásconez (2012) lo llama “postneoliberal”, debido a la intensificación de políticas económicas entorno a la maximización del capital, privatización y desentendimiento del Estado del mercado.

Irma Arriagada establece que en esta “década, las principales tendencias con relación a la demanda de empleo fueron: tercerización, desalarización con autoempleo y aumento de disparidades salariales [...] e informalidad” (Arriagada 2006, 27). En este sentido, es importante profundizar cómo estas transformaciones del mundo del trabajo permean la vida de las personas, caracterizadas por la incertidumbre, dejándolos sin estrategias frente a las fallas de los Estados, de los mercados y la insuficiente oferta de trabajo.

1.1. Las crisis económicas y su impacto en la vida de las personas

Las crisis económicas generan incertidumbre en forma de devaluación de la economía y de pérdida de empleos, lo que supone, a su vez: menor poder adquisitivo, endeudamiento, asentamiento de desigualdades sociales y pobreza. Es decir, afecta a “las condiciones de posibilidad para ganarse la vida” (Narotzky 2015, 70), pues con las crisis las relaciones sociales y principalmente de reproducción social se ven afectadas, emergiendo estrategias de contingencia y supervivencia. Narotzky sugiere no definir la crisis como un concepto sino más bien como “un campo de batalla en torno al que se crea, destruye, acapara y distribuye poder y recursos de todo tipo” (Narotzky 2015, 71). Es por ello que las crisis económicas pueden ser vistas como un error en la implementación de políticas económicas o como esta autora sugiere “estafas”, que dan paso a que la sobrevivencia se la gestione a partir de la deuda, como “mecanismo de desposesión”, y la “financiarización de la vida” (Cavallero y Gago 2019, 15).

Independiente del acercamiento, lo que queda claro es la vulnerabilidad en la que quedan aquellos quienes se encuentran en posiciones de desventaja. De hecho, de acuerdo al modelo del capitalismo liberal que se enfoca en los logros del individuo como una manera de aprovechamiento de oportunidades, quienes no tienen acceso a estas oportunidades, claramente, quedan excluidos. Pérez Orozco menciona que “cuando el proceso de valorización del capital quiebra, el Estado reacciona poniendo en marcha una serie de políticas” (Pérez Orozco 2014, 140); que devalúan las condiciones de vida de la población, emergiendo así formas de sobrevivencia como los trabajos informales que exigen intensas jornadas y bajas remuneraciones. Chris Fairweather señala que las “altas inseguridades en el mercado laboral [...] hace que la gente esté más dispuesta a aceptar formas no convencionales de trabajo” (Fairweather 2017, 57) (la traducción es mía).

En este sentido, cabe preguntarse cómo las crisis económicas transforman el mundo del trabajo. Silvia Federici (2018), refiriéndose al concepto que Marx desarrolla sobre el trabajo humano señala que en una sociedad capitalista el trabajo es la fuente principal de la riqueza, la fuente principal de acumulación. Las crisis económicas se tornan, entonces, en una oportunidad para reconfigurar el mundo del trabajo y generar más acumulación; son “un tiempo de excepción que permite adoptar las medidas económicas que refuerzan las posiciones de los mismos actores que propiciaron la crisis” (Moruno 2018, 113). Podría pensarse que las crisis afectan al capital al generar mayor inestabilidad en el mercado laboral, pero sucede todo lo contrario, genera oportunidades de protección de los intereses del capital (Fairweather 2017). Es por esto que se flexibiliza el trabajo, desaparecen los contratos, las negociaciones colectivas o los derechos básicos para quienes trabajan.

Las crisis económicas que genera el proyecto neoliberal, tienen profundas implicaciones en la forma de organizar el mundo del trabajo, cambiando su concepción y cómo lo experimentan las personas en su día a día. Es decir, transforman también la subjetividad de quienes viven las crisis y cómo las afrontan, aceptando y normalizando las transformaciones como una evolución natural. Como señala Narotzky (2015) “la crisis desvela la complejidad de los valores que son necesarios producir para vivir y cómo se articulan estos” (Narotzky 2015, 75).

1.2. El trabajo es lo que siempre ha sido: acumulación capitalista y explotación

Entendemos, por lo tanto, que las crisis económicas han servido como catapultas para que el mundo del trabajo se modifique. La adopción de políticas neoliberales, como estrategia de salvataje ante crisis económicas internacionales en los años 70 y 80, produce modificaciones en los sistemas de producción y una profunda transformación del mercado laboral (Antunes 2000; Benería *et al.* 2018). El mundo del trabajo, como se conocía principalmente en el Norte, bajo el modelo de producción fordista da paso a la emergencia de nuevas formas de trabajo caracterizadas por la flexibilidad, la desregularización y la informalidad (Fairweather 2017; Antunes 2000). En este contexto de “heterogenización” (Antunes 2000) del trabajo, el sector terciario encuentra su impulso y en él da cabida a múltiples modalidades que se alejan del concepto de trabajo estático, dentro de una industria y con un salario fijo (De la Garza 2001; Benería *et al.* 2018). Mientras que, en el Sur, la concepción de estabilidad laboral, protección

social e incluso contratación formal ha estado lejos de la realidad, más bien lo que ha sucedido es que las crisis económicas han perpetuado condiciones de desigualdad, desempleo, pobreza, informalidad y marginalidad. Sin embargo, la expansión del sector terciario también emerge, aunque en condiciones de mayor desigualdad.

Ante esto, economistas feministas del Sur (Benería *et al.* 2018; Espino 2012; Vásconez 2012) al analizar las desigualdades sociales, coinciden en que las políticas neoliberales implementadas a fines del siglo XX, contribuyeron sustancialmente a la transformación del mundo del trabajo y la reorganización de sistemas de cuidados. Se impulsaron medidas de desregularización, se incrementó la inseguridad laboral y la vulneración de los derechos laborales, y con esto, el desempleo, la pobreza y las desigualdades sociales (Benería *et al.* 2018).

El trabajo parte de una concepción inicial que implicaba transformaciones materiales de objetos, a través de la intervención de la actividad humana (De la Garza 2001), trascendiendo posteriormente hacia una concepción del trabajo inmaterial, donde la producción no implica una mutación de objetos materiales, sino que a través de la ejecución de actividades se obtiene una paga o “cuya forma de trabajo es utilizada como servicio” (Antunes 2005, 92; Hardt y Negri 2000). Sobre este crecimiento del sector terciario, Antunes manifiesta que podría ser considerado como uno de los cambios principales de finales del siglo XX: “la subproletarización del trabajo, bajo las formas de trabajo precario, parcial, temporario, subcontratado, ‘tercerizado’, vinculados a la economía informal, entre tantas modalidades existentes” (Antunes 2005, 56), que se configuran dentro de un esquema de flexibilidad, en donde los derechos de los trabajadores se ven radicalmente reducidos.

Esto significa, en palabras de Hardt y Negri, que “el lugar central ocupado previamente por la fuerza laboral de los trabajadores fabriles en la producción de plusvalía está siendo hoy llenado cada vez más por la fuerza laboral intelectual, inmaterial y comunicativa” (Hardt y Negri 2000, 29). Si bien esta es una “nueva forma de acumulación capitalista” (Federici 2019) es necesario develar las estrategias de explotación y subordinación que le están aparejadas, puesto que el surgimiento del sector terciario “implica el crecimiento de trabajos de bajo valor y baja calificación” (Hardt y Negri 2000, 253), pero no debería ser así.

En este contexto, también surge otra transformación importante que es la inserción de las mujeres en un mundo dominado hasta ese momento por los hombres. De la O y Guadarrama (2006) manifiestan que esta incorporación femenina responde también a la crisis económica que expulsó a las mujeres (blanco-mestizas) del ámbito doméstico hacia el sector terciario. Sin embargo, como lo señalamos anteriormente, estos procesos históricos registrados sobre la inserción de las mujeres en el mercado laboral, excluye procesos en donde mujeres consideradas jerárquicamente inferior por su clase, raza o etnicidad han sido invisibilizadas.

Este proceso da lugar a la “institucionalización de las diferencias de género” en contextos en donde la regulación entorno al mundo del trabajo se debilita a raíz de la crisis de la deuda de los 80 y los modelos económicos de liberación de los mercados y la libre competencia. Esto produce efectos diferenciados en mujeres y en hombres, causando, según las autoras “segregación ocupacional, precarización del trabajo y la discriminación salarial de las mujeres” (De la O y Guadarrama 2006, 292). Si bien, la incorporación de mujeres en la esfera productiva significa una revalorización de la mujer en la esfera pública, las condiciones en las que se produce dicha inserción hacen que las mujeres ocupen trabajos menos remunerados, en peores condiciones, y asumiendo al mismo tiempo la carga de la reproducción y los cuidados (De la O y Guadarrama 2006).

El trabajo como lo entendía Marx se modifica. Ya no es solo un intercambio de la fuerza de trabajo por un salario, o el intercambio de lo inmaterial por una remuneración, sino que ahora el tiempo del trabajador, y hasta su vida misma, se convierten en los bienes a intercambiar. No importan las condiciones en las que se tenga que trabajar con tal de solventar las necesidades de subsistencia. De la Garza manifiesta que, “la teoría económica neoclásica cambió los términos de importancia del trabajo, es ahora el mercado y no el trabajo el que estructuraba a la sociedad” (De la Garza 2001, 25). De este modo, el trabajo como ente central de la organización social desaparece; sin embargo, los significados del trabajo para la vida de las personas y cómo ésta se organiza cobra importancia. En este contexto, surgen estrategias para sobrellevar los vacíos, inseguridades y desigualdades que deja esta transformación, lo cual, siguiendo las reflexiones de Cárdenas, Link y Stillerman (2012), permite separarse de una visión estructuralista de las transformaciones del mundo del trabajo, además de revisar el impacto que el capital tiene sobre la

vida de los y las trabajadoras y específicamente de ciertos trabajadores, aunque muchos de ellos no sean considerados como tales.

1.2.1. La informalidad, un continuum en la experiencia del trabajo en el Sur global

Al son de las crisis económicas, en América Latina y otros espacios del Sur global, se ha visto cómo se recrudecía la informalidad, la inseguridad y las condiciones de trabajo injustas. De acuerdo a Vega y Bermúdez (2019), los orígenes de la informalidad en la región pueden estar articulados a la implementación del modelo de modernización instaurado a mediados del siglo XX. En ese período, teóricos de la modernización como Rostow (1961) veían al crecimiento económico como un modelo lineal impulsado por la industrialización y el crecimiento de las urbes. Sin embargo, el fracaso de ese modelo deja como resultado aumento de pobreza, desempleo y población que había migrado del campo a la ciudad en situación de vulnerabilidad (Neffa 2009). Como señalan Vega y Bermúdez, los “convirtió en una reserva de trabajadores a bajo costo, simultáneamente integrada a través de múltiples actividades precarias y artesanales, muchas de ellas, [...], desarrolladas en la calle” (Vega y Bermúdez 2019, 347).¹⁶

Sin embargo, no es hasta a principios de los setenta que Keith Hart propone el concepto de informalidad (Vega y Bermúdez 2019), el cual trataba de entender la dinámica existente en actividades laborales que no eran “reconocidas socialmente” (Neffa 2009). Ronaldo Munk (2013) señala que a partir del trabajo de Hart, el concepto fue adoptado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y transformado a lo que hoy conocemos como economía informal. Este mismo autor, manifiesta que décadas más tarde se pasó a utilizar el término de exclusión social, y posteriormente, el de marginalidad (Munk 2013).

En América Latina, la informalidad ha sido una constante que ha caracterizado el mercado laboral, y a pesar de que se la ha considerado como un fenómeno que altera una norma, desde que se instaura el modelo de trabajo asalariado han existido personas que han asumido los riesgos implícitos en actividades sin contratación. Sin embargo, a pesar del interés de organismos internacionales, académicos y políticos en estudiar este concepto, la heterogeneidad del

¹⁶ A este ejército de reserva de trabajadores, académicos como Nun, Marin y Murmis (1969) les llaman “poblaciones marginales” (Neffa 2009), categoría criticada por otros autores como Munk (2013).

fenómeno y sus condiciones han llevado a concluir que existe dificultad para definirlo (Petrova 2018; Tokman 2001; OIT 2013). Al mismo tiempo, es imprescindible mencionar que otras formas de organizar el trabajo informal han existido anteriormente en la región, como los múltiples oficios que han asumido poblaciones excluidas como las indígenas, principalmente mujeres, en el trabajo doméstico y los mercados, que han estado atravesados por jerarquías de clase, raza y etnicidad heredadas de la colonia (Rivera 2010 citada en Apilanéz 2015).

A partir de la Conferencia Internacional del Trabajo (CIET) en 2002, se reconoce la magnitud del concepto, la diversidad de actores y modalidades que este tipo de economía acoge, así como la multiplicidad de impactos que genera en la vida de las personas. Es por esto que, al proponer la economía informal¹⁷ como categoría articuladora, acoge las perspectivas de una economía de supervivencia caracterizada por la escasa oferta de trabajo decente y una amplia demanda de mano de obra en búsqueda de un trabajo; mismos que en Estados que no garantizan beneficios sociales “la gente busca sus propias soluciones produciendo o vendiendo algo que le permita obtener algún ingreso para sobrevivir” (Tokman 2001, 4). Mientras que la perspectiva desarrollista que engloba la categoría de economía informal incluye la lógica de “descentralización productiva” (Portes, Castells y Benton 1989 en Tokman 2001, 4), en la que, para incrementar la acumulación de capital, el camino es la flexibilidad laboral y la reducción de costos de producción.

De esta manera, y recogiendo la multiplicidad de perspectivas, actores y sectores, el concepto de economía informal pronunciado por la OIT en el 2002, acoge también el “trabajo ocasional y el precario” (OIT 2013, 2), demostrando así que al hablar de informalidad no solo se trata únicamente de disminuir costos de producción y “flexibilización [...] de las relaciones laborales” (OIT 2002, 2) sino que también hace referencia a “las características del trabajo y de los trabajadores” (OIT 2013, 4).

¹⁷ “El término ‘economía informal’ introducido en la Conferencia Internacional del Trabajo 2002, hace referencia al conjunto de ‘todas las actividades desarrolladas por trabajadores y unidades económicas que están – en la ley o en la práctica – no cubiertos o insuficientemente cubiertos por acuerdos formales’” (OIT 2012 citado en OIT 2013, 9).

En este contexto, la economía informal representa una diversidad de imaginarios sobre el trabajo y las actividades que se realizan, por ello la relevancia de este cambio conceptual, para analizar a quienes hacen parte de esta economía. La OIT señala que, a pesar de la diversidad de actores, diferentes escalas de vulneraciones y variedad de unidades de producción, una de las características que une a los “informales” es la de “no estar reconocidos ni protegidos dentro de los marcos jurídico y reglamentario. [...]. Los trabajadores y empresarios informales se caracterizan por su alto nivel de vulnerabilidad” (OIT 2002, 3). Una vulnerabilidad marcada por la carencia de derechos y protección social, ausencia de contratos, baja remuneración, inestabilidad e incertidumbre, independiente del tipo de actividad informal que se realice. Esto dio paso a introducción del concepto de “empleo informal”¹⁸ para hacer énfasis en las condiciones de estos trabajos (OIT 2015, 10; Benería *et al.* 2018, 239). A pesar de que la misma OIT manifiesta que no existe una correlación directa entre economía informal y pobreza (OIT 2002), las cifras mundiales sobre la población que pertenece a estratos más pobres hacen de esta economía su medio de subsistencia, además representando más mujeres que hombres (OIT 2002).

Esta aclaración que hace la OIT es relevante, pues pareciera que hace parte de la economía informal puede ser una elección movida bajo la idea del emprendimiento (Petrova 2018) y la autonomía. Sin embargo, las características de desprotección y desregularización inciden en su vulnerabilidad y limitaciones en los mercados, particularmente de los que hacen de la economía informal una actividad de subsistencia (OIT 2013). La OIT señala que “pueden hacer empresas formales que optan por mantener la informalidad en algunos aspectos, como no declarar sus ingresos a las autoridades impositivas o no registrar a sus propietarios y trabajadores en el ministerio del trabajo o en el sistema de seguridad social” (OIT 2013, 6).

¹⁸ “La definición de ‘empleo informal’ de la 17ª CIET comprendía: ‘(a) los trabajadores por cuenta propia a los empresarios empleados en sus propias empresas del sector informal [empresas familiares no constituidas como sociedad con al menos alguna producción para el mercado y no registradas o de pequeñas dimensiones por lo que respecta al número de personas empleadas (por ejemplo, menos de cinco empleados)]; (b) todos los trabajadores familiares que aportaban su trabajo; (c) empleados en puestos de trabajo informales, es, sin protección jurídica ni seguridad social en su calidad de personas empleadas o sin derechos a otras prestaciones, como vacaciones anuales pagadas o bajas por enfermedad remuneradas;(d) miembros de cooperativas de productores informales (no constituidas como entidades jurídicas); y (e) trabajador cuenta propia que producen bienes destinados exclusivamente al uso final por parte de su propia familia (si se considera que están empleados)’” (ILO, 2013d, 42 citado en Benería *et al.* 2018, 239).

Es precisamente, esta ambivalencia de la economía informal que interesa abordar en esta investigación, pues tal y como señala la OIT, algunas de las razones por las que se propicia la informalidad en la región tienen que ver con la ausencia de empleos decentes, transformaciones en la producción de bienes y servicios, implementación de ajustes económicos y políticas de flexibilización, así como también desregularización de derechos laborales y crisis económicas (OIT 2013). En este sentido, si la informalidad en Latinoamérica continúa siendo una característica del mercado laboral, que se torna aún más evidente en medio de las crisis económicas neoliberales, la economía informal se aleja cada vez más de ser una opción transitoria en la vida de las personas, o de ser la única alternativa de subsistencia para los sectores marginales. Más bien, este tipo de economía pasa a ser una realidad permanente para cada vez un mayor porcentaje de población afectada por la pérdida del empleo, aun contando con grados de educación superiores (Gago, Cielo y Gachet 2018).

Independiente del término que se haya utilizado para referirse a la población que hace parte de este sector de la economía, es importante señalar que, desde inicios del capitalismo, los procesos de acumulación, despojo y exclusión, han hecho que existan masas de población productiva en condiciones desiguales. Silvia Federici (2016) y David Harvey (2003) hablan de procesos de acumulación originaria y acumulación por desposesión cuando se refieren a la violencia y exclusión ocurrida en diferentes estados del capitalismo y su incidencia en la vida de las personas. Federici (2016), recoge las reflexiones de Marx sobre la acumulación primitiva “como un proceso fundacional [...] [de] la sociedad capitalista” (Federici 2016, 23); mientras que Harvey (2003) expande esta definición a los procesos de cercamiento o enajenamiento de modos de producción y perpetuación de condiciones de pobreza y desigualdad social.

De esta forma, para que los procesos del capitalismo se fortalezcan es indispensable generar condiciones desiguales, entre quienes controlan el capital y quienes están despojados de sus modos de producción, tiempo y hasta la dignidad de su vida. Incluso, de manera más radical, en momentos de transformaciones y crisis económicas, “la acumulación originaria aparece, con la connivencia de los Estados, de forma continua a las crisis del capitalismo como mecanismo y palanca de superación de dichas crisis” (Ezquerro 2012, 143-4), lo cual reafirma el débil interés de los Estados para regular la condición de trabajo.

1.2.2. Entre la informalidad y la precariedad: calificativos para los trabajos de hoy

Existe una tensión entre la informalidad y la precariedad como calificativos para referirse a trabajos que se evidencian en mayor proporción en la actualidad tanto en el Norte como en el Sur global. A ambas, incluso se las utiliza como categorías intercambiables para distinguir ciertos tipos de trabajos caracterizados por la inseguridad laboral. Sin embargo, es importante señalar que al hablar de informalidad se hace referencia a las condiciones en las que se ejerce el trabajo y la precariedad representa una característica que determina la calidad del trabajo, y no solo las condiciones en el que éste se ejerce (Ferreira 2014). De acuerdo a la OIT el trabajo precario “es empleo que puede encontrarse tanto en la economía formal como informal, caracterizado por distintos niveles objetivos de incertidumbre e inseguridad [...] y derechos sindicales particularmente insuficientes” (OIT 2012b, 27 citado en Ferreira 2014, 38).

La precariedad laboral puede darse por lo tanto en contextos formales o informales, por lo que el debate actual, sobretudo en sociedades occidentales, es entender si el trabajo estable asalariado, como se lo conocía, antes está desapareciendo frente a nuevas modalidades que, aun en la formalidad, están regidas por la precariedad y la incertidumbre. Castel argumenta que estamos viviendo una época de “reestructuración de las relaciones de producción [...]. Se trataría de una [nueva] relación con el trabajo” (Castel 2004, 390). Según el autor existe una relación directa entre el neoliberalismo y el deterioro del trabajo asalariado, pues atacó los símbolos del bienestar que éste representaba: salarios fijos, seguridad social, incentivando procesos de flexibilización que condujeron a la precarización (Castel 2004). Esta relación se acrecienta además con la expansión del sector servicios, y más aún en la actualidad, pues los servicios cuentan con la intermediación de la tecnología, causando que las relaciones de producción se modifiquen creando lo que el autor llama “servicios de proximidad” (Castel 2004, 451).

Dentro de este análisis es pertinente traer a discusión, las reflexiones sobre precariedad desde el Sur global, específicamente en América Latina, puesto que es una característica de las condiciones de construcción del mercado laboral (Julián 2014). Dasten Julián manifiesta que el proceso de la instauración del neoliberalismo en la región, ha representado también uno de los determinantes de la “erosión de los mercados de trabajo, las formas de integración y como una práctica disciplinante de la fuerza de trabajo” (Julián 2014, 161). Por tanto, para entender la precarización laboral se debe

analizar la expansión del capital global, la degradación del mercado laboral, así como su afectación a la vida de las personas.

En este sentido, la presente investigación se hace eco de la crítica de autores como Munk (2013) sobre el uso de la categoría *precariado* (Standing 2016)¹⁹ y su aplicación a la realidad latinoamericana, puesto que las características del mercado laboral no son las mismas que se encierran en la descripción de Standing refiriéndose a contextos del Norte (Hidalgo y Valencia 2019). Se considera por lo tanto válida la sugerencia de Munk (2013) de analizar la precariedad, partiendo de una genealogía de este concepto para situar ese conocimiento en el Sur global. En este sentido, y siguiendo a Kalleberg (2012) y Ferreira (2014) definimos al trabajo precario como aquel “que es frágil, impredecible e inseguro, y en el cual los trabajadores asumen los riesgos del empleo en vez de las empresas o los gobiernos” (Kalleberg 2012, 41). En él los trabajadores están expuestos “a uno o más déficits en las dimensiones de: protección y seguridad social, seguridad en los ingresos, estabilidad, condiciones de trabajo seguras y dignas y diálogo y participación social” (Ferreira 2014, 39-40).

1.3. ¿Y los hogares qué? Sostener la vida en tiempos de crisis y de precarización generalizada del trabajo

Desde un enfoque de género y feminista, esta investigación cuestiona las relaciones entre trabajo-capital y trabajo-vida dentro de los hogares en contextos de crisis económica. Los aportes del feminismo han permitido visibilizar las relaciones asimétricas de género dentro de los hogares, comprendiendo que están inmersas en relaciones de poder, y que, a su vez, son importantes para entender el funcionamiento y arreglo de los hogares cuando prima la adversidad y el riesgo, el desempleo y la necesidad de crear estrategias de supervivencia (Forni 2004 citado en Martínez Franzoni 2008, 52). Por tanto, en esta sección me apoyo de las reflexiones desde la economía feminista y el enfoque de género para revisar cómo se sostiene la vida en contextos en donde está siendo mercantilizada y ampliamente explotada y subordinada a la orden del capital (Gago 2019a).

¹⁹ Definida como una “nueva clase social” en el Norte global que emerge después de la crisis financiera del 2008 y responde a tipos de trabajo diferentes a aquellos que eran considerado como norma en esa región, como los trabajos fordistas, estables, con contratos y beneficios sociales.

Las crisis económicas, los deterioros de los mercados laborales, las bajas de salarios que anteriormente describimos, reconfiguran la forma en cómo individuos y colectividades producen arreglos para proteger y garantizar su sostenimiento y reproducción. De acuerdo a Carrasco (2003) y Pérez Orozco (2012), la sostenibilidad de la vida, como categoría analítica debe ser ubicada en el centro de los análisis, distanciándonos de las reflexiones androcéntricas y ortodoxas de la economía clásica, la cual centra las finanzas como un indicador de prosperidad y crecimiento. Para Pérez Orozco “están pervertidas las estructuras socioeconómicas actuales porque ponen la ‘vida’ al servicio del capital y, por tanto, establecen una amenaza permanente sobre ella” (Pérez Orozco 2012, 32). Visibilizarlo desde una perspectiva feminista, permite “reformular el análisis económico en sí” (Gago 2019, 126), ya que no se trata únicamente de reflexionar sobre la expansión y “acumulación de capital, sino en cómo se organiza y garantiza la reproducción de la vida colectiva” (Gago 2019a, 126), la cual recae principalmente sobre las mujeres.

De acuerdo a Ezquerra, existen múltiples estudios que se han enfocado en entender cómo las crisis económicas producen impactos sobre hombres y mujeres (Harcout 2009; Larrañaga 2009; Otxoa 2009; Sales 2009; Takhtamanova & Sierminsja 2009; Galvez y Torres 2010; Ezquerra 2011b, 2011c; 2012 en Ezquerra 2012, 125; Majewska s/f). Sin embargo, a pesar de que autoras como Mies (1987) o Federici (2010) reconocen este impacto diferencial, enfatizan que la acumulación del capital se exagera en las mujeres (Ezquerra 2012).

Ante esta afirmación, consideramos importante abrir una puerta para ver cómo se negocian las relaciones de género en hogares que han sido golpeadas por las crisis y forzadas a asumir trabajos informales y precarios. De acuerdo a Gough y Wood “en América Latina, la mayoría de la población depende de los arreglos familiares y comunitarios para enfrentar el riesgo” (Gough y Wood 2004 citado en Martínez Franzoni 2008, 53). De la misma manera, Majewska (s/f) señala que es particularmente llamativo cómo se adaptan o transforman las divisiones sexuales del trabajo durante las crisis. Lo cual nos lleva a reflexionar sobre cómo generar una vida digna para los seres que hacen parte del hogar, si quien trae el sustento económico no lo hace en condiciones de dignidad, y al mismo tiempo se produce una suerte de “traslación de costes y

responsabilidades hacia el trabajo no remunerado”, en donde el cuidado y sus costos tienden a ser absorbidos por el hogar (Pérez Orozco 2012, 36; Carrasco 2003).

Uno de los aportes de la economía feminista ha sido volcar la atención hacia los hogares y las familias como unidades de análisis para descubrir la imbricación de relaciones de poder y desigualdades de género²⁰ que en ellas se producen. Es decir “examinar las divisiones de trabajo, las desigualdades de género en el acceso a recursos, en los hogares y en los mercados de trabajo, a la vez que intente promover la equidad de género en el aprovisionamiento y en la expansión de las capacidades” (Benería *et al.* 2018, 108). Esto se debe a que el “agente económico”, los mercados laborales, la política, etc., están estructurados por constructos sociales que condicionan las experiencias según el género (Benería *et al.* 2018; Elson 1999).

De acuerdo a Benería *et al.* (2018), otro de los aportes fundamentales de la economía feminista ha sido incluir el concepto de “aprovisionamiento social” para hablar de las relaciones que se producen dentro de los hogares que sobrepasan las condiciones materiales. En este sentido, se retoma el concepto de reproducción social de Isabella Baker como “el proceso social y de relaciones humanas asociado con la creación y mantenimiento de comunidades sobre las que toda la producción e intercambio se sostienen” (Baker 2003, 67) (La traducción es mía); con la finalidad de problematizar cómo la economía ortodoxa intenta separar la producción de la reproducción con el fin de ocultarla. Por tanto, “el trabajo asalariado como el no remunerado son importantes para determinar el bienestar individual y familiar” (Benería *et al.* 2018, 111) y debaten los procesos por los cuales se da lugar a la reproducción social “en términos no extractivos ni explotadores” (Gago 2019, 127).

Debido a que en esta investigación queremos conocer cómo se negocian los roles de género para garantizar la subsistencia de los hogares marcados por precariedad e informalidad laboral, partimos de este modelo feminista de análisis de los hogares, pensados como “sede de cooperación y conflicto” (Sen 1985;1990 citado en Benería *et al.* 2018, 130) y que dentro de ellos

²⁰ Joan Scott (1990) define al género como “un elemento constitutivo de las relaciones sociales basadas en las diferencias que distinguen los sexos y el género es una forma primaria de relaciones significantes de poder” (Scott 1990, 23).

“las desigualdades de género hasta en los aspectos más básicos de la vida, como la supervivencia, [...] (son) resultado de diferencias en el poder de negociación” (Benería et al. 2018, 130). En este sentido, el poder de negociación de los miembros de la familia y hogar serán fundamentales en la toma de decisiones que se lleven a cabo dentro de la unidad, y estos dependerán de ciertos factores que condicionarán su facultad de negociar.

La posición de negociación de las mujeres en los hogares y familias está determinada también por el género. Esto quiere decir que las oportunidades y barreras que se tiene para negociar y tomar decisiones en el hogar, en cuanto a recursos y asignación de tareas, dependen de factores materiales como las propiedades y bienes que los individuos tengan, el empleo o ingresos que aporten, así como valores sociales estructurantes (Benería *et al.* 2018; Agarwal 1999). Por ejemplo, Deere y León (2002) argumentan que una de las razones que restan poder de negociación a las mujeres dentro de la toma de decisiones familiares tiene que ver con los bienes y el acceso a ellos.

Así mismo, ya que históricamente se ha ocultado y desvalorizado la participación de las mujeres en la esfera de la producción, limitando su posibilidad de acceder a recursos o independencia económica, existe una desventaja en la facultad de negociación (Acker 2004). Desde esta lógica se parte para pensar los procesos de expansión del “capitalismo contemporáneo” desde la producción de la reproducción social (Gago 2019a, 128) que sucede dentro de los hogares, y así tomar un posicionamiento político de la reproducción social “desde abajo” (Gago 2019a, 129). En los hogares se reproducen normas sociales en relación al género, de ahí que sean las mujeres quienes hacen frente a los trabajos del cuidado sin un poder de negociación igualitario y esta situación se agrava aún más en momentos de crisis (Agarwal 1999).

Debido a la estrecha relación entre mercado y hogar, también este estudio intenta discutir cómo la expansión de las economías globales y el deterioro de los mercados laborales influyen las relaciones de género dentro de los hogares, partiendo del cuestionamiento sobre el debilitamiento de los imaginarios sobre los hombres como proveedores de los hogares. Como lo menciona Agarwal, las normas sociales son “costumbres establecidas” (Agarwal 1999, 25), es decir percepciones que constituyen la naturalización de prácticas sociales, como la construcción de los

varones como los obreros y responsables de los hogares.²¹ Es por esto que nos cuestionamos sobre las implicaciones que tienen las crisis de los mercados laborales sobre la reproducción de las masculinidades dentro de los hogares.

Salvador Cruz Sierra ubica a “[...] la masculinidad en un orden de carácter estructural [...] y correlacional, no solo en relación con el otro género, sino también con diversos ámbitos culturales, sociales, políticos, y con lo personal-subjetivo” (Cruz Sierra 2018, 171) y, a su vez la atribuye a “[...] creencias y significados vinculados con el hecho de ser hombre, o con atributos y rasgos de la personalidad, sino también con el orden y funcionamiento de una lógica de poder [...]” (Cruz Sierra 2018, 171). De esta manera, la “lógica de poder” está determinada de acuerdo a la actividad que el varón realice y el grado de valor social que manifieste.

Pero, qué sucede con estos roles de género socialmente construidos cuando se hallan en situaciones en donde sostener la vida mediante un salario se vuelve cada vez más difícil y lo que queda son actividades de “supervivencia” (Gago 2019a, 141). Esos momentos en donde los ideales en los cuales se ha construido el imaginario del trabajo asalariado, ubicando al hombre en el centro, falla y los individuos se tornan vulnerables e incluso invadidos por sentimientos de fracaso al no poder cumplir mandatos de masculinidad proveedor y exitoso, puede tener implicaciones en las relaciones de género y roles de género dentro del hogar. A pesar de que, se sale a “trabajar”, ya sea en la informalidad o el subempleo, las actividades de los varones son fuera de casa y queda menos tiempo inclusive para contribuir con las actividades del hogar. De hecho, Gago argumenta que en estos tiempos de extractivismo financiero en donde las finanzas y economías ponen en jaque las maneras de sobrellevar la reproducción social y productiva dentro de los hogares lo cual ha causado un “declive en la ‘masculinidad proveedora’” (Gago 2019a, 137).

En este sentido, no resulta extraño ver cómo estas lógicas del desempeño del capital, influye también en las dinámicas del desempeño de las masculinidades, puesto que el género sirve al

²¹ Silvia Federici, en su libro *“El patriarcado del salario”* cita que “ser capaz de ganar un salario suficiente para mantener a la familia se convirtió en un signo de respetabilidad masculina” (Seccombe 1995, 114 citado en Federici 2018, 70).

capital y a los procesos de globalización para su expansión. Además, de que la expansión del capital global ha estado y está dirigida por una lógica masculinista, que impulsa valores de competencia, agresividad y acumulación como indicadores de éxito (Acker 2004).

Adicionalmente, dentro de estas lógicas y relaciones de poder imbricadas en los mercados laborales, sean estos formales o informales, las masculinidades hegemónicas y roles de género jerarquizan sus dinámicas. Autoras como Ludmila Abilio (2018) problematizan si es que, dentro de las transformaciones del mundo del trabajo, particularmente la venta por catálogo y posteriormente en las plataformas digitales, se produce una suerte de feminización del trabajo. Puesto que, trabajos precarizados han estado históricamente dispuestos principalmente para que ciertas mujeres, principalmente racializadas y empobrecidas, se hagan cargo (Mies 2018). Por tanto, trabajos feminizados vienen a ser estos que son ocultos, mal pagados, carentes de derechos pero que ya no son únicamente experimentados por mujeres sino se amplía hacia los varones. Además de que, se dotan de ciertas características socialmente atribuidas a las mujeres y lo femenino, como el énfasis en la atención al cliente, sonrisas e incluso “docilidad” (McDowell 2018).

2. *Gig economy* y plataformas digitales del trabajo: cuando la informalidad y la precariedad se disfrazan de emprendimiento y libertad

En un contexto en donde los imaginarios y las prácticas del trabajo han estado en constante cambio, no en un sentido de evolución sino más bien en uno de pauperización, es donde se sitúan la *gig economy* o economías de plataformas y sus trabajos de plataformas. Tomar la decisión de trabajar en éstas demanda, inclusive, más tiempo de los horarios regulados de ocho horas, están expuestos a los riesgos de realizar una actividad que no está regularizada y regida bajo el lema del emprendedurismo y ser jefe de uno mismo; obligándoles a quienes ejecutan estas actividades a “trabajar más, si quieren ganar más”, dejando de lado o aumentando la carga de las responsabilidades del cuidado en el hogar. En la siguiente sección se explora qué representa la *gig economy* y cómo estas plataformas digitales pasan a insertarse en los imaginarios y realidades de los trabajos contemporáneos que terminan afectando la vida cotidiana de quienes hacen parte de ellas.

Gig economy, economía digital, economía colaborativa, *on-demand economy*, economía de plataformas, capitalismo digital y hasta capitalismo de plataformas, son algunos de los epítetos con los que se habla de este nuevo modelo de negocios, que mediados por la digitalización y el Internet han modificado “las formas de producir [y consumir] bienes y servicios” (Scasserra 2019, 49), pero, sobre todo, las formas de experimentar el trabajo. Hay que preguntarse, no obstante, qué tiene de controversial estas modalidades de negocio y trabajo que han causado el interés de académicos, políticos, juristas, sindicatos y organismos internacionales (Graham, Hjorth y Lehdonvirta 2017; Barzilay y David 2017). No se trata solo de son nuevos trabajos creados con el objetivo de brindar un servicio, sino que encubren realidades diversas detrás del uso de la tecnología y la bandera del emprendedurismo. A pesar de que se hace referencia a lo largo del texto a la *gig economy*, es imprescindible situar mi posición como autora frente a este tipo de economía como economía de plataforma o más puntualmente economía de la miseria.

Para entender cómo hemos llegado a esta llamada transformación en el mundo del trabajo, empezaremos por definir la *gig economy* y su surgimiento en la historia del capitalismo contemporáneo, para luego explicar su derivación con las plataformas digitales del trabajo y el impacto de éstas en la vida de los trabajadores. Este proceso de digitalización del trabajo se origina en medio de crisis financieras neoliberales en el Norte que se expandirán poco después al Sur global.

2.1. De la *sharing economy* a la *gig economy*

Si bien es cierto que muchos autores hacen referencia a la *gig economy* como economía colaborativa, esta investigación se aleja de esta correlación debido a su mal uso, pues poco tiene que ver con lo propuesto por el movimiento social *The People Who Share*, originado en Reino Unido durante la crisis financiera de 2008, que promovía la colaboración, el intercambio y la igualdad entre las personas (Matofska 2019; Fairweather 2017). Tal y como lo señala la fundadora de este movimiento, la economía colaborativa no intercambia recursos humanos ni materiales por dinero. Es por ello que, siguiendo la definición propuesta por Abigail Hunt y Emma Samman, el enfoque de la *gig economy* al cual nos adaptamos tiene que ver, por el contrario, con “transacciones monetarias y la commodificación del trabajo” (Hunt and Samman 2019, 6).

A pesar de esto, muchas de las empresas que hacen parte de esta economía continúan promocionando ser parte de una tendencia que conecta y une comunidades (Ravenelle 2016), aunque realmente explotan los beneficios del intercambio en el mercado y reafirman, de esta manera, su control sobre el mercado y las interacciones sociales (Gurumurthy *et al.* 2018; Slee 2017). Chris Fairweather (2017) argumenta que dependiendo de la perspectiva desde dónde se analice a estos tipos de economías pesará su incidencia en las formas de hacer política en torno a ella y a quienes beneficia o impacta.

Tal como se vivió durante la Revolución Industrial, el desarrollo de la tecnología y la digitalización en el siglo XXI ha transformado las relaciones laborales y las formas de experimentar, concebir y performar el trabajo (Gurumurthy *et al.* 2018). La *gig economy* hace parte de esa transformación y “adelanto” tecnológico que oferta, por un lado, a través de la innovación en la forma de hacer negocios, flexibilidad y apropiamiento del tiempo de quienes participan y, sobre todo, autonomía y emprendedurismo. Por otro, esconde “dificultades económicas, sociales y personales para los trabajadores” (Bawja *et al.* 2018, 2). En este sentido, definimos *gig economy* como:

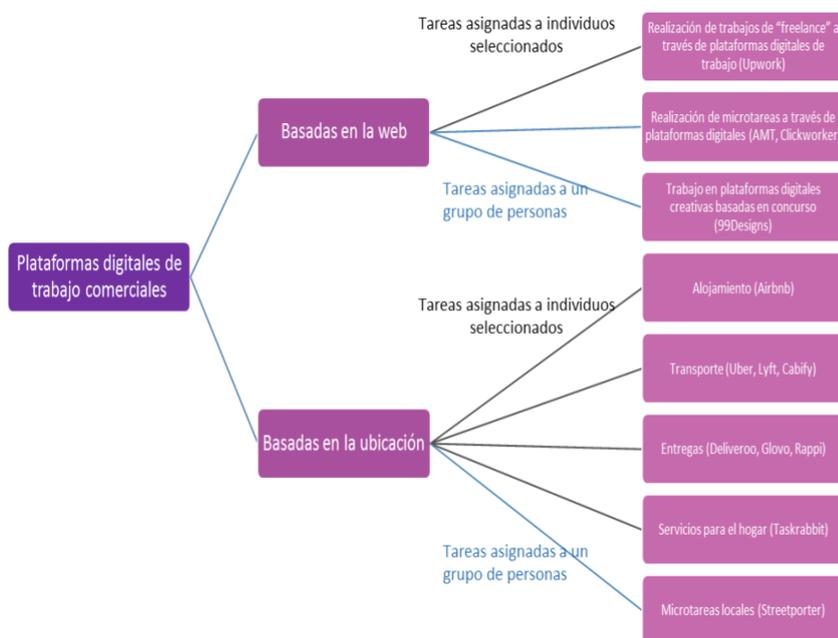
Las actividades del Mercado laboral que se coordinan a través de plataformas digitales. Las empresas que operan estas plataformas actúan como intermediarias, permitiendo que las compras soliciten una tarea cronometrada y monetizada a un trabajador disponible, generalmente cobrando una tarifa o comisión cuando el servicio se paga o se completa. Los trabajadores toman “gigs”²² (trabajos esporádicos de corta duración) particulares sin ninguna garantía de empleo a futuro, y las empresas de *gig economy* los clasifican como contratistas independientes, en lugar de empleados (Hunt and Samman 2019, 7) (traducción propia).

En esta definición, una de las características que se destaca es el rol de mediación y adaptación de la empresa sobre el mercado laboral. Es decir, las reglas sobre las condiciones de trabajo y el tipo de trabajo están establecidas por el mercado, y únicamente se garantiza la ejecución de la tarea o servicio que se solicita del lado del consumidor. Dentro de la *gig economy* se identifican dos tipos de trabajos: aquellos mediados por las aplicaciones tecnológicas como los *on-demand work*

²² Un *gig* en inglés, es utilizado como referencia a intervenciones cortas o conciertos cortos musicales desempeñados en ambientes relajados y de fiesta. <https://www.ennaranja.com/para-ahorradores/que-es-la-gig-economy/>

o “trabajos en base a la demanda” que se ejecutan en territorios locales (en el Gráfico 1 “basadas en la ubicación”), y aquellos que para realizar la tarea o servicio no se necesita una proximidad geográfica ni presencial, sino que las tareas se desarrollan en diferentes partes del mundo y requieren de mayor especialización. A estas últimas se las conoce como *crowdwork* o “trabajos grupales o de multitudes” (en el Gráfico 1 “basadas en la web”).

Figura 1. Categorización de las plataformas digitales de trabajo



Fuente: Adaptación de Schmidt (2017) citado en ILO 2018, 4

De Stefano define al *crowdwork* como “el trabajo que es ejecutado a través de plataformas digitales que ponen en contacto a un indefinido número de organizaciones, negocios e individuos a través del Internet, potencialmente permitiendo la conexión entre clientes y trabajadores en base global” (De Stefano 2016, 2) (traducción propia). Un ejemplo de *crowdwork* puede ser la elaboración de traducciones lingüísticas solicitadas en un país y ejecutadas en otro. Mientras que un ejemplo de los *on-demand work* pueden ser los servicios de transporte solicitados vía una aplicación telefónica como Uber o Cabify. Los *on-demand work* se definen como:

Tareas que se llevan a cabo localmente con el comprador y el proveedor en proximidad física. Estas tareas generalmente se organizan a través de plataformas móviles, por compañías que

establecen los términos de servicio (incluyendo tarifas y estándares mínimos de calidad de servicio) y tienen algún papel en la selección y gestión de trabajadores (De Stefano, 2016 citado en Hunt *et al.* 2017 y citado nuevamente, en Hunt and Samman 2019, 7) (traducción propia).

El énfasis de esta investigación está ligado al *on-demand work* o los trabajos mediados por aplicaciones digitales, debido a que la proliferación de este tipo de trabajos crece simultáneamente que las tasas de desempleo y la pérdida del empleo formal. Además, porque en contextos en donde las crisis neoliberales se asientan, empresas que promueven este tipo de trabajos hallan un nicho para la acumulación de capital a expensas de la necesidad de la gente y en nombre del emprendimiento.

2.2. La emergencia de las plataformas digitales del on-demand work: ¿Qué está en juego?

En la literatura relacionada a las transformaciones del mundo del trabajo, se habla que la emergencia de las plataformas digitales del *on-demand work* simboliza una drástica alteración de la forma de concebir el trabajo, pues ellas encarnan la flexibilidad en su máxima expresión, la inseguridad, el riesgo. Si bien es cierto, estas nuevas formas de experimentar el trabajo o ganarse la vida tienen el componente tecnológico que permite su ejecución, en esta investigación queremos llamar la atención de que las formas de concebir estos trabajos difieren de Norte a Sur. Puesto que, para Latinoamérica, como otras regiones del Sur global, la flexibilidad, inseguridad, y ausencia de beneficios, han sido parte constitutiva del mundo del trabajo. Por esto, afirmamos que la emergencia de los *on-demand work* lo que hace es profundizar desigualdades estructurales imbricadas en sociedades en donde trabajar se torna un privilegio.

Partiendo del concepto marxista de “acumulación originaria”, las plataformas digitales del *on-demand work* aparecen como otra forma de desposesión que caracteriza a los procesos que condicionan el capitalismo contemporáneo. En efecto, estas plataformas son novedosas pues contienen el elemento tecnológico, pero separan, de una manera extractiva, al trabajador de los medios de producción, dejándolo en condiciones vulnerables, expuesto al control del mercado y los consumidores. En este sentido, Harvey argumenta que “la mano de obra ha sufrido el rápido deterioro de las cualidades del trabajo a través del cambio tecnológico y no solamente por el desempleo” (Harvey 2018, 200) (traducción propia).

Es importante, además, retomar las reflexiones sobre las inequidades en el desarrollo del capitalismo y cómo éste se desempeña dependiendo del contexto o el país (Trotsky 1932 en Fairweather 2017), ya que la forma de explotación del capital y la extracción propia de la acumulación primitiva depende también de los lugares en donde se asienta. Así, podemos ver que los *on-demand work* poseen la misma tendencia de flexibilizar el trabajo, ofrecer inestabilidad e inseguridad en todos los territorios en donde operan, pero el grado de pauperización dependerá también del nivel de desarrollo de las legislaciones de países que protegen derechos de los trabajadores, las tasas de desempleo y el grado de agudeza de la crisis económica en la que se encuentren (Fairweather 2017).

Parece claro, por consiguiente, que las crisis contribuyen a la reestructuración del capitalismo (Srnicek 2017), y es precisamente en un momento de crisis donde se ubica la emergencia de las *on-demand work*, brindando opciones de generar ingresos donde no hay empleo. Las reflexiones de Castillo y Sotelo (2013) permiten notar que las características de los *on-demand work* son parte de las prácticas extractivistas de la economía capitalista global. Estos autores escriben sobre las modalidades de *outsourcing* y *offshoring* que empresas y países adaptaron en su momento para promover la acumulación de capital, perjudicando la calidad de trabajo. Estos procesos de acumulación de capital estaban caracterizados por el recorte de costos para empresas en relación a la mano de obra para que estos fueran asumidos en otros lugares y por otras personas trabajadoras (Castillo y Sotelo 2013). Así, estas modalidades iniciaron en los años setenta en los Estados Unidos, durante la crisis del capitalismo, pero alcanzaron su potencial más abrumador a medida que las políticas económicas neoliberales se adentraban en la economía mundial (Castillo y Sotelo, 2013).

Lo que estos autores problematizan es que a partir de la adaptación de modalidades empresariales las condiciones para los trabajadores disminuyeron, destruyendo en el Norte trabajos estables, y en el Sur agudizando las condiciones precarias. Pero, además, con los *on-demand work* no todas las empresas deben estar registradas en el país donde operan, necesitan condiciones favorables en el ámbito de legislación laboral y empresarial que no limiten su operación, requieren conexión a internet y, sobre todo, que el lugar de instalación esté atravesado por la ausencia de empleo formal o por fuertes tasas de desempleo.

Para Srnicek (2017), el neoliberalismo ha atravesado tres crisis importantes desde los setenta hasta la época actual. En la crisis de los setenta se transformó el mercado de trabajo a nivel global. La de los noventa con el boom del Internet, se conoció como “*dot-com*”, pues las empresas cambiaron su modelo de negocios produciendo transformaciones en las relaciones laborales debido a que la tecnología se transformó en mediadora de las actividades económicas. Finalmente, la crisis financiera global del 2008, originada en los Estados Unidos pero que tuvo repercusión en otros países del Norte²³, surge la economía digital o *gig economy* (Srnicek 2017).

Lo interesante de esta coyuntura de crisis globales y, particularmente, de la crisis del 2008 es que después de desarrollarse en los países del Norte, los *on-demand works* llegaron al Sur. Ludmila Abilio, abre campo al estudio de estos trabajos en contextos flexibles y pauperizados como los de Latinoamérica, específicamente en Brasil. Ella manifiesta que estos tipos de trabajos van “un paso más allá en la flexibilización” (Abilio 2018, 32), pues si en el contexto regional la informalidad ha sido una constante, ahora lo “provisional” y “desechable” se torna la norma del trabajo, modificando y degradando la identidad de quienes ejecutan estas actividades.

2.3. Las condiciones económicas en las plataformas digitales del *on-demand work*

En contextos en donde el desempleo y la incertidumbre caracterizan un mercado laboral agotado, el surgimiento de la *gig economy* se torna una alternativa atractiva para proveer de ingresos y garantizar la subsistencia a individuos y familias. Cuáles son, sin embargo, los impactos de estas supuestas oportunidades en la cotidianeidad de quienes hacen parte de estos trabajos. Graham, Hjorth y Lehdonvirta establecen que mientras más intereses existan en ver al trabajo digital como una opción de empleo en lugares donde éstos no existen “es importante comprender mejor cómo esto podría influir en los medios de vida de los trabajadores” (Graham, Hjorth y Lehdonvirta 2017, 135) (traducción propia). Es decir, es necesario entender cómo dichas transformaciones están siendo experimentadas por quienes hacen parte de esta economía de los *on demand work*. Verónica Gago (2014) manifiesta que “el neoliberalismo trata una forma de gobernar por medio del impulso de las libertades” (Gago 2014, 10) y en este contexto de la crisis neoliberal y la digitalización de la economía, las libertades son vendidas como el objeto a desear, como si estar

²³ Aunque en países del Sur global con economías más desarrolladas como México, Argentina y Brasil también fueron afectados.

“libre de las ataduras de un trabajo” fuese el estado óptimo del trabajo y no las condiciones de seguridad y estabilidad. En este sentido, Gago manifiesta que el neoliberalismo “se vuelve un arma inmanente: se despliega al ras de los territorios y modula subjetividades” (Gago 2014, 10).

Este aspecto de la subjetividad y el entendimiento de la materialidad de estos trabajos es de particular interés en esta investigación, pues más allá del espíritu de emprendedores que apuntalan estos trabajos, lo que está en juego es la subsistencia y la necesidad de llevar a casa dinero para pagar las cuentas. Para lograr esto, nos valdremos de la noción de *neoliberalismo desde abajo* de Gago para comprender la manera de sobrevivir entre la “explotación y la desposesión” (Gago 2014, 14).

De acuerdo a la literatura sobre la *gig economy*, existen pocos estudios que tratan sobre sus impactos en la vida de las personas y dentro de éstos, los estudios sobre los impactos de los *on-demand work* son aún más reducidos (Graham, Hjorth y Lehdonvirta 2017; Ravenelle 2016). Inclusive, el informe de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) “*Digital labour platforms and the future of work. Towards a decent work in the online world*” emitido en 2018, destaca los resultados de encuestas realizadas a trabajadores de plataformas de *crowdwork* y recomienda dirigir estudios sobre los *on-demand work* que se realizan localmente.

En este sentido, esta investigación pretende recoger experiencias de trabajadores de plataformas digitales que debido a la necesidad de subsistencia o por complementar ingresos en los hogares, acogen esta idea romantizada del emprendedurismo y se involucran en este trabajo como única oportunidad en un contexto laboral muy precarizado (Ravenelle 2016). De hecho, Schoar establece que existe una diferencia entre “emprendedurismo de subsistencia” y “emprendurismo transformador” (Schoar 2010 citado en Ravenelle 2016, 284), siendo el primero el tipo de emprendimiento que provee la subsistencia, mientras que el segundo se torna en un medio de creación de negocio y nuevos trabajos para otros; en los cuales se debe cuestionar las condiciones de vulneración en las que se producen esos trabajos.

A pesar de que Ravenelle (2016) señala que no se puede distinguir si la *gig economy* entra dentro de la categoría de emprendimiento de subsistencia, la forma en que están experimentados estos

trabajos, nos haría pensar que se tratan de este tipo de “emprendimientos”. En este tipo de economías en donde el trabajador es un “empresario”, las relaciones y responsabilidades que tiene la empresa o que debería tener se resquebrajan. De hecho, esa ruptura es uno de los éxitos de estas empresas, pues independientemente de las legislaciones de los países, se asientan sin necesidad de invertir en el establecimiento de la empresa. Únicamente prestan en espacio digital, actuando como verdaderos intermediarios entre quienes facilitan el servicio y quienes ordenan el servicio. Megan Carboni (2016) manifiesta que los trabajadores de este tipo de economías son descritos como “‘microempresario’, o el nuevo ‘trabajo fragmentado’. [...] [t]odas las empresas de la *gig economy* ha clasificado a sus trabajadores como contratista independiente” (Carboni 2016, 8) (la traducción es mía).

Este tipo de calificativos benefician a las empresas que deslindan cualquier tipo de responsabilidad jurídica o patronal con los trabajadores, aprovechando sus condiciones de vulnerabilidad y la necesidad con la que ingresan a trabajar en estas plataformas. Graham, Hjorth y Lehdonvirta señalan que “una de las características principales de las plataformas digitales del trabajo es la de minimizar las regulaciones entre empleador y empleado (Lehdonvirta 2016 citado en Graham, Hjorth y Lehdonvirta 2017, 140). Así mismo, Carboni (2016) afirma que existen notables beneficios de trabajar en estas plataformas y bajo esta modalidad, como la flexibilidad, pero en la cotidianidad, los riesgos que atienden los trabajadores reemplazan ese supuesto beneficio (Hunt and Samman 2019).

2.4. De independientes a dependientes

El modelo con el que la *gig economy* maneja su negocio consiste en constituirse como mediadores entre el proveedor del servicio y los clientes. Esta relación constituye lo que se conoce como contratados independientemente o empresarios. Sin embargo, en la ejecución de la tarea y en el solo uso de la plataforma, los trabajadores experimentan una relación de dependencia encubierta entre ellos y los algoritmos que controlan y manejan la aplicación de la plataforma;²⁴ además de que se convierten en al mismo tiempo de que son proveedores del servicio, también consumidores, dando una idea más alejada de pertenencia a la empresa. De

²⁴ En estas plataformas digitales existen sistemas, maniobrados por ecuaciones algorítmicas, que califican y controlan a los trabajadores, midiendo su rating y permitiendo que los clientes evalúen su servicio.

acuerdo a Neff “las métricas de monitoreo del desempeño integradas en las plataformas, como las calificaciones y los sistemas de revisión, invocan aún más una responsabilidad ‘altamente individualizada’ por la estabilidad económica de los trabajadores de la *gig economy*” (Neff 2012 citado en Hunt and Samman 2019, 19) (la traducción es propia).

Esto lo que produce es que, aparte de que los algoritmos controlan el desempeño de los trabajadores, como si tuviesen una relación de dependencia formal, las plataformas están diseñadas para responsabilizar a los trabajadores por su éxito o fracaso. En este sentido, los algoritmos administran “más allá de la dirección del trabajo y los horarios [sino] hasta controlar casi todos los aspectos del trabajo” (ILO 2018, 9). Esto implica que los algoritmos funcionan como una especie de panóptico, al estilo Foucaultiano, en donde el poder y el disciplinamiento se producen relacionamente sobre individuos en necesidad. Esto correspondería a una “‘anatomía política’, que es igualmente una ‘mecánica del poder’; [...] [que] define cómo se puede hacer presa en el cuerpo de los demás, no simplemente para que ellos hagan lo que se desea, sino para que operen como se quiere, con las técnicas, según la rapidez y la eficacia que se determina” (Foucault 2002, 126).

De esta manera, a través del disciplinamiento al que se someten los trabajadores a estar a la expectativa de los resultados que arrojan los *ratings* y el control algorítmico, se puede influenciar el desempeño de las personas trabajadoras de plataformas, obligándolas a trabajar más para alcanzar el éxito. Además, estas ecuaciones algorítmicas combinadas con las calificaciones deciden la asignación de tareas hacia una persona trabajadora de plataformas. Esta relación de dependencia oculta que presentan estas plataformas, a través del discurso del emprendimiento, crea una subjetividad de trabajadores individualizados, disciplinados y dispuestos a trabajar las horas que sean y en cualquier tipo de condición para tener un ingreso. A pesar de que existe control sobre los trabajadores de una manera en la que comúnmente se producen las relaciones entre trabajadores y empleadores, las plataformas digitales del trabajo en la *gig economy* se reúsan a utilizar este calificativo y a cubrir con las responsabilidades legales y fiscales que eso implicaría (Hunt and Samman 2019). Además, al ser trabajadores independientes o emprendedores, estas empresas evocan un alto nivel de competencia entre los individuos que hacen parte de ellas. Retomamos aquí las reflexiones que Federici (2016) hace sobre la

acumulación primitiva, al señalar que el paso del feudalismo al capitalismo no liberó a los hombres y a las mujeres como fue su promesa, sino que los hizo más dependientes del mercado; y al mismo tiempo, los dividió y diferenció para introducir sus lógicas de individualización y separación.

Esta suerte de disponibilidad de fuerza de trabajo dependiente del mercado para su subsistencia, la considera Virginia Fontes como parte de los procesos históricos de expropiación del capital, pero que se ven fortalecidos a medida que se crea una “base social [...] para garantizar su expansión” (Fontes 2018, 304), la cual está fundamentada en la desigualdad. La autora señala que actualmente existen múltiples tipos de expropiaciones, más allá de las que se dan en territorios y propiedades, que tienen que ver con la naturalización de formas de violencia para desprender a los individuos dependientes del mercado de su fuerza de trabajo. Es decir, que las expropiaciones contemporáneas tratan con sujetos que deben estar siempre disponibles para los caprichos del mercado (Fontes 2018). De hecho, Fontes pone de ejemplo el emprendedurismo y, establece que existen “períodos en que se intensifican procesos de expropiación [...] [que pueden resultar] socialmente trágicos” (Fontes 2018, 306), donde se produce una suerte de subordinación de la fuerza de trabajo al capital, capaz de transformar subjetividades predispuestas de manera “libre” para la expansión del mercado a costa de su necesidad.

En conclusión, a lo largo de este capítulo se ha hecho un recorrido teórico extenso para entender el surgimiento de las economías de plataformas y las plataformas digitales del trabajo como una respuesta a las crisis contemporáneas del capital. Se ha podido ver la trayectoria de las economías de plataforma, las lógicas de funcionamiento, así como los debates en torno a su desarrollo, partiendo que la forma de experimentar estos trabajos informales y precarios difieren en el Norte y en el Sur, para lo cual se establece que un acercamiento sobre los impactos de las plataformas digitales del trabajo en contextos como el latinoamericano es de suma importancia. Esto último debido a que las características del mercado laboral en la región han hecho posible que economías de plataformas se inserten, como una propuesta de transformación del mundo del trabajo, perpetuando en realidad condiciones de alta vulneración de los derechos laborales de las personas trabajadoras, mucho más en torno a categorías como el género, la clase, nacionalidad o la edad.

Capítulo 2

Las crisis económicas neoliberales como motor de precarización del mercado laboral: la llegada de las plataformas digitales a Ecuador

Introducción

El mercado laboral en Ecuador ha evolucionado desde hace varias décadas en un contexto marcado por crisis e incertidumbres económicas, inestabilidad política, dependencia de la economía global y políticas neoliberales. Si bien desde el retorno a la democracia a fines de los setenta se han generado varias reformas laborales que trataron de favorecer las condiciones en las que se desempeña la fuerza de trabajo, la historia muestra que éstas no han sido suficientes para que el mercado laboral se expanda de manera positiva y brinde dignidad a las personas trabajadoras. Hoy por hoy, en un contexto marcado por una profunda crisis económica, el aumento del desempleo y la destrucción de empleo formal, nuevas manifestaciones del mundo del trabajo, como las plataformas digitales, se han expandido en Ecuador a gran velocidad, tornándose en una alternativa laboral con muchas trampas en su interior.

Este capítulo busca explicar, por consiguiente, la relación que existe entre la evolución del mercado laboral ecuatoriano y el surgimiento y expansión de las plataformas digitales del trabajo como Uber. Para ello, el capítulo ha sido estructurado en dos secciones. La primera, de carácter más amplio, analiza la evolución del mercado laboral ecuatoriano a través del estudio de lo que identificamos como tres crisis neoliberales: la de fines de los setenta e inicios de los ochenta, la de los años noventa, la crisis del mercado laboral de 2016 que se extiende al 2019 y agrava en 2020 con la llegada del COVID-19. La segunda parte del capítulo, se enfoca en explicar de forma más particularizada, cómo irrumpen a nivel global, regional y en Ecuador las plataformas digitales del trabajo ligadas al transporte, en concreto cómo se inserta Uber en el mercado laboral ecuatoriano a partir de 2017. En ambas secciones se analiza el impacto tanto de las crisis en el mercado laboral como del surgimiento de esta plataforma digital sobre el género; es decir, cómo han afectado diferencialmente estos procesos a trabajadoras y trabajadores ecuatorianos.

Durante el desarrollo de esta investigación, Ecuador y el mundo atraviesan por una crisis sanitaria, social, económica y política, a raíz del COVID-19. Esto sin duda, también afectó la

forma de experimentar los trabajos e incidió directamente en el desplome total de un mercado laboral ya profundamente precarizado. Por tal motivo, se incluye un acápite sobre la crisis de la COVID-19 y su impacto en el trabajo a nivel nacional.

1. La evolución del mercado laboral a luz de las crisis neoliberales en Ecuador (1980-2020)

La economía y el manejo de las finanzas en Ecuador parecen haber estado condicionadas en las últimas 4 décadas por una relación dual entre las crisis y la espera de una bonanza que incentive su superación. Para hacer esta afirmación, se torna imprescindible regresar la mirada a la historia económica y política de este país, que, como muchos otros en la región, centraron sus diversos procesos de acumulación de capital en la imperante economía global y los poderes hegemónicos internacionales (Acosta 2006). Esta sección se enfoca precisamente en estudiar las crisis económicas que este modelo de acumulación genera en los años ochenta, noventa y la crisis del mercado laboral del 2016 que se agrava en 2020 con el desencadenamiento de la pandemia del COVID-19.

El estudio de estas tres crisis se centra en la evolución del mercado laboral en el país para entender las conexiones globales, regionales y locales entre la economía, la geopolítica y sus implicaciones en la vida de las personas. Se trata de entender cómo las crisis han afectado al mercado de trabajo ecuatoriano, qué mutaciones han provocado en el mismo. Nos detendremos finalmente en la última de ellas: la irrupción de las plataformas digitales de trabajo como una particularidad de un mercado laboral inestable y precario que se acoge a las especificidades de los cambios globales y tecnológicos de los trabajos actuales.

1.1. 1980: la caída de un modelo económico proteccionista, la dependencia en las exportaciones de petróleo y el mercado global

La década de los ochenta representa para muchos el desplazamiento de un modelo económico que auguraba una transición y progreso de un tipo de economía tradicional a una más moderna, en donde se implementan formas internacionales de hacer negocio enfocadas en el desarrollo de la industria, así como también una rápida expansión de las conexiones globales del mercado. Sin embargo, a pesar de la creencia positiva en este modelo económico, la implementación del

mismo se vio influenciada por la economía global, los conflictos geopolíticos, así como también las circunstancias y procesos sociales en los que se inscribió la transición a la modernización.

En la década de los sesenta, Ecuador estaba siendo víctima de las fluctuaciones del mercado global que afectaron la economía de exportación en el que se encontraba inmerso (cacao y banano, 1920 y 1940 respectivamente), lo cual le obligó a buscar financiamiento internacional para solventar sus deudas. Es en ese período cuando se instala por primera vez el Fondo Monetario Internacional (FMI), como organismo de “salvataje” financiero para el país y la región (Acosta 2006). El país buscaba así mejorar su economía mediante la transición de un modelo primario agroexportador a un modelo económico de acumulación forjado en el robustecimiento de la industria nacional y así “lograr la sustitución progresiva de importaciones” (Bilbao 1986, 52).

Este nuevo modelo de desarrollo económico lo había recomendado la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (Carvajal 2011), el cual proponía la modernización e incentivo de la industria interna a través de la implementación del impuesto de sustitución de importación (ISI), lo cual garantizaba la disminución de la dependencia de importación de productos de otros países y facilitaba la circulación de capital, generando supuestamente empleo y, por supuesto, desarrollo²⁵. Sin embargo, estos teóricos no contaron con que las condiciones políticas y económicas de los países latinoamericanos que implementaron estos modelos, no prosperarían a la velocidad de los países industrializados o que fallarían por completo, como fue el caso de Ecuador, pues su economía continuaba dependiendo de la exportación de productos primarios y petróleo. En este sentido, las estrategias cepalinas para modernizar²⁶ y garantizar el desarrollo en los países de la región no consiguieron una buena implementación en países como Ecuador; que, influenciados por la economía global y la tendencia a la “liberalidad financiera internacional” (Bilbao 1986, 55; Cáliz 2016) y la inestabilidad política, se encontraron,

²⁵ Raúl Prebisch, economista argentino que participó en la elaboración de las teorías de la CEPAL sobre la industrialización y el ISI manifestaba su confianza en este modelo debido a que creía que el desarrollo industrial mejoraría la productividad e influenciaría en la calidad de vida de las poblaciones al disminuir la dependencia única en exportaciones (Prebisch 1949).

²⁶ De la misma manera, bajo este modelo se tenía la intención de modernizar e industrializar la agricultura, lo cual creó fuertes monopolios en manos de pocos terratenientes, y tampoco logró impulsar la creación de nuevos empleos, forzando la migración de campesinos e indígenas a las urbes (Bilbao 1986).

posteriormente, fuertemente endeudados y con un agravamiento de las condiciones sociales²⁷, preparando así el camino del “escenario problemático” (Caría 2019, 9) para la economía del país en la siguiente década.

1.1.1. La crisis de los ochenta

Si bien los inicios de esta década están marcados todavía por los rezagos de lo que fue el *boom* del petróleo de fines de los setenta, la coyuntura política nacional e internacional y la influencia global del mercado convergieron en lo que la CEPAL denominó la *década perdida* para el Ecuador y la región (Vicuña 1992). La crisis llega en 1982 a raíz del decrecimiento del precio del petróleo, demostrando la alta dependencia en los mercados internacionales, la incapacidad de los expertos de la CEPAL en la transformación del modelo productivo en la región, y la “paralización de las corrientes de financiamiento que dio origen a la crisis de la deuda latinoamericana” (Naranjo 2004, 223). Vicuña Izquierdo (1992) y Bilbao (1986) manifiestan que la crisis de los años ochenta en Ecuador tuvo raíces de carácter externas e internas, y que los impactos en la economía y la población profundizaron las brechas sociales e incrementaron la pobreza y el desempleo, creando así una relación entre ganadores y perdedores, siendo estos últimos los que “han sido sujetos de fuerzas económicas neoliberales poderosas por varias décadas” (Middleton 2020, 56).

En esta década tanto Estados Unidos como Inglaterra pusieron en marcha políticas y estrategias económicas neoliberales que dejan en jaque a las economías de las periferias. Lo que intentaban era potencializar el aparato productivo interno de las economías centrales y regresar el capital que antes era utilizado para impulsar las economías de las periferias a través de “ofertas crediticias de bajo rendimiento” (Carvajal 2011, 100). Estas medidas promovieron la subida de las tasas de interés (Caría 2019), que acompañadas de los precios bajos del petróleo provocaron lo que se conoció como la *crisis de la deuda*.

²⁷ Los años setenta representan para el país la consolidación de la dependencia del mercado y la economía global en el manejo de sus finanzas. La crisis de Oriente Medio y la crisis económica internacional influyen en el incremento del precio del petróleo beneficiando la economía del país (Carvajal 2011; Acosta 2006). Esta posición en el mercado global del petróleo, sumada a la inestabilidad política que lideraba los inicios de los 70 permitió que ingrese de manera más fácil el financiamiento internacional. Sin embargo, este crecimiento de recursos no representa una mejora en la economía nacional ni en las condiciones del empleo, más bien esta “disponibilidad de recursos” (Acosta 2006) causa una polarización más notoria entre la población, beneficiando a los portadores del capital y perpetuando la brecha de la pobreza y el desempleo, pese a que fortalece industrias en Quito y Guayaquil.

Los gobiernos militares que gobernaron casi toda la década de los setenta dejan al país con una amplia deuda externa (Middleton 2020). Durante el regreso a la democracia en el período de Jaime Roldós en 1979, este gobierno recibió una deuda que superaba los tres millones de dólares (Bilbao 1986) y que se acrecienta aún más en la presidencia de Jaime Hurtado en 1981 y la transición al gobierno de León Febres Cordero en 1984, llegando a los 7.514,8 millones de dólares, culminando la década con un ascenso de la deuda a 11.828,6 millones (BCE, Memoria 1990 citado en Vicuña 1992). En medio de este contexto problemático para la política económica nacional, el FMI²⁸ ingresa al Ecuador a través de sus Programas de Ajuste Estructural (PAE), asignando nuevos créditos para solventar las urgencias económicas (Caría 2019). Sin embargo, esta ayuda financiera internacional venía acompañada de condicionantes dirigidos a disciplinar el gasto fiscal. De hecho, los gobiernos de Hurtado y Febres Cordero son los que más sucumben ante estas propuestas que afianzarían las inequidades económicas de la población en los siguientes años.

Los PAE, impusieron “la liberalización de los mercados internos, el aperturismo, la privatización de los bienes públicos y la flexibilización laboral” (Carvajal 2011, 100) para incentivar la estabilidad económica. La combinación de estas exigencias de disciplinamiento neoliberal trajo como consecuencia el “deterioro de la vida de la población [la cual] fue una consecuencia de la política de contención salarial y de la alta inflación” (Carrasco *et al.* 2011, 123). Esto quiere decir que, al situarse al país como exportador de capital financiero, las responsabilidades del Estado para garantizar una vida digna para la población se debilitaron, forzando a las familias a asumir la crisis y el estancamiento económico.²⁹

Por otra parte, la tasa del desempleo y subempleo creció considerablemente y aunque el valor del salario mínimo vital presentó fluctuaciones y en la moneda nacional de ese entonces, sucres,

²⁸ De acuerdo a Naranjo, “a partir de 1983, suscribió diez ‘Cartas de Intención’ con el Fondo Monetario Internacional, con las que consiguió ocho créditos de los cuales únicamente en tres ocasiones recibió todos los desembolsos previstos, o sea que solo en esas oportunidades cumplió con todos los condicionantes de las cartas de intención” (Banco Central del Ecuador. Cartas de Intención suscritas por el Gobierno de Ecuador con el Fondo Monetario Internacional, BCE, 1990, citado en Naranjo 2004, 238).

²⁹ Incluso el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) señaló que en este tiempo “a lo largo de la región hubo una reducción de los estándares de vida y la estabilidad de empleo para la fuerza de trabajo” (CELA 2004 citado en Middleton 2020, 56) (la traducción es mía).

mostraba un incremento, su convertibilidad en dólares demostraba su devaluación y reducción en comparación a precios internacionales.

Tabla 2. Información salario mínimo, desempleo, subempleo y PEA, década 1980

Año	Población total	Población Económicamente Activa -PEA	Salario mínimo (sucres)	Salario mínimo (dólares)	Desempleo nacional*	Subempleo nacional*
1980	7 961 402	2 725 057	4000	144	4.5	30.7
1985	9 098 852	3 039 641	8500	70	10.5	42
1990	10 271 874	3 359 855	32000	39	6.1	49.8

Fuente: Noventa años de Información Estadística, 2017. Vicuña, 1992. Oleas, 2013. Serrano, 1999

* = Porcentaje de la PEA nacional. Tabla elaborada a partir de los datos recabados en las fuentes citadas.

A partir de estos datos podemos concluir que la crisis de la deuda representó una década de pérdidas económicas y empobrecimiento de la población ecuatoriana, sumado también al incremento del desempleo y subempleo. Esto demuestra, nuevamente, que los esfuerzos por modernizar la economía con esperanzas de que la industria generara nuevas plazas de empleo y absorbiera la fuerza de trabajo tanto del campo como de la ciudad fallaron. De la misma manera, la dependencia económica nacional en economías internacionales, dejó al descubierto los intereses de grandes capitales que mermaron el bienestar de la población.

Adicionalmente, en esta década se producen cambios en la regulación laboral. Durante la presidencia de Roldós (1979-1981) y Hurtado (1981-1984), tienen lugar transformaciones que, a pesar de estar promovidas por los movimientos sindicales de esa época (Porrás 2009), causaron efectos contrarios a los propuestos, como el despido de trabajadores de industrias nacionales (esto se puede apreciar en los datos de la Tabla 3).³⁰ A partir de 1984, se inicia un período de flexibilización laboral que alcanza su mayor profundización entre 1988 y 1992 (Porrás 2009). De hecho, Vicuña señala que en el período de Febres Cordero (1985-1989) “la política de contención salarial, [...] deterioró más aún la calidad de vida de los trabajadores y [...] redujo [...] la capacidad adquisitiva de los salarios” (Vicuña 1992, 295).

³⁰ En este período se propuso el incremento del 100% del salario mínimo, se implementó el décimo quinto sueldo y se instauraron 40 horas de trabajo en la semana (Porrás 2009, Vicuña 1992)

En esa misma dinámica, la falla del modelo de modernización de la economía nacional que pregonó el incremento del empleo, provocó la transformación en los sectores en donde se encontraba trabajo en el país. Por ejemplo, la caída de las industrias agrícolas de exportación, generó que muchos campesinos, indígenas y trabajadores del campo tuvieran que migrar a la ciudad para conseguir su sustento diario. Del mismo modo, se produjo el decrecimiento de las industrias manufactureras (Middleton 2020). Todos estos procesos tendrán un impacto importante en el aumento del subempleo y la informalidad (Armas 2008; Middleton 2020). Otro factor que agrava el deterioro de la economía en la década de los ochenta fue el terremoto de 1987 que también implicó gastos para el país, alrededor de 1.000 millones (El Comercio 2013).³¹

En relación a las mujeres, entre 1980 y 1990 en Ecuador, a pesar de la tendencia regional y global sobre la incorporación de las mujeres en el mercado laboral, la participación femenina en la PEA va en descenso, de acuerdo a la rama de ocupación. Esto también señala Armas que “confirman la tendencia del mercado laboral latinoamericano y nacional de reducción del empleo formal y aumento de la informalidad” (Armas Dávila 2008, 41). En este sentido, la ocupación por cuenta propia aumenta de 23.9% a 32.9%; el empleo asalariado del Estado disminuye de 18.2 a 14.3%; mientras que el empleo asalariado del sector privado se redujo de 38.9 a 35.5% (Armas Dávila 2008, 41).

1.2. La crisis de los noventa

Las políticas neoliberales adoptadas en la década de los ochenta con la finalidad de estabilizar y disciplinar la economía nacional y mejorar la situación que les dejó la caída del precio del petróleo y la macropolítica internacional, no produjeron los resultados que se habían propuesto, sino que agravaron la situación. En la década de los noventa, convergen múltiples condiciones adversas coyunturales que agudizan la crisis, como el conflicto de guerra con el Perú (1995), el Fenómeno del Niño³² (1993-97), la devaluación del sucre y las crisis internacionales de México (1994) y Asia del Sur (1997) que afectaron el precio de las *commodities*.

³¹ <https://www.elcomercio.com/opinion/terremoto-1987.html>

³² De acuerdo a la CEPAL se estimó que “las pérdidas ocasionadas por este desastre eran equivalentes al 14.5% del PIB” (Camacho 2006 citado en Cabezas 2017, 121).

Frente a estas adversidades, los organismos de financiamiento internacional propusieron un reajuste con medidas más severas. De hecho, en esta década “las condiciones de vida de los ecuatorianos empeoraron significativamente: entre 1995-2000 el número de pobres se duplicó, pasando del 34% al 71% de la población, mientras el crecimiento se mantuvo estancado” (Caria 2019, 10). La atención de las políticas se dirigió a atender ese subproducto que crearon las políticas neoliberales: la pobreza. De acuerdo a Carvajal, la segunda fase de aplicación de los programas de ajuste desarrollados en el llamado *Consenso de Washington*, se implementaron “políticas públicas focalizadas para atender a la población en extrema pobreza” (Carvajal 2011, 100).

La implementación de estas medidas económicas, de nuevo, no fortaleció la productividad ni la distribución apropiada de los recursos, más bien promovieron la acumulación de riqueza en ciertos sectores y zonas, resultando los empresarios de la Costa ecuatoriana y la banca, los más beneficiados. Por otro lado, las condiciones de la población se agravaron, el poder de consumo descendió, se acrecentó la brecha de pobreza y el mercado laboral sufrió las consecuencias de las medidas de recorte del tamaño del Estado y la flexibilización laboral (BCE 2010). De acuerdo a Carvajal, en esta década la fuerza de trabajo se caracterizó por la “tercerización, la falta de protección social y los bajos salarios” (Carvajal 2011, 101).

En cuanto a reformas laborales, estuvieron caracterizadas por la flexibilidad en las relaciones de trabajo. De acuerdo a Porras (2009), las principales reformas laborales en estos diez años, que dieron paso también a la agudización de la crisis de 1999, fueron las siguientes:

En 1990 se expide la Ley de Régimen de Maquila y de Contratación laboral a tiempo parcial que permite relaciones laborales de corta duración, que pueden ser renovadas, pero sin la posibilidad de convertirse en contratos definitivos, así mismo, contempla el acuerdo entre las partes para la suspensión no remunerada del contrato. En 1991 entra en vigencia la Ley de Zonas Francas que admite la posibilidad de que los contratos de trabajos sean temporales. En 1991 se expide la Ley 133 reformativa del Código de Trabajo, que aumenta el número de trabajadores exigidos para conformar una organización sindical pasando de quince a treinta personas (Porras 2009, 319).

Estas reformas fueron tomadas en la transición presidencial de Rodrigo Borja a Sixto Durán Ballén (1992-1996), último gobierno que presentó estabilidad política hasta la primera mitad de la década de los noventa. El período de Durán Ballén estuvo caracterizado por un aperturismo, aún más evidente que los años anteriores, a la adopción de políticas neoliberales en pos del mercado y la privatización de servicios (Acosta 2006). Además, las finanzas del país se ven trastocadas a raíz del conflicto con Perú,³³ tal es así que en 1995 Durán Ballén implementa “una restricción drástica de liquidez para controlar [...] los flujos de salida de capitales asustados por la guerra” (Carrasco *et al.* 2011, 140).

La última mitad de la década de los noventa estuvo caracterizada por la inestabilidad política, lo que llevó al cambio de tres gobiernos. En 1996, Abdalá Bucaram llega al poder es derrocado luego de seis meses. De acuerdo a Acosta, “Bucaram implicó uno de los paquetes de ajuste más duros. Se incrementaron las tarifas de los servicios públicos, se eliminó el subsidio al gas doméstico, se dispuso el cobro en los hospitales populares y continuaron los incrementos en los derivados del petróleo” (Acosta 2006, 186). Adicionalmente, debido a varios escándalos de corrupción, en 1997 el pueblo³⁴ ecuatoriano lo obligó a salir del mandato.

A su salida asume el poder Fabián Alarcón, presidente del Congreso Nacional, quien produjo un endeudamiento aún más grave. Su mandato se ve además enfrentado a la catástrofe nacional que provoca el fenómeno del Niño y que deteriora aún más las finanzas nacionales.³⁵ Jamil Mahuad asume la presidencia en 1998, y su gobierno sigue redundando en la misma fórmula. El gran compromiso que tiene con la banca nacional y los organismos de financiarización internacional llevaron en su gestión a la realización de varios salvatajes bancarios. Para agravar la situación, el precio del petróleo descendió de 18 dólares en 1997 a 9.2 en 1998 (Camacho 2006 citado en Cabezas 2017).

³³ Gasto de 360 millones de dólares (Acosta 2006, 184).

³⁴ Se debe destacar la consolidación del movimiento indígena y su participación en las protestas de la década de los noventa que también se adhirieron e impulsaron la caída del Presidente Bucaram mediante la creación del Frente Patriótico en enero de 1997 conformado por la “Coordinadora de Movimientos Sociales, el Frente de Nacionalidades Indígenas y Organizaciones Campesinas, la Coordinadora Política de Mujeres, el Frente Ecuatoriano de Derechos Humanos, el Frente Unitario de Trabajadores y el Frente Popular” (FETRAPEC 1997, 125 citado en Méndez 2017, 48).

³⁵ “El sector real de la economía también colapsó: el PIB, que entre 1992 y 1997 había crecido a un promedio anual de 2.9%, descendió a un 0.4% en 1998 y se desmoronó al -7.3% en 1999” (Carrasco *et al.* 2011, 141).

El desempleo, la flexibilidad laboral y la informalidad se posicionan como principales consecuencias de la crisis de los noventa. Aunque no hay reformas laborales posteriores a las de inicios de la década, el mercado laboral evidenció transformaciones importantes que socavaron su precarización. De acuerdo a Vásconez “la crisis de 1999, el posterior cambio de régimen monetario y el crecimiento del PIB marcan también cambios en la lógica laboral de hombres y mujeres; se instala en el país una modalidad mayoritariamente informal y de subempleados” (Vásconez 2009, 57).³⁶

En este mismo período, según datos del INEC “el porcentaje de personas con ocupación plena de 1992 hasta 1998 fluctuó entre el 32 y 39%, en tanto que en 1999 se ubicó en 27%” (BCE 2010, 60). Mientras que la PEA, particularmente en el área urbana entre 1992-1999 “creció una tasa promedio anual de 3.6%” (BCE 2010, 61). De acuerdo a los datos del INEC del período intercensal 1990-2001, “los sectores que explican más del 81% del empleo total del país: sector agropecuario, manufacturero, comercio, transporte y finanzas muestran caídas en la productividad” (Informe de Desarrollo Social 2006, 22). Mientras que, “los sectores menos intensivos en manos de obra, como el sector petrolero y el sector eléctrico [incrementan su productividad]” (Informe de Desarrollo Social 2006, 22). Estos datos demuestran que el mercado de trabajo nacional no presenta rasgos homogéneos y que se complican en la crisis de 1999. Tal es así que, de acuerdo a las cifras presentadas por el INEC, “en 1990, el 45.7% de los ocupados se encontraban trabajando en el sector moderno,³⁷ el 41.8% se encontraba en el sector informal, caracterizado por la precariedad, la baja productividad y los bajos salarios” (Informe de Desarrollo Social 2006, 39).

En esta década y principalmente en el año donde se agudiza la crisis, 1999, el desempleo y subempleo pasarían a constituirse como factores estructurales de la composición del mercado laboral ecuatoriano. En relación a la tasa de desempleo urbano, entre 1991 y 1999 creció de 6.1 a 14.4 puntos. El Informe de Desarrollo Social 2006 señala que para explicar el comportamiento de la tasa de desempleo en este período de crisis se debe analizar dos factores: 1) “los cambios

³⁶ Los datos del BM referente al PIB manifiestan que en 1990 se encontraba en 15.239 mil millones de dólares, mostrando un crecimiento moderado hasta 1998, donde marca 27.982 mil millones de dólares, para posteriormente caer en la crisis de 1999 a 19.645 mil millones (Banco Mundial, datos accedidos 25-11-19).

³⁷ Sector moderno o formal (Informe de Desarrollo Social 2006, 39).

estructurales en los incentivos de ciertos grupos poblaciones en ofertar su trabajo, como el caso de las mujeres”; 2) las estrategias que “tienen que ver con la reacción de las empresas en variar su función de costos y de utilidades” (Informe de Desarrollo Social 2006, 43). Esto quiere decir que tanto la inserción de mujeres en el mercado de trabajo y los cambios de la estructura población por medio de la migración (Cabezas 2017), así como la reducción de costos en las empresas proveedoras de empleo confluyeron para incrementar la tasa de desempleo.

Estas aparentes características innovadoras del mercado de trabajo ecuatoriano, en relación al género, es importante calzarlas dentro de un contexto global con respecto al trabajo y la inserción de la mujer. Los estudios del mercado laboral y el género, señalan que existe una propensión a que en momentos de crisis se produzca un incremento en la participación de las mujeres (Vásquez 2009, 56). De acuerdo a los datos INEC, entre 1990 y 1999 la participación económica de los hombres incrementa del 68.3 a 73.1%, mientras que la participación de las mujeres crece de 37.2 a 47.8% (Cabezas 2017). Sin embargo, dentro de estos datos que podrían reflejar un gran paso para las mujeres, se debe reflexionar sobre la calidad de los trabajos a los que logran acceder.

En este contexto de crisis y deterioro de las condiciones del mercado laboral, también se incrementa el subempleo el cual crece de 59% a un 68.4%, ubicándolo en el punto más alto de la década (ENEMDU citado en Cabezas 2017, 124). Dentro del subempleo la tasa para los hombres incrementa de 56.3% en 1990 a 67.4% en 1999, mientras que para las mujeres incrementa de 62% a 62.4%.³⁸ En relación a los sectores en donde se desarrolla el mercado laboral en esta década se destaca la reducción del sector primario y la gran expansión del sector terciario (Weller 1998 citado en Cabezas 2017).

³⁸ A estos datos es importante analizarlos en función de la metodología de medición de datos nacionales que podría decirse que oculta otro tipo de trabajos como los informales o aquellos que no se suscribe dentro de la definición de subempleo.

1.3. La crisis del mercado laboral de 2016: terminada la bonanza económica, ¿qué le espera a la economía ecuatoriana y al mercado laboral?

El cambio de milenio para el país trajo consigo el rezago de las crisis de las dos décadas pasadas: los programas y políticas de ajuste neoliberal, el endeudamiento, el cambio de moneda, los recortes en el Estado y los servicios públicos y una profunda inestabilidad política. Todo eso trajo consigo una mayor desigualdad social, pobreza y un mercado laboral fluctuante e inestable. No obstante, la segunda mitad de la década del 2000 trajo esperanzas de cambio y una mayor estabilidad política y económica con la elección presidencial de Rafael Correa Delgado en 2006, quién permanecería en el poder hasta el 2017. Durante su mandato la esperanza se transformó, sin embargo, en desencanto.

En enero de 2000 el sucre, moneda ecuatoriana, fue reemplazada por el dólar estadounidense como “una estrategia de estabilización y recuperación económica” (Larrea 2004). Debido a las características de la economía nacional primario-exportadora y rentista, los años siguientes entre el 2000 y 2003 se promovió la inversión internacional para la construcción del oleoducto de crudos pesados-OCP (Larrea 2004); infraestructura petrolera que mejoraría los ingresos nacionales, encuadrándose dentro de lo que significa el nuevo *boom* petrolero del 2004, y que abarcaría hasta el 2014 (Caria 2019). Esta inversión, sumada a las divisas enviadas por los migrantes ecuatorianos, mejoraron la economía nacional “que creció a una tasa promedio del 4.8% entre 2000 y 2008” (Carrasco *et al.* 2011, 143). Sin embargo, como estos mismos autores señalan, este crecimiento de la economía no fue distribuida equitativamente entre la población, causando mayor desempleo por la falta de oferta del sector moderno para acoger la mano de obra (Carrasco *et al.* 2011).

En cuanto a reformas laborales, entre el 2000 y 2001, se proponen dos leyes: la Trole I (13 de marzo de 2000) y la Trole II (12 de abril de 2001), como propuestas para estabilizar la economía nacional en la transición monetaria del sucre al dólar. Estas leyes:

Incorpora[n] la contratación por horas, entendiéndose además dentro de la remuneración por hora, los demás beneficios y el descanso semanal, así como el que cualquiera de las partes puede dar por concluido el contrato de trabajo sin que mide la necesidad de indemnización. [...] [Y en la Trole II:] fijó techos al reparto de utilidades, afectó la contratación colectiva al derogar el

artículo del Código del Trabajo que permitía la celebración de contrato colectivo cuando existía una asociación de más de treinta trabajadores, regula las huelgas, facilita despidos e implementa los contratos eventuales de trabajo³⁹ (Porras 2009, 320).

Estas regulaciones laborales modificaron la dinámica del mercado laboral en el país, beneficiando a los empleadores y perjudicando a quienes estaban en busca de un trabajo. Adicionalmente, se implementó la tercerización, que si bien se había formulado en 1998, se amplió y reguló más específicamente en 2004 y posteriormente en el 2006⁴⁰ (Porras 2009).

Entre el 2006 y 2017, asume la presidencia de la República Rafael Correa Delgado. Desde el inicio de sus tres períodos de gobierno se propuso dar cambios radicales a la economía. Se postularon ofrecimientos para transformar el modelo de desarrollo económico desde uno guiado por el capital a uno en donde se pusiera como centro la vida humana (Gaussens 2016). Para esto se propuso iniciar una modificación de la Constitución Nacional, la cual fue aprobada en 2008 con importantes modificaciones en relación al trabajo (Gaussens 2016):

- La concepción del trabajo como “un derecho y deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía” (Art. 33 de Constitución de la República del Ecuador 2008, 17).
- La oposición al trabajo forzoso y al apoyo a la libertad de contratación (Núm. 16 y 17, Art. 66 de la Constitución de la República del Ecuador 2008, 30).
- El reconocimiento de todas las modalidades de trabajo: “en relación de dependencia o autónomas, con inclusión de labores de autosustento y cuidado humano; y como actores sociales productivos, a todas las trabajadoras y trabajadores (Art. 325 de Constitución de la República del Ecuador 2008, 101).

³⁹ “Esta ley fue declarada inconstitucional mediante res. 193-2000-TP. En materia laboral declaró inconstitucionales los artículos 182, 183 y 186 que establecían que los trabajadores no reciban indemnización, luego terminada su relación contractual con la empresa percibían sueldos mayores a mil dólares. Así también consideró violatorios de los derechos de los trabajadores a organizarse y mantener la estabilidad (art. 191, 192, 198, 202, 205 y 211); por último, declaró inconstitucional el art. 168 que introdujo la noción de trabajador polifuncional” (RO 234, de 29 de diciembre de 2000 citado en Porras 2009, 320).

⁴⁰ “Para finales de 2005, existían 4.000 empresas dedicadas a tercerización e intermediación laboral [...] [de las cuales] el 20,9% estaban registradas” (Porras 2009, 320).

- Se establece “la relación laboral entre personas trabajadoras y empleadoras será bilateral y directa”, en la cual se especifica puntualmente que no se apoya la precarización mediante una forma de intermediación y tercerización (Art. 327 de Constitución de la República del Ecuador 2008, 102).

Sin embargo, estos aparentes articulados vanguardistas, que buscaban transformar las relaciones laborales y promover mayor igualdad social, fortalecieron en verdad el “control del Estado sobre la fuerza de trabajo” (Gaussens 2016, 35). Gaussens manifiesta que la Constitución de 2008 se dota desde un inicio de artículos ambiguos que darían a entender este intento por dejar atrás relaciones laborales flexibles y precarias, pero que al mismo tiempo contenían arreglos legales⁴¹ para preservarlas, para lo cual el autor concluye que “el proceso constituyente no elimina todas, sino algunas formas precarias de contratación laboral” (Gaussens 2016, 37).

De la misma manera, Verónica Montufar (2015) sugiere que el período de gobierno de Alianza País muestra rasgos importantes de continuidad de estrategias neoliberales en función del capital. De hecho sugiere que para analizar las reformas laborales en el período previo a la crisis de 2016, debería dividirse el período de gobierno de Alianza País en cinco momentos claves: 1) Constitución de 2008 y mandatos constitucionales; 2) Entre el 2008 y 2010, las emisiones de leyes para regular la organización colectiva y contratación pública; 3) Entre 2010 y 2012, el incremento desmedido de despidos; 4) 2013, aumento del control del Estado sobre organizaciones independientes y el nuevo Código de Relaciones Laborales; y 5) 2014, nuevo Código Orgánico de Relaciones Laborales-CORL “cuyo contenido extiende la lógica regresiva de derechos hacia el sector privado” y “reformas puntuales al Código de Trabajo” (Montufar 2015, 16).

Dentro de este contexto de transformaciones legales en materia de derechos laborales en el país, la situación económica nacional también muestra sus debilidades. En 2014, el *boom* petrolero

⁴¹ Por ejemplo, los 21 mandatos constituyentes de 2008 entre los cuales constan “el mandato 08 o mandato laboral, el cual estipula: Artículo 3°. Se podrán celebrar contratos con personas naturales o jurídicas autorizadas como prestadores de actividades complementarios por el Ministerio de Trabajo y Empleo, cuyo objetivo exclusivo sea la realización de actividades complementarias” (Gaussens 2016, 37).

iniciado llega a su fin, al bajar el precio de las *commodities* internacionales⁴². Como Wilma Salgado manifiesta, fue un tiempo de “bonanza sin precedentes históricos [...] seguido de un crecimiento lento y recesión entre el 2015 y 2016” (Salgado 2017, 9).

En relación al empleo, Salgado (2017) señala que, aun en tiempos de bonanza económica entre el 2004 y 2014, a pesar de los ofrecimientos de la transición de gobierno de Alianza País, “la producción y el empleo local, continuaron abandonados a las libres fuerzas del mercado” (Salgado 2017, 17). El empleo adecuado varía de 43.2% en el 2000 a 49.3% en 2014 y cae a 41.2% en 2016. El desempleo en 2007 era del 5%, descendió al 3.8% en 2014 pero se volvió a incrementar al 5.2% en 2016. El subempleo nacional pasó de 18.2% en 2000, a 12.9% en 2014 para volver a incrementar significativamente al 19.9% en 2016 (INEC-indicadores laborales diciembre 2016).

Dentro de estas cifras, la división del empleo⁴³ por sexo se refleja de la siguiente manera: el empleo para las mujeres fluctúa de 93.3% en 2007 al 95.1% en 2014 y desciende nuevamente a 93.8% en 2016; mientras que para los hombres en estos mismos años varía de 96.2% a 96.9% y 95.5%, demostrando mayor estabilidad. Sin embargo, las cifras del empleo adecuado por sexo tienen diferencias significativas en estos mismos años, las cuales reflejan las tendencias globales sobre la precarización y discriminación de las mujeres en los espacios laborales.

Haciendo un análisis entre el 2007 y 2016, el mercado laboral ecuatoriano atraviesa un período de crisis. De acuerdo a Salgado, los datos levantados por el INEC para el período manifiestan cómo se va destruyendo el mercado laboral en estos años, a pesar de la inyección económica por el incremento de los precios del petróleo y el envío de divisas de los migrantes, pero “la precariedad del mercado laboral es reflejo [...] de la débil capacidad del aparato productivo nacional para generar empleo” (Salgado 2017, 20).

⁴² El crecimiento económico en este período se basó en el incremento del precio del petróleo internacional, el aumento en el precio de las materias primas, el aumento de las divisas enviadas por los migrantes, el renegociamiento de la deuda externa, entre otros (Salgado 2017).

⁴³ Dentro de esta categoría de empleo, según los datos del INEC, se incluye a “todos los asalariados e independientes” (INEC, Presentación Laboral diciembre 2016, 34).

Tabla 3. Evolución de las tasas de empleo por sexo entre 2007 y 2016

		2007	2014	2016
Empleo adecuado	Mujeres	32.40%	39%	31.90%
	Hombres	50.50%	56.20%	47.90%
Subempleo	Mujeres	18.60%	13%	19.10%
	Hombres	18%	12.80%	20.40%
Desempleo	Mujeres	6.70%	4.90%	6.20%
	Hombres	3.80%	3.10%	4.50%

Fuente: INEC-indicadores laborales diciembre 2016

Si bien, hasta el 2014 se desplegó un proceso de construcción de empleo formal y descienden cifras de subempleo y desempleo, después de la caída de los precios del petróleo y las *commodities* en 2014, se produce un proceso de destrucción de este empleo formal o adecuado. También es importante destacar que, de manera estructural, las mujeres resultan menos beneficiadas en la evolución del mercado laboral, confirmando tendencias globales de desigualdad de género; puesto que si bien, hombres a comparación de mujeres descienden más porcentaje en el empleo adecuado y más mujeres participan a lo largo de los años en subempleo, las cifras que presenta el INEC esconden los impactos diferenciados por género que las crisis presentan, mediante la exacerbación de cargas de cuidados sobre cuerpos feminizados.

En este sentido, a pesar de los importantes ingresos recibidos entre el 2004 y 2014, los cambios constitucionales, las propuestas para mejorar la producción, la recuperación fiscal, entre otros, no fueron suficientes para salvaguardar la economía nacional en tiempos donde los precios de las materias primas, principalmente el petróleo, se ven afectados por las crisis internacionales, y los mercados globales. Esto demuestra, una vez más, la debilidad de las finanzas nacionales dependientes y rentistas, lo que decantó en una recesión de la economía a partir del 2015 y una crisis en el mercado laboral que se agravó en 2016, aumentando la desigualdad, la pobreza y dejando vacíos importantes en materia de derechos y seguridades laborales que serían ocupados por la informalidad y la precariedad. Por ejemplo, de acuerdo al estudio de caso de las vendedoras directas por catálogo en Quito, elaborado por Vega y Bermúdez en 2016, reflejan que, a medida que el desempleo aumenta y las políticas arancelarias del gobierno ecuatoriano favorecen la industria, se presenta más espacio para flexibilizar el trabajo. También trabajos

como los de la venta del catalogo, se ocultan bajo discursos de emprendimiento, y la oportunidad de conciliar el trabajo de cuidados con la generación de ingresos.

Los años siguientes, se produce una suerte de extensión de esta crisis del mercado laboral que empeora con la transición al gobierno de Moreno en 2017 y la adopción de medidas explícitamente neoliberales y que detonan en una protesta social en octubre de 2019.⁴⁴

1.3.1. La crisis del COVID-19: la develación de un manejo económico, financiero y social sin escrúpulos

El 17 de marzo de 2020, el gobierno ecuatoriano anunció como medida preventiva para controlar la pandemia del COVID-19, una cuarentena obligatoria. Esto implicó el detenimiento de la economía, los sectores productivos nacionales pararon, lo cual trajo como consecuencias evidentes la agravación de la recesión económica y mal manejo de las finanzas públicas que el Ecuador ya atravesaba desde años atrás. Mientras en otros países del mundo, las decisiones del gobierno para afrontar la pandemia buscaban destinar todos los recursos posibles a los sectores de la salud y social, el gobierno ecuatoriano pagó a tenedores de deuda externa 325 millones de dólares en marzo (Acosta 2020) y otros 936 millones de dólares en abril (Observatorio de la Dolarización 2020).⁴⁵

En este contexto, el sistema de salud público ya se hallaba debilitado. A fines de 2019, 3.000 servidores de la salud fueron despedidos (Acosta 2020) y otros 22.000 servidores públicos también fueron separados de otras áreas (El Universo 2019). El presupuesto nacional para la salud, también había sido reducido de 353 millones en 2017 a 110 millones en 2019 (Acosta 2020). Durante la pandemia, el INEC levantó una encuesta para medir la realidad laboral en

⁴⁴ En 2019 se firmó la carta de intención con el Fondo Monetario Internacional en donde el Ecuador se comprometía a acatar las recomendaciones de este organismo a cambio de la prestación de dinero. La aceptación de esta carta implicó que el gobierno ecuatoriano tome medidas económicas de gran afectación para la economía nacional y el sostenimiento de la vida de los hogares ecuatorianos. En este año se despidieron cerca de 25.000 trabajadores públicos (El Universo 2019) y las medidas económicas que detonaron la protesta social fueron entre las principales, el alza del precio de los combustibles que afectó directamente al sector transporte de personas pasajeras y de carga, principalmente alimentos del agro, que a su vez impacta directamente en los costos de la vida de los hogares en el país. Fueron en total 11 días de paralización nacional en donde el gobierno nacional tuvo que sentarse a dialogar con las personas dirigentes indígenas y campesinas quienes impulsaban la eliminación del Decreto 883-que recogía la imposición de medidas económicas agresivas y violentas.

⁴⁵ <https://dolarizacion.ec/2020/05/28/prepago-deuda-abril/>

Ecuador, vía telefónica, y aunque se señala que son datos referenciales y debido a la diferente metodología aplicada no se puede comparar cifras del año pasado, los hallazgos reflejaban la tendencia clara con respecto a la pérdida de empleos. En este sentido, en Ecuador en junio de 2019, 37.9% de la PEA contaba con un empleo adecuado, mientras que, en junio de 2020, solo lo poseía el 16.7% de la PEA (INEC 2020). Estos datos se corroboran con el número de desafiados al IESS, que a julio 2020, alcanzó las 270.638 desafiaciones (El Universo 2020).⁴⁶

En este contexto de crisis económica, social, política causada por la pandemia sanitaria de la COVID-19, los trabajos y sobretodo el sostenimiento de la vida se encuentra en jaque, dejando como escenario a corto, mediano y largo plazo la ausencia de garantías para vivir dignamente, el aumento de la pobreza y desigualdad.

2. ¿Una oportunidad para generar ingresos o la única opción de subsistencia? El surgimiento de Uber en el mercado laboral ecuatoriano

En el escenario descrito anteriormente sobre la débil oferta laboral, encarecimiento del costo de la vida y normativas laborales poco favorables a las personas trabajadoras, surgen formas no convencionales de trabajo. Las mismas que están ligadas a tendencias globales de expansión del capital en donde se ofertan servicios a través del uso de la tecnología, internet, y más específicamente, aplicaciones digitales para teléfonos móviles que facilitan la expansión de la prestación de servicios. En este sentido, la tercerización y la precarización se digitalizan, apareciendo como principal innovación del mercado de trabajo en este difícil contexto.

Mediante la plataforma digital se publicita que quien presta el servicio acaba siendo su propio jefe. La persona trabajadora es una emprendedora con “libertad de horarios”, creando un imaginario del trabajo soñado: – hacer lo que a uno le gusta, gozar de libertades, ganar suficiente dinero y, además, tener tiempo para otras actividades – (Berger *et al.* 2018)⁴⁷. Sin embargo, las

⁴⁶ <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/08/01/nota/7926960/iess-afiliados-desempleo-pandemia-coronavirus-ecuador-junio-2020>

⁴⁷ Es importante señalar que estudios como los de Berger *et al.* 2018, Cook *et al.* 2018, entre otros, hacen parte de investigaciones co-financiadas por la empresa Uber, para lo cual esta tesis se alinea con las posturas críticas de varias académicas y académicos de la gig economy, que manifiestan la necesidad de hacer investigaciones éticas con relación a las vulneraciones de las cuales son víctimas las personas trabajadoras de las plataformas (Medium 2020).

innovaciones de las plataformas digitales profundizan en la práctica patrones de informalidad y precariedad, y acaban siendo ejecutadas por supuestos prestadores de servicios en busca de medios de subsistencia. En su figura ambigua de socios o colaboradores, se invisibiliza a estas personas que realizan actividades carentes de toda seguridad laboral, a pesar de tener una relación laboral implícita.

2.1. Los orígenes de Uber y su controversial expansión

Uber es una empresa que permite la conexión entre usuarios que desean transporte rápido, seguro y más económico por las ciudades y personas conductoras que están disponibles para brindar ese servicio, o al menos así la promueven en su página web⁴⁸. Se trata de una empresa fundada en San Francisco, California-Estados Unidos, en 2009⁴⁹ bajo el nombre de Uber Technologies-UBER y desde su inicio el crecimiento exponencial de esta empresa de plataforma digital ha sido evidente. De acuerdo a la información que se presenta en su página web, actualmente Uber se ha expandido a 93 países y cubre 900 ciudades en el mundo (Uber 2020). La idea de negocio de esta empresa tecnológica es concebirse como meros intermediarios entre la demanda del servicio y los ofertantes, haciéndola lucir como una innovación en la forma de desplazarnos en la ciudad y, al mismo tiempo, como una solución alternativa y temporal para generar ingresos.

Sin embargo, una de las características interesantes para analizar de Uber recae en el momento de su creación y posicionamiento durante la Gran Recesión del 2008-9. Uber conjuntamente con otras empresas como Pinterest Inc., Airbnb Inc., surgen en un momento donde la economía en el Norte, principalmente, en los Estados Unidos, se hallaba debilitada, afectando la vida de millones de personas. Esto dio paso al impulso del emprendedurismo digital. A estas empresas que emergen en momentos de la crisis, las llaman los unicornios o las *startups* unicornios que han permitido pensar y ser testigos de transformaciones en las formas de concebir el trabajo,

⁴⁸ Quienes somos. <https://www.uber.com/ec/es/about/>

⁴⁹ La empresa se funda en el 2009, sin embargo, la historia de Uber se remonta al 2008 cuando sus fundadores Travis Kalanick y Garrett Camp se encontraban en París y les resultó complicado encontrar un taxi en medio de una noche de invierno, lo cual les sirvió de inspiración para formar lo que inicialmente fue UberCab y lo que se transformó en Uber. Ahora Uber, se encuentra operacionalizando los servicios internacionalmente en los Países Bajos y Bermuda como una oportunidad para evadir impuestos y mejorar su crecimiento exponencial en la bolsa de valores (<https://fortune.com/2015/10/22/uber-tax-shell/>).

aprovechándose de los desajustes del mercado laboral para imponer formas flexibles y hasta caníbales de generar ingresos a través de la provisión de servicios por medio de la tecnología.

Tom Slee en su libro *What's yours is mine* manifiesta que Uber creció exponencialmente desde su lanzamiento en el 2009 hasta el 2013, cuando todavía funcionaba a manera de servicios lujosos de transporte, como por ejemplo los servicios de limosina (Slee 2017). Sin embargo, a partir de 2013, cuando otras empresas de servicios de transporte como Lyft empiezan a aparecer y crecer en los Estados Unidos ofreciendo servicios a precios bajos y con conductores dueños de sus propios vehículos dispuestos a prestar el servicio, Uber cambia de estrategia. Slee (2017) señala que desde el 2013 hasta el 2015 crecieron los conductores disponibles de Uber en Estados Unidos de 10.000 a 150.000, y en “marzo de ese mismo año Uber proclamó estar disponible en 300 ciudades a lo largo de 55 países [...]; para agosto [de ese mismo año] alcanzaron las 450 ciudades y 60 países” (Slee 2017, 51) (traducción propia). Actualmente han crecido a 900 ciudades en 93 países, proveyendo hasta 2019 de 6.9 billones de viajes al año en todo el mundo (Business of Apps 2020).⁵⁰ Sin embargo, debido a la pandemia, los viajes de Uber también se han visto afectados: el primer trimestre del 2020, Uber logra 1.658 millones de viajes; mientras que en el segundo 737 millones. Esto da un total de aproximadamente 2.4 billones de viajes (en estos mismos meses al 2019 registró 3.2 billones de viajes) (Statista 2020).⁵¹

Una de las ideas fundadoras de la empresa Uber fue la de “expansión agresiva”. Uber inicia en San Francisco y “poco tiempo después ya empezó operaciones [simultáneamente] en Nueva York, Chicago, Paris, London, ciudad de México y Taiwan” (CB-INSIGHTS 2018, 17; Investopedia 2019).⁵² Sin embargo, no todos los países han sido igual de abiertos ante la idea de Uber ofertando servicios de transporte. Por ejemplo, la expansión de Uber en Rusia y China ha significado pérdidas para la empresa debido a la competencia de servicios similares en estos países y las regulaciones existentes. De hecho, en China, la competencia más grande de Uber, Didi Chuxing, apoyada por el gobierno chino, forzó a Uber a salir del mercado en 2016, pues las

⁵⁰ <https://www.businessofapps.com/data/uber-statistics/>

⁵¹ <https://www.statista.com/statistics/946298/uber-ridership-worldwide/>

⁵² <https://www.investopedia.com/articles/personal-finance/111015/story-uber.asp>

pérdidas respecto a los costos de regulación de la empresa no eran sostenibles (CB-INSIGHTS 2018).

A pesar de los retos, el crecimiento económico de la empresa no se hizo esperar, en agosto de 2015 Uber estaba avaluada en \$7 billones de dólares, en 2017 subió a \$11 billones (Slee 2017; CB-INSIGHTS 2018). En el primer trimestre del 2019, Uber fue catalogada como una de las empresas más grandes en los Estados Unidos, “it’s bigger than Starbucks (SBUX)” decían algunos analistas económicos (Riskhedge 2019)⁵³, con un valor estimado en los \$100 billones de dólares y también como una de las más grandes de Silicon Valley. Sin embargo, a pesar de que en mayo de 2019 anunció que lanzaría la empresa a la venta pública en el *stock market* (considerado como un indicador de salud económica) existe preocupación en los inversionistas. Uber se considera una conectora entre la oferta y la demanda, de la cual retiene 20-30% por conexión, pero debido a la expansión global de la empresa, la lucha con diferentes regulaciones en los mercados laborales de cada país y ciudades nuevas a la que se integra, los montos en promoción para atraer clientes y conductores y sobre todo retenerlos también se eleva (CB-INSIGHTS 2018).

De hecho, de acuerdo al informe CB-INSIGHTS 2018 uno de los retos más grandes para Uber, y lo que representa uno de los costos más altos es la retención de los conductores. A pesar de que el modelo de negocios está diseñado de tal manera que la empresa no asuma los costos de conductores ni de los vehículos, y alegue que “no es un trabajo sino un entre-tanto y una solución temporal” (CB-INSIGHTS 2018,12), solamente el 20% de las personas conductoras se quedan más de un año. Esto demuestra que, a pesar de tener un modelo que es “eficiente con el capital, continúa teniendo pérdidas”⁵⁴ (CB-INSIGHTS 2018, 11).

⁵³ https://www.riskhedge.com/post/the-dumbest-thing-you-can-do-with-your-money-in-2019?utm_campaign=RH-305&utm_medium=ED&utm_source=for

⁵⁴ El informe CB-INSIGHTS 2018 también manifiesta que la innovación de Uber por abarcar también el mercado de las entregas a domicilio a través de Uber Eats, ha sido la que ha mejorado el rendimiento de la empresa en el último año. De tal manera, que, pensando en una nueva forma de innovar y mejorar el negocio, Uber está pensando en también adaptarse a un “nuevo tipo de movilidad como las bicicletas y los scooters” (CB-INSIGHTS 2018, 42) para implementar ganancias. Es importante mencionar que Uber se introdujo también en los transportes con sistemas autónomos de conducción, pero debido a la muerte de un peatón desistieron; sin embargo, esa ala del negocio será asimismo explorada y funciona bajo el Grupo de Tecnologías Avanzadas desde el 2015 (CB-INSIGHTS 2018).

A pesar de todo, para salvaguardar su negocio Uber se ha aventurado en múltiples ramas: servicios de lujo y limosinas, autos compartidos, entregas y servicios de logística, siendo desde 2018 Uber Eats rama que inyecta mayores ganancias al negocio (CB-INSIGHTS 2018). Aunque la empresa Uber Technologies Inc., cuenta con otros tipos de servicios relacionados como UberX, UberXL, Uber Black, Uber SUV, Uber Pool (compartido), Uber Select, Uber VIP y Uber Air⁵⁵, es importante destacar que no todos estos servicios funcionan de la misma manera en todos los países, y la mayoría de ellos operan solo en Estados Unidos.

Uber funciona de manera “sencilla”, facilita la plataforma y el desarrollo de la aplicación en donde se encontrarán las personas conductoras y sus clientes a través de sus teléfonos inteligentes, internet y su ubicación GPS. Como cliente, se envía la ubicación vía GPS, el conductor registra la solicitud y atiende la llamada de acuerdo a su conveniencia y a diferencia de otros servicios de transporte puerta a puerta, la tarifa aparece en la pantalla del teléfono inclusive antes de aceptar el servicio. Las tarifas son fijadas por la empresa y en la mayoría de ocasiones es más barata que las tarifas de taxis convencionales (Todoli 2017). De hecho, la estrategia de mercado de Uber –para fortalecer su negocio y hacerlo más atractivo– fue apostar a las debilidades de los servicios de taxi convencionales: incertidumbre, la fluctuación de precios, poca oferta cuando hace mal tiempo (CB-INSIGHTS 2018).

En cuanto a las personas conductoras, la empresa se beneficia con la retención del 20-30% de cada carrera, dejándoles el resto. De esta manera, aparentemente, se produce una relación de “ganar-ganar” tripartita: empresa-persona trabajadora-cliente. Sin embargo, esta misma figura en la que intervienen estos tres actores, genera controversias, ya que la prestación de servicios en estas plataformas pareciera tener una zona gris, pues no está clara la frontera entre la persona trabajadora asalariada y la por cuenta propia (Sánchez 2018, 68).

Al considerarse una empresa intermediaria, es decir, que facilita la conexión entre conductor y solicitante del servicio, evita inmiscuirse en relaciones sociales y laborales con quienes brindan el servicio. Es decir que quienes trabajan en Uber, no son consideradas como personas trabajadoras,

⁵⁵ Transporte por helicóptero

sino que son “Socios Conductores”, como la empresa les califica. De hecho, en su página web, Uber señala los “términos y condiciones de Uber B.V.” en donde manifiesta que:

Usted reconoce que Uber no presta servicios de transporte o de logística o funciona como una empresa de transportes y que dichos servicios de transporte o logística se prestan por terceros contratistas independientes, que no están empleados por Uber ni por ninguna de sus afiliados (Uber 2019).⁵⁶

Sin embargo, este tipo de empresas de plataformas digitales “ejercen un control mayor sobre sus trabajadores” (Todoli 2017). Es decir que a pesar de que utilizan un lenguaje amigable para referirse a las relaciones que dicen no mantener con quienes prestan el servicio, tienen la potestad para exigir cómo deben tratar a los clientes, pueden controlar a través de un mecanismo de calificación o *rating* su desempeño hasta llegar a prohibir su participación en la plataforma. Además, Todoli manifiesta que “Uber cambia las tarifas dependiendo de la oferta y la demanda incentivando a los conductores para que presten servicios en determinadas zonas o a determinados horarios” (Todoli 2017, 48).

Una de las propuestas que promueve la economía digital, de la cual hacen parte plataformas digitales como Uber, tiene que ver con la flexibilidad y disponibilidad de tiempo para realizar otras actividades y seguir ganando dinero. Tal como lo señala el estudio de Cody Cook *et al.* (2018), no existen razones para creer que este tipo de trabajos traerán más equidad para las mujeres ya que, aunque aparentemente “no se promueva una desigualdad desde la empresa”⁵⁷, existen condiciones estructurales para condicionar y hasta limitar su participación de las mujeres en éstas, partiendo de que ya es un sector de servicios masculinizado.

El estudio que conducen estos autores en Estados Unidos confirma que esta desigualdad afecta a las mujeres en el porcentaje de ganancias que reciben, calculando que las mujeres obtienen 7% menos que los conductores varones por hora trabajada. Sin embargo, algo que resulta interesante

⁵⁶ <https://www.uber.com/legal/terms/ec/>

⁵⁷ Es importante señalar que estudios como los de Cook *et al.* 2018 o Berger *et al.* 2018 entre otros, hacen parte de investigaciones co-financiadas por la empresa Uber, para lo cual esta tesis se alinea con las posturas críticas de varias académicas y académicos de la gig economy, que manifiestan la necesidad de hacer investigaciones éticas con relación a las vulneraciones de las cuales son víctimas las personas trabajadoras de las plataformas (Medium 2020).

es que en el informe *Diversidad e inclusión de 2019*⁵⁸ de la multinacional Uber, se muestran como logros la incorporación de más mujeres empleadas en todo el mundo a comparación de años anteriores, por ejemplo, demuestra que la fuerza de trabajo global 40.9 % son mujeres y 59.1% son varones y que la inclusión de diversas etnicidades y nacionalidades también crece de forma exponencial. Sin embargo, este informe no muestra datos de las personas conductoras ni por raza o género. Otro dato que tiene que ver con la distribución de mujeres y hombres conductores está relacionada con los niveles de seguridad y exposición al riesgo. En Estados Unidos en 2018 el 19% de las conductoras reportaron algún tipo de abuso de parte de los pasajeros (Vox 2019).⁵⁹

Pese a su crecimiento exponencial a nivel mundial, Uber no goza del mismo desempeño en la mayoría de países y ciudades. Todo depende de las regulaciones estatales en la materia. Por ejemplo, el informe CB-INSIGHTS 2018 señala que aparte de San Francisco y Nueva York, en Estados Unidos, Stockholm y Johannesburg son unas de las ciudades más exitosas para Uber. Sin embargo, pese al crecimiento de la empresa en esta década pasada y su expansión global, es importante mencionar que también ha encontrado limitaciones de instalación, no solo por las normativas sino por el conflicto que han supuesto para las y los taxistas locales. De hecho, a fines de 2018 en Nueva York las personas conductoras, después de paralizaciones y protestas, lograron que empresas de transporte vía plataformas digitales como Uber, les pagaran un salario mínimo (El Economista.es 2018).

En algunos países en Europa, la aplicación está prohibida desde 2017, ya que se aprobó una ley europea para regular taxis, y la empresa se retiró del mercado. En Londres, de igual manera en el 2017, donde operaba con una licencia de funcionamiento, la unidad de transporte de la ciudad decidió no renovarla y solo cuenta ahora mismo con un permiso temporal (Oki Diario 2019;⁶⁰ El Mundo 2017⁶¹).

⁵⁸ <https://www.uber.com/es/es-es/about/diversity/>

⁵⁹ <https://www.vox.com/2019/12/7/20998646/uber-safety-report-sexual-assault-lyft-cases>

⁶⁰ <https://okdiario.com/economia/como-han-regulado-otros-paises-uber-frente-taxis-europa-muchos-lo-han-prohibido-3625223>

⁶¹ <https://www.elmundo.es/economia/empresas/2017/09/22/59c4ea5a268e3e4d1f8b4772.html>

<https://www.elmundo.es/cronica/2017/11/19/5a104cb4468aebcb718b465e.html>

https://cincodias.elpais.com/cincodias/2017/11/15/autonomos/1510731646_383788.html

En Alemania, solo opera en tres ciudades, entre ellas Berlín. En Francia, Holanda, Finlandia e Italia está totalmente prohibida. En Hungría dejó de operar en 2016, tal como en la República Checa y Bulgaria; finalmente, en 2018 debido al conflicto con los taxistas, Uber dejó de operar en Turquía (AutoBild.es 2019)⁶². En Norte América, en Estados Unidos, depende de las ciudades y las legislaciones locales, por ejemplo debido a las manifestaciones de taxistas ciudades como Chicago cuentan con un impuesto especial para este tipo de servicios y en Nueva York por ejemplo, las personas conductoras después de dos años en lucha consiguieron que les consideren como trabajadoras y reciban un salario mínimo (Vox 2018)⁶³. En Canadá otras ciudades también han decidido regular el servicio, mientras que en México opera desde 2013 sin restricciones. Finalmente, en ciudades de la India, Japón y Tailandia también se prohibió sus actividades. Sin embargo, en muchos de estos países Uber continúa operando de manera irregular (La República 2018⁶⁴).

2.2. Uber en América Latina

La situación informal de la multinacional Uber en América Latina ha causado controversias, así como su veloz expansión a pesar de carecer en casi todos los países de regulación. Tal y como sucede en la operación de esta aplicación en la mayoría de países en el mundo, la región de América Latina también se ha convertido en uno de los flancos de acumulación y crecimiento de esta empresa de plataforma digital que facilita el servicio de transporte. De acuerdo a Jonathan Moed, “Latino América es actualmente la región de más rápido crecimiento en el mundo” (Forbes 2018⁶⁵) para la multinacional. La empresa se ha expandido a 15 países, de los cuales, 200 ciudades están conectadas con el servicio y sirven a más de 25 millones de pasajeros mensualmente. Esta multinacional ha sabido aprovechar la reputación sobre la inseguridad, violencia, desigualdad y desempleo con la que se suele caracterizar a la región para empezar sus operaciones en 2013.

⁶² <https://www.autobild.es/listas/paises-donde-uber-prohibido-370769>

⁶³ <https://www.vox.com/2018/12/5/18127208/new-york-uber-lyft-minimum-wage>

⁶⁴ <https://www.larepublica.net/noticia/en-que-paises-uber-es-ilegal>

⁶⁵ <https://www.forbes.com/sites/jonathanmoed/2018/12/20/is-uber-operating-illegally-in-its-fastest-growing-region/#205652271925>

De hecho, una de las estrategias para posicionarse en el mercado latinoamericano, ha sido tomar ventaja de la crisis económica que golpeó a la región con la caída de los precios de las materias primas después del 2010, un par de años más tarde que la recesión económica global del 2008-9 que afectó al Norte global. La caída de los precios de las materias primas debilitó las economías y empujó a miles de personas al desempleo y agravó sus condiciones de vida a quienes estaban ya desempleadas. Por tanto, estas aplicaciones digitales que facilitan el trabajo como Uber, han sido percibidas como una oportunidad en tiempos de necesidad y desempleo (Regen 2019).

Uber entra al mercado del transporte vía plataforma en 2013 a México y Colombia, siendo la ciudad de México la primera ciudad en Latinoamérica que regula Uber. Esta regulación⁶⁶ comprende el “pago de 1.5% por cada viaje al gobierno de la capital, permisos anuales para los conductores y las reglas sobre las condiciones de los automóviles” (El País 2015);⁶⁷ mientras que en septiembre de ese mismo año Uber hace un ingreso “silencioso” a la capital colombiana. En este país, Uber anunció en mayo de 2019 que invertiría en un centro de operaciones de excelencia para la región. Sin embargo, debido a la ambigüedad sobre su estatus, así como los enfrentamientos con las personas conductoras de taxis convencionales, en octubre de 2019 Uber desistió de tal inversión (Contexto 2019),⁶⁸ y en enero de 2020 anunció su retiro de este país debido a que la empresa de taxis Cotech demandara a Uber por su funcionamiento ilegal⁶⁹ (BBC 2020).

El 2014, Uber entró en el mercado de servicios de transporte en Brasil, Perú y Chile. Tanto en Brasil como en Chile las protestas por parte de los taxistas no se hicieron esperar, pero en Brasil

⁶⁶ “La nueva regulación conseguirá que los conductores cuenten con un permiso anual para dar el servicio de transporte privado de pasajeros. El costo de autorización será de 1599 pesos (101.29 dólares). Además, las contribuciones del 1,5% por cada viaje serán destinadas al recién creado Fondo Público para el Taxi, la Movilidad y el Peatón para obra pública relacionada con la movilidad. Según las condiciones, los vehículos que Uber ofrece en su aplicación deben tener un costo mínimo de 200.000 pesos (12,668 dólares) y contar con aire acondicionado y bolsas de aire. [...] Esta regulación, sin embargo, deja las contribuciones de los afiliados a Uber lejos de las de los taxistas, que pagan unos 308 dólares al año por un permiso” (El País 2015).

⁶⁷ https://elpais.com/internacional/2015/07/16/actualidad/1437073257_032569.html

⁶⁸ <https://www.contexto.com/es/colombia-es/uber-descarta-planes-de-inversion-por-us40-millones-para-el-centro-de-excelencia-en-colombia/>

⁶⁹ La empresa Uber anunció que se retira del mercado de Colombia a partir del 31 de enero, luego de los juicios en su contra con el respaldo del gobierno de Duque; incluso el gobierno exigió que las empresas de telecomunicaciones cortaran sus servicios a la empresa Uber para que esta no pudiese operar más. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-51071910>

logró la regulación en 2018. Dicha regulación señala que las ciudades tienen “competencia exclusiva para legislar” el servicio de transportes, exigir que en las licencias de conducir de los conductores de Uber conste si es que reciben o no remuneración o controlar que cancelen impuestos por circulación (Taxiproject.eu 2018⁷⁰). Mientras que en Perú, “se creó una categoría diferente conocida como ‘taxi por aplicativo’, que reconoce la existencia de los taxis de calles y de los vehículos privados” (El Comercio 2020).⁷¹ En 2015 ingresa a Uruguay, en 2016 a República Dominicana, Argentina y Bolivia; en 2017 a Ecuador; y en 2018 a Paraguay. En cuanto a ganancias, hasta diciembre de 2019, América Latina representó para la empresa una ganancia de 1. 947 millones de dólares (Statista 2020).

Uno de los retos más grandes que tiene la empresa en esta región, a pesar de su crecimiento exponencial, es la lucha contra las y los taxistas de carrera, ya que para que ellos puedan circular y tener su negocio de manera legal necesitan de licencias de conducir especiales, comprar el puesto en una cooperativa de transporte, pagar por tener el servicio en las municipalidades, lo cual los conductores de Uber no necesitan, pues para incorporarse en el mercado solamente requieren cumplir con el requisito del año del vehículo que prestará el servicio, tener una licencia de conducir y el teléfono inteligente. Esta disparidad genera protestas en la mayoría de ciudades de la región y exigen su regulación. Lo interesante de este pedido es que se exige principalmente que la normativa avale el servicio más no mejores condiciones para las personas conductoras. Esto se debe a que, la actividad de la conducción está reconocida como informal y hasta naturalizada como tal; sin embargo, en trabajos como Uber las condiciones laborales están lejos de ser dignas: no reciben un salario básico, no cuentan con seguridad social, permisos o licencias por maternidad o paternidad ni mucho menos un seguro por accidentes.

Así como sucede a nivel mundial, en Latinoamérica Uber también presenta una relación de desigualdad en cuanto al género. No existen cifras exactas para la región pero también la mayoría de conductores de esta plataforma son varones. Claudia Woods, directora general de Uber en Brasil menciona que “el número de mujeres que buscan generar una renta como conductoras a través de la plataforma de la compañía es muy inferior al de los hombres y los motivos son

⁷⁰ <https://taxiproject.eu/brasil-aprueba-una-ley-que-regula-uber-y-cabify/>

⁷¹ <https://www.elcomercio.com/actualidad/uber-ecuador-redireccionar-inversiones-plataforma.html>

diversos. Desde la falta de conocimiento hasta los desafíos de seguridad” (El Comercio 2019). Inclusive en México, la multinacional pensó en estrategias para atraer a más mujeres conductoras en alianza con organismos internacionales como las Naciones Unidas (Expansión-CNN 2015).⁷² Sin embargo, la violencia sexual ha sido una constante experimentada por las mujeres tanto como conductoras como clientes de este servicio. Tal es así que en Brasil, en octubre de 2019, Uber lanzó una propuesta de la aplicación solo para mujeres, en la cual las conductoras mujeres podrían decidir solamente brindar el servicio a pasajeras mujeres (El Comercio 2019).⁷³

2.3. Uber en Ecuador

En Ecuador las plataformas digitales del trabajo ligadas al transporte de pasajeros se han incrementado, promocionando, supuestamente, comodidad, seguridad, eficiencia y sobretodo, precios asequibles para los clientes y, oportunidad de generar ingresos a los conductores en medio de un mercado laboral que se desploma. Entre ellas una de las plataformas que ha encontrado desde 2017 un nicho de gran expansión y que ha complejizado las dinámicas en el servicio de transporte en ciudades como Quito y Guayaquil ha sido la empresa Uber que a finales de 2019, contaba con “unos 20 mil ‘socios conductores’ [...] [y] más de 550 mil usuarios” (El Universo 2019).

Uber ingresa a Ecuador el 13 de julio de 2017, cuatro años más tarde de su entrada a Colombia y México. De hecho, Ecuador es uno de los países en donde más tarde llega al mercado de transporte y trabajo de plataformas digitales en la región. Saulo Passos, director de comunicaciones de Uber para América Latina en una entrevista en un periódico local señala, sobre el lanzamiento de Uber en Ecuador:

Es una aplicación que [...] va a conectar a un usuario que quiera moverse en la ciudad, con alguien que tenga su auto y quiera ofrecerles servicio como tal. Entonces nosotros lo que hacemos es ofrecemos un servicio de intermediación entre estas dos partes [...]. La persona puede bajar la aplicación y en base a la aplicación [...]. Pones el destino y ahí lo que hacemos es un tracking de toda la región donde hay los autos más cercanos a ti y en base a nuestro sistema

⁷² <https://expansion.mx/mi-carrera/2015/05/12/uber-afiliara-a-un-millon-de-mujeres-los-proximos-cinco-anos>

⁷³ <https://www.elcomercio.com/actualidad/conductoras-plataforma-uber-pasajeras-brasil.html>

de conexión vía GPS conectamos a esa gente y el conductor que esté más cercano a la persona, es invitado a tomar este llamado como tal (Passos en El Comercio 2017).⁷⁴

El discurso con el que posiciona el representante de Uber a la aplicación en Ecuador para su lanzamiento, está cargado de las trampas con las que promocionan globalmente a la empresa. Aparentemente Uber llega para crear soluciones a la movilidad y, como él lo dice durante la entrevista, a “hacer magia” con la aplicación mientras aparece una persona conductora en la puerta de tu casa. Tanto para la empresa como para los Estados que avalan el funcionamiento de empresas como Uber, no existe una reflexión sobre las condiciones en las que trabajan sus “socios-conductores”, solamente se enfocan en los aparentes beneficios sobre la movilidad, la conectividad en las ciudades y una forma de generar ingresos extras; a pesar de que para la región y en particular, en Ecuador, empresas como Uber llegan a representar quizá la única opción para generar ingresos en un mercado laboral destruido.

De acuerdo a conversaciones y entrevistas mantenidas con las personas conductoras que colaboraron en esta investigación coincidían que el arribo de la empresa Uber, en efecto abrió mayores plazas de trabajo para personas que progresivamente se quedaban sin trabajo. La empresa española Cabify ingresó a Ecuador en 2016 (El Comercio 2017a), un año antes que Uber, posicionándose como un servicio de transporte digital exclusivo. Al igual que Uber, Cabify también ofrecía esta propuesta para solucionar problemas relacionados al tráfico y la ausencia de trabajo, al ofrecer un servicio de transporte monitoreado por una App, con facilidad de reserva y con un pago por kilómetro recorrido, a diferencia de tarifas relacionadas al tiempo como en los taxis convencionales (Computerworld 2016).⁷⁵ Sin embargo, a pesar de que la mayoría de conductores utilizan varias aplicaciones para trabajar, Uber continúa siendo la más optada. Esto se debe a que en Cabify, por ejemplo, una de las exclusividades con las que manejaba el servicio tenía que ver con el pago en tarjeta de crédito únicamente, ante lo cual Uber llega a posicionarse como un servicio para un segmento más amplio de población que no contaba con tarjeta de crédito. De ahí se debe también su popularidad entre personas conductoras y usuarias.

⁷⁴ <http://bit.ly/UberEcu>

⁷⁵ <https://www.computerworld.com.ec/actualidad/tendencias/591-cabify-ecuador.html#:~:text=Cabify%2C%20empresa%20espa%C3%B1ola%20creada%20en,para%20el%20mes%20de%20julio.&text=Los%20grandes%20diferenciales%20del%20servicio,las%20tarifas%20fijas%20por%20km.>

En Ecuador, el número de personas conductoras en Uber ha incrementado en los últimos dos años, así como el número de viajes. De acuerdo a un medio local, Uber Ecuador cerró el 2019 con “20.000 conductores solamente en Quito y Guayaquil” (Diario Expreso 2020),⁷⁶ atendiendo a 550 mil usuarios (El Universo 2019),⁷⁷ mientras que a un año atrás 2018 registraba 80 mil usuarios (El telégrafo 2018).⁷⁸ Durante los dos años de la empresa en Ecuador ha incrementado sus servicios: inició con el servicio de UberX, en 2018 incrementó UberEats (servicio de entrega de comida), mientras que a finales de 2019 aumentaron el servicio de Uber Comfort (servicio de transporte en vehículo de años recientes y más amplios). A pesar de este notable crecimiento, la operación de Uber en Ecuador continúa siendo debatida, puesto que en primera lugar, la empresa no se encuentra registrada ante la Superintendencia de Compañías, es decir, funciona de manera ilegal, y proporciona un servicio de transporte, que aunque no es reconocido por la empresa como servicios de transporte sino facilitadores de tecnología, se despliegan por ocho ciudades del país: Quito, Guayaquil, Cuenca, Ambato, Ibarra, Machala, Manta y Santo Domingo (Uber 2020).

Desde la llegada de Uber a Ecuador múltiples denuncias han sido orientadas hacia las autoridades de transporte nacional como local. Después de varios acercamientos entre las organizaciones de taxistas convencionales en Ecuador y autoridades y legisladores nacionales, el representante de la Federación de taxis FEDOTAXIS manifestó en diciembre de 2019 que “plataformas tecnológicas dedicadas a brindar servicios digitales y facilitar el transporte de pasajeros en vehículos autorizados deben estar registradas en la Agencia Nacional de Tránsito” (Confirmado.net 2019).⁷⁹ Ante esto, la Asamblea Nacional ofreció desarrollar debates sobre la regularización de estas plataformas digitales en el territorio nacional hasta finales del primer trimestre del 2020 (El Comercio 2020a);⁸⁰ sin embargo, la llegada de la pandemia en marzo impidió que se retomaran los debates.

Llama la atención que, dentro del contexto actual, se quiera regular las plataformas digitales como Uber, atendiendo solamente el tema de transporte, dejando de lado las condiciones

⁷⁶ <https://www.expreso.ec/actualidad/economia/demanda-desocupacion-estimulan-mercado-apps-4232.html>

⁷⁷ <https://www.eluniverso.com/noticias/2019/11/13/nota/7602665/uber-da-numeros-sus-operaciones-ecuador>

⁷⁸ <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/quito/1/plataforma-uber-innova-protesta-taxistas-quito>

⁷⁹ <https://confirmado.net/2019/12/08/regularizacion-de-plataformas-tecnologicas-extranjeras-afectara-al-taxismo-nacional/>

⁸⁰ <https://www.elcomercio.com/actualidad/plataformas-digitales-transporte-vacancia-asamblea.html>

laborales que vulneran. Como se menciona en el capítulo contextual, los vacíos legales de la Constitución de 2008, específicamente el mandato 8 (Montufar 2015, Gaussens 2016), deja permisiva la emergencia de trabajos precarizados como el de las aplicaciones. Ante esto, las personas conductoras han intentado realizar acciones para enfrentar esta vulneración, quejándose a las empresas sin que ocurran cambios. También, en enero de 2020, organizaron una llamada a paro “El Apagón de Uber”, que consistía en desconectarse de la aplicación, a pesar de las llamadas de clientes, para que la empresa note la necesidad de las personas conductoras para su crecimiento. No obstante, la necesidad de trabajo y la naturaleza inestable y controladora de la aplicación (es decir que pueden decidir arbitrariamente bloquearlos sin explicación, como si fuera un despido), pocos conductores de Uber llevaron a cabo el paro.

Figura 2. Captura de pantalla conversación en Facebook sobre la organización del "Apagón de Uber" en Quito



Fuente: Grupo de Facebook. Accedido en marzo de 2020

Estos espacios en redes sociales para dirigir quejas o promocionar servicios entre conductores de Uber, atravesaron una intensa confluencia desde marzo de 2020, que se decretó la cuarentena preventiva en Ecuador. A pesar de las restricciones de movilidad y trabajo, Uber no cesó su funcionamiento, lo que si se redujo fue la frecuencia y volumen de clientes solicitando un servicio de transporte por el miedo al contagio. De hecho, uno de los conductores con quienes conversé durante la pandemia comentó que:

Trabajé hasta el lunes 17[...], se decretó ya el estado de emergencia. Entonces trabajé hasta ahí, fue un viernes, sábado y domingo que, viernes-sábado que normalmente se generaba un ingreso de 60-65 dólares yo no llegué ni a 25 dólares en el día, entonces sí estuvo bien complicado. Y ya desde ahí ya no salí (Marco, conductor de Uber, en conversación telefónica con la autora, Quito, 29 de abril de 2020).

Durante el período de pandemia y las altas tasa de contagio, Uber Technologies Inc., detuvo sus servicios UberX y Uber Confort, para el traslado de pasajeros, desde el 6 al 18 de mayo de 2020. Es decir que ninguna persona conductora podría brindar estos servicios en este período; sin embargo, desde inicios de abril desarrollaron el servicio de Uber Flash (entrega de encomiendas) y ofrecieron la modalidad de traspaso de actividad de “socios-conductores” a “socios-repartidores” a través de otro de sus servicios Uber Eats (entrega de comida). Desde la reactivación de la plataforma en mayo, la empresa ofreció cubrir gastos que incurran las personas conductoras respecto a elementos de bioseguridad. Al inicio, ofrecieron cubrir tres dólares cada tres semanas (Mónica, conductora de Uber, en conversación telefónica con la autora, Quito, 7 de mayo de 2020), hasta que incrementaron este rubro a ocho dólares que serían reembolsados cada tres semanas. Adicionalmente, la empresa ofreció una compensación económica en caso de que una persona conductora resultase contagiada; sin embargo, de acuerdo a nuestros interlocutores, la empresa solo cubriría los gastos si es que se llegase a comprobar que en el día que circularon trabajando en Uber sufrieron el contagio, lo cual es algo difícil, sumado a los altos costos de realizarse una prueba para verificar el contagio, que asciende a los 100 dólares.

El crítico manejo de la economía y finanzas nacionales por parte del gobierno, los despidos masivos tanto en el sector público como privado, y el azotamiento de la pandemia que causó otra

magna ola de despidos, dejando a 289.000 personas sin empleo en escasos meses (Nodal 2020),⁸¹ han impulsado también a que más personas busquen en Uber una oportunidad de sostenimiento. Vemos entonces, que los impactos de la implementación de políticas neoliberales en el país, presentan un continuum y exacerbación con el pasar de los años, que inciden directamente en las formas y estrategias de sostener las vidas. Estas políticas han afectado al mundo del trabajo, a través de la flexibilización, la precarización, y la normalización de trabajos subsumidas en la informalidad e inseguridad e incertidumbre; solo que ahora, llegan embanderados con discursos de emprendedurismo, la novedad de la tecnología, pero lo que hacen es atacar los deseos y derechos de las personas por tener una vida digna.

⁸¹ <https://www.nodal.am/2020/08/ecuador-registra-mas-de-289-mil-despidos-durante-la-emergencia-por-la-pandemia/>

Capítulo 3

“Parada no programada”: Uber. Trayectorias laborales de “socias y socios conductores” en medio de la crisis del empleo en Ecuador

Introducción

La crisis del mercado laboral ecuatoriano que se ha ido agudizando desde 2016 (Salgado 2017), ha desembocado en un agravamiento en las formas de gestionar y organizar el sostenimiento de la vida para amplios márgenes de la población ecuatoriana, quienes han visto degradarse y hasta desvanecerse las pocas oportunidades de trabajo y de generación de ingresos que tenían. Este capítulo reflexiona sobre las conexiones entre la economía global y su impacto en lo nacional, el debilitamiento de un Estado que ha dejado campo abierto a la flexibilización laboral y la entrada de empresas multinacionales que, aprovechándose de la coyuntura económica, llegan a un país en donde el trabajo formal escasea, y en donde el contexto de desahucio material y económico incide en que la bandera del emprendedurismo sea acogida sin reservas por las personas trabajadoras.

Para visibilizar estas conexiones partimos de analizar la entrada de la empresa Uber a Ecuador en 2017 y cómo va posicionándose paulatinamente como una alternativa, a veces la única, de supervivencia y generación de ingresos para muchas personas y familias en Quito. Su entrada coincide con la caída del mercado laboral formal en Ecuador y la creciente acogida permanente o pasajera de población migrante, de ahí que se erija como una alternativa que además utiliza un formato atractivo y nuevo para las personas trabajadoras. De acuerdo a Ludmila Abilio, es importante reconocer que los modelos de negocio como Uber, si bien están atravesados por la digitalización y la tecnología, otros modelos similares de negocio han existido en la región, pero “ahora ya no despliegan mecanismos de transferencia de los riesgos y los costos hacia otras empresas subordinadas a ellas, sino hacia una multitud de trabajadores autónomos, movilizados y disponibles para el trabajo” (Abilio 2018, 27), como es el caso de Uber.

La profundización de la precariedad laboral a la que se ven sujetos quienes hacen parte de estas plataformas digitales y, el camino que tuvieron que transitar para llegar a optar por trabajar en ellas, tomando en cuenta que las condiciones del mercado laboral en Ecuador, han ido

conduciendo a que opciones como “hacer Uber” se tornen “atractivas” para personas de diversas edades, géneros, nacionalidades y clases sociales. De esta manera, en este capítulo se estudian las trayectorias laborales de personas trabajadoras de la plataforma en Quito, para entender cómo las múltiples crisis económicas por las que ha transitado el país han afectado a sus vidas y sus oportunidades laborales; derivándoles cada vez a condiciones más precarias e informales.

Para construir el capítulo se hace uso de las 16 entrevistas semi-estructuradas y múltiples conversaciones informales, observaciones participantes y análisis de contenido de las redes sociales Facebook y Whatsapp. El capítulo se divide en tres secciones: la primera busca entender en términos de trayectorias laborales, cómo ha afectado a las personas colaboradoras las distintas crisis económicas que ha atravesado el país y el mercado laboral; la segunda, se centra en el posicionamiento de Uber como alternativa para las personas conductoras entrevistadas en orden a generar ingresos en medio de un mercado laboral en decadencia a partir de julio de 2017; finalmente, se hablará sobre las trayectorias laborales de las personas conductoras en función de género, grupo etario y nacionalidad.

1. Si Uber se posiciona como una opción “transitoria” en un mercado laboral debilitado, ¿Por qué importan las trayectorias laborales de las personas conductoras?

Durante las conversaciones informales que mantuve con personas conductoras de Uber en Quito, muchos temas de diálogo giraron en torno a lo desgastado que se encontraba el mercado laboral, lo difícil que resultaba conseguir un trabajo, y cómo veían a Uber una opción transitoria hasta conseguir un trabajo en el sector formal. Sin embargo, para muchas de estas personas, Uber estaba lejos de ser transitoria sino más bien su única alternativa para generar ingresos, a pesar de contar con carreras profesionales y amplia experiencia en el mercado laboral.

En consecuencia, Uber se posiciona como una puerta abierta para las personas jóvenes, para personas sin empleo o sin experiencia, para quienes no pudieron estudiar una carrera profesional, para quienes perdieron su empleo, para quienes aun contando con títulos superiores de tercer y cuarto nivel no encuentran un trabajo, para madres solteras, para mujeres con limitadas opciones de trabajo, para personas mayores a 40 años, es decir, que si bien en un principio se pensó en estas plataformas como lugares de empleo de determinados perfiles poblacionales hoy cubren un

importante espectro de la población. Pero en ¿qué condiciones se configura esta alternativa de trabajo? y ¿cuáles han sido las claves para que una empresa multinacional como Uber pueda borrar las trayectorias laborales de las personas que trabajan como “socios conductores”?

De acuerdo a Lucia Muñiz Terra, al estudiar las trayectorias laborales de manera cualitativa se devela “el encadenamiento de los sucesos ocurridos en los caminos ocupacionales articulando los procesos de decisión llevado a cabo por los sujetos y los contextos históricos, sociales, temporales y espaciales, en los que las trayectorias tienen lugar” (Muñiz Terra 2012 citado en Muñiz *et al.* 2013, 61). En consecuencia, para entender las razones estructurales y motivacionales que llevaron a estas personas a trabajar en Uber, es importante acercarse a las dimensiones subjetivas y contextuales que explican cómo tiene lugar la inserción laboral de dichas personas trabajadoras desde una perspectiva diacrónica.

1.1. La degradación del mercado laboral en Ecuador: una constante propia de las crisis del neoliberalismo

La historia del mercado laboral en Ecuador habla de una suerte de debilidad y dependencia. Un mercado que ni en épocas de bonanza económica, ha logrado fortalecer sus cimientos para forjar condiciones de trabajo digno para la población. Desde los años 80, el neoliberalismo ha comprometido, además, con todas sus relaciones de dependencia de economías globales, a través del endeudamiento, y de políticas de ajuste estructural, el desarrollo social y económico del país.

La pauperización de las condiciones materiales, causadas por la imposición del modelo neoliberal ha condicionado la vida de muchos trabajadores, especialmente de aquellos más mayores que ya se encontraban en sectores poco favorecidos y cuya historia laboral se ha topado con varias de las crisis económicas que ha vivido el país. En las entrevistas tenemos varios ejemplos. Por un lado, el caso de Raúl, conductor de 56 años que lleva más de dos⁸² años conduciendo para la aplicación. A finales de los 80s e inicios de los 90s, estudiaba ingeniería en sistemas en la Universidad Politécnica del Ejército y por motivos económicos,⁸³ optó por un cambio de carrera

⁸² Al momento de hacer una revisión de este documento con Raúl, en octubre de 2020, él ya cumplía casi tres años trabajando en la aplicación.

⁸³ Se produjo un incremento en el costo de colegiatura de 80.000 sucres a 500.000 sucres, cuando el sueldo promedio era 60.000 sucres; por ello, no pudo continuar la carrera (Raúl, conversación informal vía Zoom, octubre de 2020).

y cursó economía en la Universidad Politécnica Nacional y consiguió un empleo en una empresa de telecomunicaciones privada, hasta que redujeron personal y fue despedido. Raúl comenta que una de las razones por las que se produjo este recorte tuvo que ver con el avance tecnológico que se empezaba a notar en esas épocas y que hasta ahora tienen incidencia en la necesidad de contratar mano de obra calificada o no. Raúl tampoco terminó la carrera de economía porque se casó, y tuvo que montarse un negocio de venta de celulares a fines de los 90 para mantener a su familia. La crisis económica que se desencadena en estos años provocó que junto a ese negocio tuviera que acudir al taxismo informal, posteriormente al formal, hasta terminar conduciendo en Uber (Raúl, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 3 de marzo de 2020).

También es el caso de Ángel, un conductor de Uber venezolano de 56 años que llegó a Ecuador a fines de los años 80 y a pesar de que contaba con una formación en mecánica automotriz, la falta de empleo en el país lo desmotivaron a continuar con esa profesión y decidió probar suerte con su otra carrera, el teatro. Con esta carrera logró mantener por aquel entonces a su joven hogar, pero la crisis de fines de los 90, que para Ángel se extiende entrados los años 2000, hicieron que perdiera sus contratos de trabajo y que se viera obligado a emprender en negocios de comida, que tampoco se concretaron, hasta lograr volver a trabajar en el teatro. La pérdida definitiva de su trabajo en este medio en 2018 provocó que ingresara directamente a Uber (Ángel, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 21 de febrero de 2020).

Así como Ángel, muchas otras personas y hogares en Ecuador atravesaron momentos difíciles durante estas dos décadas de fines del siglo XX. De acuerdo a Porras (2010), a pesar de que señala que una de las características principales del mercado laboral ecuatoriano ha sido la informalidad, personas y hogares que dependían de salarios y empleos formales, fueron viendo sus condiciones económicas empeorar debido a la flexibilización de la matriz laboral que inicia en este período (Porras 2010 en Serrano 2013). Las políticas neoliberales arrastraron a cada vez más sectores de la población a una espiral de precariedad, que agrava la forma de gestionar los recursos para vivir y las condiciones de trabajo, eliminando beneficios y reduciendo los salarios.

Ya en el nuevo milenio, la condición de exportador de materia prima y la dependencia directa de la economía global, permitió que la economía del país mejorara en relación a los años pasados,

beneficiándose Ecuador directamente de un nuevo *boom* del petróleo que se enmarca entre el 2004 y 2014. Adicionalmente, aunque en la primera década del 2000 se posiciona un nuevo gobierno que se presenta como una alternativa progresista y que promete ubicar al Estado como planificador de las políticas públicas garantizando, entre otras cosas, mejores condiciones para el mercado laboral, siguió existiendo poca estabilidad en el empleo, por lo que a finales de 2015 ya empezaron de nuevo a caer los empleos formales y a incrementarse la informalidad.

Luis, uno de los conductores entrevistados, llegó a Quito desde Santo Domingo de los Colorados en 2016. Luis era comerciante agrícola y debido a medidas que había tomado el gobierno anterior,⁸⁴ su negocio no pudo prosperar y tuvo que migrar a la capital con su familia, pues le habían ofrecido un empleo cuidando una casa. El día que Luis llegó a su nuevo trabajo, una persona de Manabí migrada a Quito, debido al terremoto que había asolado la costa en el mes de abril de ese año, se ofreció trabajar en la misma posición, pero por la mitad de precio. Luis tuvo que buscar otras opciones para mantener a su familia (Luis, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 2 de marzo de 2020). Aunque había dedicado toda su vida a su propio negocio, razones estructurales como la caída de los precios del petróleo y políticas gubernamentales irrumpieron con su trayectoria laboral, obligándolo a buscar alternativas diferentes y dejar su provincia y su familia.

La llegada a Quito supuso todo un periplo en busca de trabajos inmediatamente. Luis recuerda cómo aplicó a un trabajo en una gasolinera al que se presentaron otras 300 personas. Vemos en este momento cómo la catástrofe humanitaria que provoca el terremoto, pero también la recesión económica que se empieza a manifestar en el país hacer evidente el aumento de las búsquedas de empleo.⁸⁵ A pesar de que las experiencias laborales de Luis se desarrollaron en el sector ganadero y comercial, la necesidad por mantener a su familia le llevó a buscar trabajos que no estaban asociados a su experticia. Luis trabajó por un año y medio en la gasolinera recibiendo un salario básico y beneficios de ley, pero decidió optar por otra opción que le produjera más ganancia y empezó a conducir de chofer en el auto de su padre, para luego endeudarse en el suyo propio e

⁸⁴ Durante los dos primeros gobiernos de Alianza País se desarrollaron distintas medidas para potenciar el sector agrícola y ganadero del país, sin embargo, por razones políticas y coyunturales (entre ellas el terremoto en 2016), la inversión en estos sectores se recortó.

⁸⁵ <https://www.elcomercio.com/actualidad/bolsasdetrabajo-busqueda-inec.html>

iniciar en aplicaciones de transporte como Cabify y Uber. La trayectoria laboral de Luis demuestra la paulatina degradación de condiciones laborales, ajenas a sus decisiones personales y sujetas a periodos específicos de despliegue de la degradación del mercado de trabajo que se extienden y agudizan en los años siguientes.

Durante el desencadenamiento de la pandemia en 2020 que tiene lugar en pleno trabajo de campo, se pudo observar cómo esta situación posibilitaba al gobierno ecuatoriano afianzar políticas y medidas de corte neoliberal que buscaban dar respuesta a la crisis económica debilitando aún más el gasto público. De acuerdo a Andrés Mideros, “los países con más dificultades para responder a la emergencia por COVID-19 son los que apostaban por agendas de recorte, austeridad y privatización” (Primicias 2020).⁸⁶ Consecuentemente, el sostenimiento del aparato productivo y los empleos y la forma en que las personas han intentado hacer frente al sostenimiento de sus vidas se han vuelto cada vez más difíciles.

La Ley de Asistencia Humanitaria que se aprueba en este contexto deja en estado de coma al mercado laboral ecuatoriano: reducción de jornadas laborales y salarios, “negociaciones” desiguales entre empresarios y trabajadores en términos de salarios, vacaciones, horas laborales, etc., hasta legalización del despido intempestivo. En medio de la pandemia, hasta el 1ero de junio de 2020, el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS) perdió 150.000 afiliados (Pichincha Comunicaciones 2020).⁸⁷ Estas cifras han llevado a que más personas acudan a buscar ingresos en economías de plataformas, como repartidores de comida y encomiendas a domicilio o servicio de transporte clandestino.

Durante la pandemia, se revisaron constantemente páginas en redes sociales donde conductores y repartidores que trabajan en este tipo de economías, publicaban información. En ellas pudo observarse el incremento de comentarios relacionados a preguntas sobre cómo ingresar a estas plataformas para poder trabajar.

⁸⁶ <https://www.primicias.ec/autor/andres-mideros-2/>

⁸⁷ <http://www.pichinchacomunicaciones.com.ec/jorge-wated-150-mil-aportantes-se-perdieron-con-la-crisis/>

Figura 3. Anuncio solicitando auto para trabajar como chofer en una red social de conductores de Uber en Quito



Fuente: Captura de pantalla en red social. Fecha: 15-06-2020

Durante los meses de Estado de excepción y de toque de queda, las plataformas digitales se tornaron aún más la única estrategia para generar ingresos. De hecho, a nivel mundial las personas trabajadoras de plataformas fueron reconocidas como “héroes” (Latfem 2020)⁸⁸, pues se ubicaban en primera línea para atender las necesidades de aprovisionamiento y servicios de quienes cumplían el mandato, con corte de clase, de #QuédateEnCasa. A abril de 2020, empresas como Glovo, que se especializan en repartos de encomiendas y comida vía aplicación digital, presentaron un “incremento del 10% en su personal” (Criterios digital 2020),⁸⁹ de la misma manera, la plataforma de servicio de compras Tipti, alcanzó 28.000 pedidos solo en marzo de 2020 (Criterios digital 2020).

A pesar del *boom* de las plataformas digitales durante la pandemia, una de las aplicaciones que se vio restringida en su trabajo fue Uber, en su servicio de transporte de personas. Desde el inicio de la pandemia, a mediados de marzo, hasta la primera semana de mayo, Uber mantenía su plataforma activa para el servicio de transporte. Mientras que solo el servicio de entrega de comida con Uber Eats⁹⁰ se mantuvo. Las presiones económicas y sanitarias causadas por la COVID-19 también influyó en las decisiones en torno al trabajo y las formas de generar ingresos, incidiendo así sobre las trayectorias laborales de las personas trabajadoras de plataformas. Si bien para personas que perdieron sus trabajos en este periodo, empezar a trabajar con aplicaciones digitales, ya sean de reparto y/o conducción fue una alternativa; para ciertas personas

⁸⁸ <https://latfem.org/quien-se-mueve-mientras-te-quedas-en-casa-la-romantizacion-del-delivery-en-tiempos-de-pandemia/>

⁸⁹ <https://criteriosdigital.com/empresa/sloza/el-servicio-a-domicilio-es-un-balsamo-para-el-sector-comercial/>

⁹⁰ Uber en Ecuador, así como en otros países, también opera con el servicio de entrega de comidas a domicilio con el servicio Uber Eats.

conductoras, particularmente mujeres madres, la pandemia generó una doble presión y agudizó su precarización.

Por ejemplo, Mónica una conductora de 33 años, madre soltera de dos niñas, tuvo que dejar de trabajar durante la pandemia a pesar de que Uber es su único ingreso. Mónica estudió la universidad hasta séptimo nivel, luego trabajó en una empresa de exportación de rosas y ahí permaneció hasta que se divorció de su pareja hace dos años. Inmediatamente entra a trabajar en Uber para poder mantener y criar a sus hijas, pero durante la pandemia, Mónica no salió a trabajar por el miedo al contagio ya que la empresa no les proporcionaba seguridad y una de sus hijas sufre condiciones de salud que la ponen en situación de riesgo. De esta manera podemos ver cómo la crisis sanitaria del COVID-19, afecta también la trayectoria y las decisiones de trabajo de las personas, pues Mónica que ya se encontraba en situación de vulneración al ser madre soltera y velar sola por sus dos hijas, el único ingreso desaparece obligándole a dejar el trabajo en la aplicación. Mónica no sabe en qué actividad se insertará después de la pandemia, pues hacer Uber no es una opción más para ella y ahora depende del apoyo de su hermano y madre, con quienes vive, y los aportes del padre para el cuidado de sus hijas. En este sentido, las plataformas digitales a pesar de mostrarse como neutras, revelan su capacidad segregativa al ofrecer ingresos en situaciones de vulnerabilidad extrema en donde las personas que trabajan en ellas, deben decidir si realizan la actividad aceptando todos los riesgos.

2. La llegada de Uber y otras plataformas: ¿una alternativa en medio de una crisis del mercado laboral?

Uber Technologies Inc. entra en Ecuador en julio de 2017 en un momento de transición de gobierno y de profundización de la crisis económica iniciada a finales de 2015.⁹¹ Sospechamos en ese sentido que la llegada no es fortuita. De las personas entrevistadas para esta investigación y

⁹¹ “En el 216 el precio internacional del petróleo cayó por segundo año consecutivo: el crudo ecuatoriano registró un precio medio de alrededor de 35 dólares por barril (frente a los 42.2 dólares por barril de 2015)” (CEPAL 2016). Por otra parte, “en septiembre de 2016 el empleo adecuado a nivel nacional urbano cayó hasta el 47.5% (frente al 54.4% que registraba en septiembre de 2015); es decir, menos de la mitad de la población económicamente activa contaba con un empleo que, en función de las horas trabajadas y la remuneración, pudiera considerarse como adecuado. Entretanto, el desempleo subió 1.2 puntos porcentuales hasta el 6.7% y la tasa de población económicamente activa aumentó un punto porcentual, hasta el 66.3%” (CEPAL 2016). Todo esto coincide además con la catástrofe que supuso el terremoto. De acuerdo al informe de Evaluación de Costos de Reconstrucción del Terremoto, estima que “el costo total de la reconstrucción en 3.344 millones de dólares” (Senplades 2016).

con quienes se conversó informalmente, coincidían que la llegada de esta empresa representó una oportunidad para quienes se empezaban a quedar sin empleos. Además, a pesar de que optaron por esta actividad como algo transitorio, la dificultad para encontrar un empleo en el sector formal, en donde se obtenga más del salario básico (\$400) por ocho o más horas de trabajo, se tornaba cada vez más difícil.

2.1. Uber y las economías de plataformas

El capitalismo es creativo. A diferencia de otros “órdenes sociales institucionalizados” (Fraser 2014, 69), éste tiene una gran capacidad de reinención, que inclusive en momentos en donde parece estar en crisis, genera estrategias para salir airoso. Una de estas estrategias que surgieron a raíz de la crisis financiera del 2008 para salvar el capital y reinventar las relaciones entre el capital, el trabajo y la vida, fueron las economías de plataformas o *gig economy* (Srnicek 2017). Uno de los componentes claves de estas economías es su llegada en el momento donde el uso de Internet se tornaba más global y en donde dispositivos tecnológicos, como los teléfonos inteligentes, conquistaban a más usuarios. Es decir, que estas economías confluyen en un período en donde el capital financiero global estaba en crisis, dejando a miles de personas económicamente afectadas y sin empleo, y en donde simultáneamente se erguía otro brazo del capital corporativo ubicado en Silicon Valley a través del desarrollo tecnológico (Slee 2017).

La historia del capitalismo ha demostrado que la tecnología ha sido una de sus grandes aliadas a través del desarrollo de diversas revoluciones industriales. En la actualidad se habla de una revolución industrial 4.0⁹² marcada por los adelantos tecnológicos que ha permitido modificar, aún más, la relación entre el capital y el trabajo. Desde diversas corrientes de pensamiento como la libertaria o inclusive la marxista, el trabajo genera una suerte de emancipación y liberación; y lo que hace la tecnología y el uso de la ciencia en nuestros tiempos es producir mayor autonomía para el trabajo. Es decir, que a medida que el desarrollo tecnológico incrementa, se necesita menos trabajo (productivo) (Federici 2018). En el sector de los servicios, el desarrollo de la

⁹² “El ingeniero, economista y empresario alemán [...] fundador y presidente ejecutivo del Foro Económico Mundial, Klaus Martin Schwab, en el 2016, fue el primero en plasmar e identificar el fenómeno de la automatización y su impacto socioeconómico, en su libro ‘La Cuarta Revolución Industrial’, el cual establece que este proceso ‘implica nada menos que una transformación de la humanidad’. Schwab escribió que ‘estamos en el comienzo de una revolución que está cambiando fundamentalmente nuestra manera de vivir, trabajar y relacionarnos unos con otros’” (Moreno 2019, 17).

tecnología ha permitido que prácticas de explotación y vulneración de derechos incrementen, pues en nombre de la autonomía y ahora, del emprendimiento, la tecnología se convierte en una mediadora virtual entre la oferta y la demanda, sometiendo a quien vende su mano de obra por miserias, y, por ende, su libertad. Ya lo dice Federici “no es la tecnología per se la que nos degrada, sino el uso que el capital hace de ella” (Federici 2018, 44).

Autores como Srnicek (2017) sugieren revisar las crisis del capitalismo neoliberal desde fines del siglo XX para entender el surgimiento de las plataformas digitales del trabajo. Este ejercicio devela los patrones que han permitido la instauración de tecnologías disruptivas como las de las aplicaciones digitales en el funcionamiento de nuestras vidas y, particularmente, como mediadoras e invisibilizadoras de trabajo, como externalidades de estos procesos violentos de crecimiento del capital y dependencia del mercado. Como señala Alex Rosenblat “la tecnología frecuentemente nubla la línea entre trabajo remunerado y trabajo no remunerado, de la misma manera que la contribución de las mujeres al trabajo no valorado” (Rosenblat 2018, 32). Esta autora también sitúa el surgimiento de Uber en plena crisis financiera de 2008 y señala que “compañías de la economía colaborativa con raíces en Silicon Valley como Uber, frecuentemente enmarcan sus tecnologías como motores poderosos para la creación de empleos” (Rosenblat 2018, 22) (traducción propia).

De esta manera, en medio de crisis del mercado laboral, la economía de plataformas prometió cambiar el panorama de incertidumbre y generar empleos a través de la tecnología (Rosenblat 2018). Lo que hicieron, sin embargo, fue apropiarse de las motivaciones del movimiento social de la economía colaborativa para incentivar a que personas sin empleos, bajo el lema del compartir bienes y servicios, pudieran generar ingresos para las empresas a costa de su sacrificio. Tal es así que tanto la informalidad y precariedad se han disfrazado del discurso del “compartir”, del emprendimiento y la libertad de ser jefe de uno mismo, para generar un modelo de negocios que ha sido capaz de auto-posicionarse como la mejor opción en un mercado laboral fuertemente debilitado.

En uno de los viajes que realicé en Uber me encontré con Raúl, un conductor de 56 años, que lleva en la compañía desde hace un poco más de 2 años. Raúl, como vimos más arriba, también

sufrió las crisis de los 90 y perdió su empleo en una empresa de telecomunicaciones por lo que tuvo que buscar actividades para sostener a su familia y entre ellas surgió el taxismo. Raúl ha sido taxista desde hace aproximadamente 20 años y desde hace dos transitó hacia Uber para buscar “la excelencia en el servicio”. Sin embargo, cuando hablamos sobre Uber, debido a su experiencia en el sector del transporte de pasajeros convencionales, como él lo llamó, comentó:

Uber es parte del crecimiento tecnológico del mundo, de la universalización de los sistemas tecnológicos, es un fenómeno que se conoce como los unicornios dorados que se encierran en un círculo de una o un grupo de personas, y no les importa lo que sucede alrededor, al ser nosotros participes como temporales, somos desechables (Raúl, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 28 de febrero de 2020).

Mi colaborador, como muchas otras personas que hacen parte de estos trabajos mediados por la tecnología, sabe qué hace parte de un fenómeno mundial y que, si bien le permite generar ingresos, lo hace de una manera precaria e inclusive más informal que en otras actividades. En su caso, las condiciones en las que lo hace no le garantizan una vida digna; además de que sabe que para la empresa no es importante y son trabajadores desechables y reemplazables.

Durante el tiempo del trabajo de campo, sucedió otro fenómeno en el mercado de trabajo que venía arrastrando de años atrás y se intensificó en el último trimestre del 2019: los despidos masivos tanto en el sector público (25.000 aprox.),⁹³ como en el privado. Lo cual, de acuerdo a las conversaciones que mantuve con las personas conductoras repercutía en la baja demanda de carreras, tornando cada vez más complicado competir y conseguir su objetivo diario de \$40 promedio. Por ejemplo, Luis mencionó que uno de los problemas para que Uber ya no sea rentable, como en sus inicios, es la cantidad de personas que se han sumado a sus filas a raíz del desempleo “en Uber ahora es muy difícil hacer dinero, hay muchos conductores [...], si no hubiera tantos conductores, aún fuera rentable, pero también el problema es que hay mucha gente trabajando en esto” (Luis, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 2 de marzo de 2020). Ante esto, la empresa en enero de 2020, propuso una reconfiguración y restricción en el

⁹³ El Universo 2019. <https://www.eluniverso.com/noticias/2019/12/28/nota/7668180/25-mil-despidos-sector-publico-2019>

tiempo de trabajo de las personas conductoras que antes podían trabajar el tiempo que quisieran al día, tal como lo dicen en sus propagandas “tú decides tu tiempo de trabajo”, a limitar a 12 horas de trabajo diario conectados a la aplicación.

Para algunas personas conductoras, este hecho estaba justificado según la empresa debido a las altas tasas de accidentes de vehículos y que por seguridad la empresa plantea esta medida; sin embargo, para muchos otros, esta es una medida tomada para permitir que más gente ingrese a trabajar en las aplicaciones a la falta de empleo formal. De esta manera, se configura esta relación de poder y control que ejercen las aplicaciones sobre las personas trabajadoras, y ocultan la relación de dependencia laboral que alegan no tener, pero que sus restricciones y requerimientos de trabajo, juegan el papel de jefes evaluadores con la facultad para prescindir de ciertos conductores debido a la alta necesidad de personas por trabajar y otras por contar con un servicio.

2.2. La relación entre Uber y el Estado ecuatoriano

El 14 de julio de 2017 las portadas de varios medios de comunicación narraron la llegada de Uber a Ecuador. Una nueva forma de movilizarse por la ciudad, simple, segura y accesible, es lo que ofrecía para las personas usuarias. Simultáneamente, la empresa se posicionaba también como una oportunidad para generar ingresos fáciles, ser jefe de uno mismo, contar con horarios flexibles, mientras se esperaba una opción de trabajo formal. Esta es la retórica con la cual la empresa llega al país y con la que las personas conductoras a quienes entrevisté se ilusionaron en sus inicios, sin saber que sería una especie de trampa de la que difícilmente saldrían.

En cualquier país debería estar claro que cuando empresas multinacionales ingresan a competir en el mercado local, lo mínimo que debería exigir el Estado es un registro para poder regular y grabar impuestos. Sin embargo, Uber opera en mercados nacionales en muchos países del mundo con la misma estrategia: aprovecharse de la falta de regulación y ambigüedad de sus estatus y tener depositados su capital en paraísos fiscales. Según Sofía Scasserra:

Al no pagar impuestos, no tienen responsabilidad hacia el Estado, y al no estar alcanzadas por tribunales de defensa al consumidor, no tienen responsabilidad hacia los consumidores. Además, los trabajadores son meros “usuarios” o “asociados” a las plataformas, no empleados registrados bajo un sistema legal (Scasserra 2019, 50).

De esta manera, a pesar de no estar registradas en ningún sistema nacional y que los gobiernos son concededores de su forma de operar, no se cuenta con ningún mecanismo para controlar su funcionamiento ni la vulneración de derechos laborales a la que están expuestas las personas que trabajan con la plataforma.

De acuerdo a Iturralde (2015), la figura con la que opera Uber constituye una falta considerada “práctica desleal por violación de normas” (Iturralde 2015, 78), ya que la forma en la que opera es la misma que la de los taxis profesionales, solamente que están mediados por una aplicación tecnológica que hace las funciones de una cooperativa de taxis, pero no están regidos por ninguna normativa que regule el servicio de transporte de pasajeros (Iturralde 2015). Recordemos que la figura bajo la cual opera Uber en Ecuador y el mundo es la de servidor de tecnología y no de transporte, como debería. Inclusive, en el documento que funciona como contrato de servicios que las personas conductoras tienen que aceptar para poder ser habilitados y trabajar con la plataforma, dice lo siguiente: “Usted reconoce y acepta que Uber es un proveedor de servicios de tecnología que no ofrece servicios de transporte, no funciona como transportista, ni opera como agente para el transporte de viajeros” (Uber B.V. Contrato de Servicios actualizado 5 de enero de 2020, 1).

De esta manera, Uber dejaba claro que con la aceptación de este contrato se están entendiendo las condiciones que la empresa estipula, dejando poca alternativa de negociación a las personas conductoras. De tal manera, Uber en Ecuador no está constituida como una empresa que presta servicios de transporte sino que opera bajo la figura de prestadora de servicios de tecnología, lo cual difiere con las experiencias de los y las conductoras, que saben que están presentando un servicio de transporte parecido a un taxi y que está mediado por la tecnología y que, además “incurre en el supuesto desleal por violación de normas regulado en el artículo 27 numeral 9 de la Ley Orgánica de Regulación y Control de Poder de Mercados (LORCPM)” (Iturralde 2015, 78). De hecho, viola otras leyes más de tránsito, al no regirse a las normas y requerimientos de

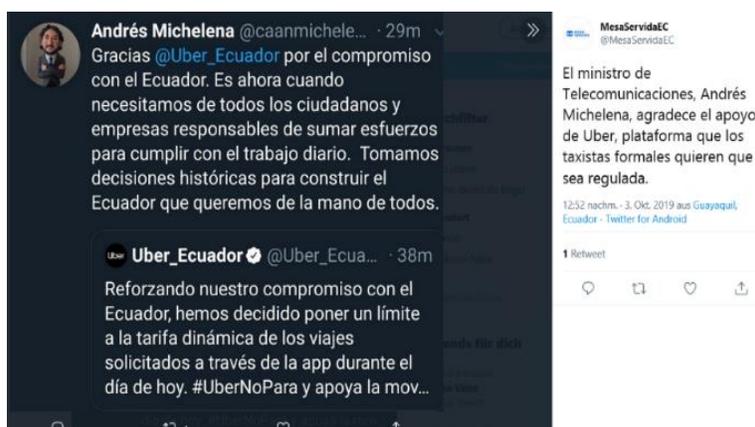
funcionamiento como operadores de transporte de pasajeros⁹⁴ y laborales,⁹⁵ al negar la existencia de una relación laboral con las personas conductoras.

En este contexto, la relación entre el gobierno ecuatoriano y la empresa Uber se da de manera tácita, pues el primero reconoce su existencia y también la violación de la normativa en la que incurre para su funcionamiento. No obstante, se aleja de su rol de regulador y más bien celebra su existencia. Un ejemplo paradigmático de esta relación se dio durante el paro nacional en octubre de 2019. En la cuenta de Twitter del ministro de Telecomunicaciones se felicitaba el aporte de Uber al país, en un contexto en donde el sector transporte se paralizó debido a la prioridad que dio el gobierno a la implementación de políticas impuestas por el FMI en torno al alza del combustible, entre otras medidas.

⁹⁴ “Uber incumple con la Constitución de la República ecuatoriana que ésta en su artículo 394 le faculta al Estado regular el transporte terrestre, a la adopción de una política de tarifas diferencias de transporte, regulaciones a las que no se somete Uber, bajo el modelo de negocio en el que se maneja en otros países. Asimismo, una segunda norma que infringe Uber es la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV). Para empezar, es importante antes establecer la definición del taxi en el ordenamiento jurídico ecuatoriano, en el Reglamento a la LOTTTSV define al taxi como el ‘automóvil de color amarillo destinado al transporte comercial de personas’. [...] tipo de servicio en el cual también encajaría Uber. [...]. Para esto, se requerirá de un permiso de operación establecido tanto en dicha ley como en su reglamento. Adicionalmente, estos servicios deberán ser prestados solamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas y que cumplan con los requisitos establecidos por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” (Iturralde 2015, 78-79).

⁹⁵ “Por una parte, Uber alega que no existe un vínculo laboral ya que sus conductores ‘son meros usuarios de la aplicación que lo único que firma con ellos es un contrato de prestación de servicios por el que la plataforma recibe una comisión del 20% sobre los ingresos generados por el conductor/usuario’; con lo que constituiría una relación de carácter civil y no de trabajo, alejándose así de la legislación laboral”. “[...] Sin embargo, para determinar la existencia de una relación laboral, haya o no haya contrato por escrito, se debe examinar la verdadera situación reflejada en los hechos más que en los aspectos formales; lo que quiere decir que la apariencia legal no prevalece sobre la realidad; ya que si bien el contrato es prueba indiciaria importante, lo que prevalece en el Derecho laboral es la real situación y la posición ocupada por el trabajador, sin importar la denominación” (Iturralde 2015, 92-93).

Figura 4. Cuenta de Twitter Ministro de Telecomunicaciones respecto a Uber



Fuente: cuenta de Twitter de Mesa Servida Ec. 3 de octubre de 2019.
<https://twitter.com/MesaServidaEC/status/1179816471242973184>

De la misma manera, en pleno momento de confinamiento por la pandemia, Uber envió mensajes a sus usuarios informando que se encontraba comprometida con la seguridad tanto de usuarios como conductores e informó que como empresa ponía a disposición de las autoridades de salud pública un equipo para “dar respuesta a la pandemia” (Uber correo, 14 de marzo 2020). Información que demuestra una relación cordial con el gobierno ecuatoriano que no está ejerciendo su rol de arbitraje, como sí fue por ejemplo el caso de Colombia al inicio de 2020, cuando Uber dejó de funcionar⁹⁶ y un mes más tarde regresó con ajustes y regulaciones.⁹⁷

En Ecuador, en diciembre de 2019, se pasó la Ley de Progresividad y Simplicidad Tributaria en la Asamblea Nacional para grabar 12% del IVA a plataformas digitales como Uber, pero según el legislador Patricio Donoso (CREO): “La Ley no las está regularizando como tal, sino que en el reglamento se tendrán que definir directrices que llevarán a las plataformas a la formalidad en sus actividades tributarias” (Donoso citado en El Comercio 2019a)⁹⁸. De este modo se reafirma el conocimiento del funcionamiento de estas plataformas bajo un modelo de negocio en donde prevalece la competencia desleal, pero al no estar sujeta de regulación Uber continúa manteniéndose en una posición privilegiada porque a quienes trasladaron ese impuesto fue a las personas usuarias y conductoras, reteniendo un valor superior al 25% establecido en el contrato

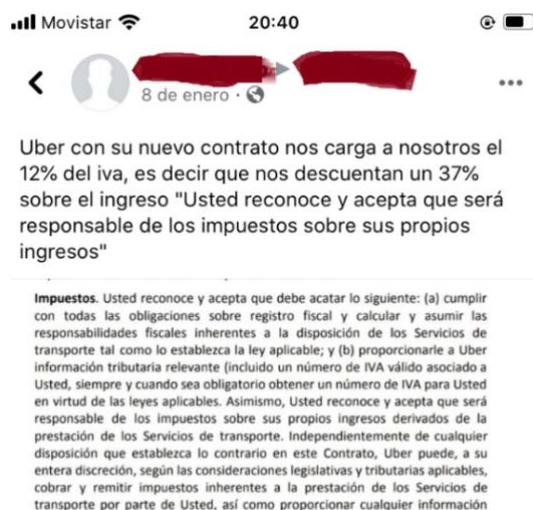
⁹⁶ <https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-51071910>

⁹⁷ Ver: Capítulo 2, contexto

⁹⁸ <https://www.elcomercio.com/actualidad/iva-servicios-plataformas-digitales-impuestos.html>

de servicios. Por ejemplo, en varias conversaciones informales que mantuve con conductores de Uber mencionaban que desde que pasó esa Ley en la Asamblea ellos empezaron a ver que sus ganancias eran menores por cada carrera recorrida y que ahora a las personas usuarias se les cobra una tarifa por el servicio.

Figura 5. Reflexión conductor de Uber en una red social, reclamando por la grabación del IVA en discusión en la Ley aprobada por la Asamblea Nacional



Fuente: Captura de pantalla redes sociales de conductores de Uber. Fecha: 10 de enero de 2020

Es importante señalar que la puesta en marcha de esta ley aprobada en diciembre de 2019, inicia en septiembre de 2020; sin embargo, lo paradójico es que a pesar de que aún no entraba en vigencia esta ley desde enero de 2020, las personas conductoras notaban ya en sus ganancias retenciones mayores a lo ofrecido por la empresa en sus tarifas estándares que corresponden a un 25% del costo de la carrera.

Al mismo tiempo, la facilidad con que empresas como Uber se mueven y posicionan en el mundo, responden también a sus “condiciones de posibilidad política en el plano geopolítico” (Fraser 2014, 68). Es decir, que debido a las conexiones y las relaciones políticas con las que el capital acuerda su expansión, se facilita sin importar en qué territorio se asiente. Algo en lo que coincide Irma Arriagada al afirmar que, en el mundo del trabajo, y lo que se ha visto igualmente en Latinoamérica: las conexiones de los mercados globales, la tecnología y el capital, de la mano

con el desentendimiento del Estado con el mercado comprometen el desempeño de la vida de las personas trabajadoras, así como las condiciones en las que operan (Arriagada 2006).

El hecho de que Uber esté registrada en los Países Bajos implica que el pago a las personas conductoras en Ecuador se realiza bajo una transacción internacional, lo cual involucra que muchos deben abrir una cuenta en un banco que no cobre una tarifa por ingresos de divisas. De acuerdo a Scasserra: “Esta agenda, impulsada por las grandes corporaciones de tecnología, determina el marco regulatorio de las plataformas. Pero lo cierto es que la mayoría de éstas tiene domicilio en paraísos fiscales y carecen de oficinas comerciales en los territorios nacionales” (Scasserra 2019, 50).

Andrea, una conductora que llevaba un año trabajando con la plataforma me manifestó que cuando ingresó a Uber tenía una cuenta en un banco, pero debido a que cada vez que le depositaban en su cuenta le restaban un porcentaje por transacción tuvo que abrir una cuenta con el Banco del Pichincha para evitar este problema (Andrea, conductora de Uber, en conversación con la autora, Quito mayo 2019).

Figura 6. Comentarios sobre el cobro que hace Uber cuando deposita a las personas "socias-colaboradoras" en bancos diferentes al Banco del Pichincha



Fuente: captura de pantalla redes sociales de conductores de Uber. Fecha: 20 de enero de 2020

En este punto, es importante reconocer cómo funcionan las redes del capital: Uber, la banca y el Estado mirando desde lejos la forma precarizada y explotada en la que miles de personas dedican su vida, tiempo y bienes a una actividad que está distante de brindarles mejoras en sus vidas. De

acuerdo a Raúl, en esta ecuación también es importante incluir a las empresas concesionarias de autos, que ofrecen descuentos y créditos “atractivos” a quienes tienen la necesidad de trabajar en Uber (Raúl, conductor de Uber, en conversación informal vía Zoom con la autora, octubre de 2020).

3. Trayectorias laborales de conductores y conductoras de Uber en función del género, la edad y la nacionalidad

Al “pedir un Uber”, una nunca sabe con quién puede encontrarse. Los y las conductores pueden ser jóvenes o personas adultas, mujeres, hombres o de alguna diversidad sexo-genérica, personas ecuatorianas, migrantes, profesionales, estudiantes, madres y padres de familia. Lo único que pude ver que conectaba a todas las personas con las que me crucé en esta actividad, fue la de necesidad de generar un ingreso en un contexto de crisis permanente y unas trayectorias laborales fracturadas y pauperizadas.

De las 16 entrevistas que conduje, así como en las varias conversaciones informales que mantuve, una de las motivaciones principales para trabajar en esta plataforma digital fue la de no contar con empleo previamente, a pesar de haber buscado uno. En medio de un mercado laboral debilitado, trabajar en una app se ha vuelto en lo más cercano para subsistir. Este es el caso de Fausto, conductor de 34 años, Licenciado en Educación física y en Uber desde hace 11 meses:

Cuando empecé el Uber, dije bueno va a ser un lapso de tiempo hasta encontrar trabajo, entonces comencé a mandar carpetas, pero me ofrecían sueldos bajos, mucha carga laboral, entonces yo hacía el análisis, decía no pues, aquí estoy ganando más, hasta que me salga algo mejor y más o menos unos 7 meses más o menos que ya no, ya dejé, unos 3 – 4 meses busqué trabajo y luego dije ya nada (Fausto, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 12 de febrero de 2020).

A continuación, se presenta una tabla que recoge las motivaciones de las personas conductoras para ingresar a trabajar en Uber, combinada con el tiempo que llevan trabajando en la aplicación y su nivel de educación.

Tabla 4. Personas conductoras de Uber y su situación en relación al trabajo

N°	Género	Edad	Estudios	Tiempo Uber	Situación laboral antes de Uber
1	M	34	Lic. Ed. Física	11 meses	Desempleado
2	F	33	Adm. Hotelera (7mo nivel)	24 meses	Desempleada y necesitaba tiempo con hijas
3	M	60	Mecánico automotriz/actor	12 meses	Desempleado
4	F	36	Auditoria y conta. (falta examen)	18 meses	Desempleada
5	M	30	Psicología (dejó)	5 meses	Desempleado y oportunidad
6	M	39	Psicólogo clínico	18 meses	Desempleado
7	M	40	Antropología pero no egresó, danza	20 meses	Desempleado
8	M	55	Licenciado en cultura física, deportes y recreación	18 meses	Desempleado
9	M	32	Secundaria	24 meses	Desempleado
10	F	22	Primer semestre pedagogía y lengua	10 meses	Desempleada
11	M	31	Estudiante de maestría	14 meses	Estudiante
12	M	56	Chofer de taxi	28 meses	Desempleado
13	F	48	Estudió ventas	5 meses	Desempleada
14	F	33	Economista	5 meses (agosto 2018)	Desempleada
15	F	28	Estudió idiomas (3 semestres)	12 meses (mayo 2019)	Desempleada
16	M	32		24 meses	Desempleado

Fuente: Datos tomados del trabajo de campo

Las personas que entrevisté mencionaron que una de las motivaciones principales para trabajar en Uber fue la de no tener empleo a pesar de buscarlo activamente. Así lo comenta Luis:

La situación del país es deprimente y no tiene un punto en el que se diga..., o sea no puedo ver de aquí a 6 meses y decir va a cambiar, entonces pasa de que, conforme van aumentando los días, a lo mejor más gente se queda sin trabajo, sin ingresos y lo que ven más fácil ahora son los aplicativos Uber, Uber Eats, Glovo, tantas cosas que hay para poder hacer dinero extra y todo el mundo ingresa (Luis, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 2 de marzo de 2020).

Sin embargo, la opción de pensar en hacer de Uber una actividad permanente o transitoria también depende de otros factores, por ejemplo, el género y si las personas conductoras tienen

responsabilidades de cuidado; o la edad, pues conforme aumenta el mercado laboral se ve más limitado, y peor aún si es que se es migrante. Estos tres factores interesan aquí particularmente porque juegan un papel importante en el desarrollo de las trayectorias laborales. De acuerdo a Arnold y Aung “la vulnerabilidad que surge de los trabajos precarios es específica a los contextos y está segmentada por género, raza, etnicidad, ciudadanía, estatus y religión” (Arnold y Aung 2011 citado en Arnold y Bongiovi 2013, 290). Es decir, se torna pertinente reconocer las relaciones de poder que subyacen en estas categorías que histórica y políticamente son generadoras de desigualdad.

Uber habla de generar opciones iguales para todo tipo de personas, lo cual difiere de lo que ocurre en la realidad. De hecho, de acuerdo a Scasserra “la fuerza laboral que constituye el empleo de plataformas tiende a pertenecer a sectores vulnerables, con la cual se presta aún más a la precarización y la explotación” (Scasserra 2019, 53). Entre ellos están jóvenes o personas en una etapa más avanzada de su vida laboral activa y personas migrantes. El trabajo de campo también muestra que las personas que trabajan en Uber están atravesadas por categorías que les ubica en condiciones mayores de vulneración y en “las formas de pago más bajas de la economía de plataformas” (Hunt y Saman 2019, 14) (la traducción es mía).

3.1. Entre la necesidad, la precariedad y la edad: trabajar en Uber porque no hay otra opción

La edad funciona claramente como factor que incide e intensifica las limitaciones para acceder a un empleo formal. En momentos de crisis, poblaciones vulnerables, inclusive dentro de la PEA, son las que más sienten el golpe, ya lo dicen Carrasquer y Recio: “los jóvenes de ambos sexos y las personas adultas mayores de 45-50 años conforman el grueso de colectivos que peor soportan en el mercado de trabajo, el impacto de la crisis” (Carrasquer y Recio 2013, 185).

Una mañana en pleno mes de febrero pedí un Uber para trasladarme de Quito a Cumbayá, uno de los valles alrededor de la ciudad. Vino por mí Eduardo, conductor de 55 años, licenciado en cultura física, deportes y recreación que llevaba en Uber 18 meses. Eduardo vino en un auto pequeño y amablemente me preguntó, lo que suelen preguntar las personas conductoras en Uber: si es que estaba bien la emisora de radio que escuchaba. Le pregunté a Eduardo mis preguntas de

rutina con conductores y le conté que estaba haciendo esta investigación, inmediatamente Eduardo decidió colaborar conmigo. Así como Eduardo, conductores como Ángel de 60 años y Raúl de 56, y otros conductores con quienes tomé viajes en Uber comprendían el grupo de colaboradores que a mayor edad más disponibilidad tenían para conversar conmigo sobre las condiciones en las que trabajan en Uber; esto debido también a la amplia experiencia en otros trabajos y actividades comerciales que han desempeñado a lo largo de sus vidas, que les permitía identificar las diversas vulneraciones que la empresa representa sobre los derechos de las personas trabajadoras.

Eduardo perdió su trabajo como profesor de educación física en un colegio en Quito e inmediatamente ingresó a Uber a trabajar. Inició con el auto que tenía, pero como las políticas de Uber hacen que trabajar en autos de años menores a 2009 sea una limitante, consiguió un préstamo y cambió su auto a uno más pequeño, pero de año más reciente. Cuando le pregunté si estaba buscando otro trabajo aparte de Uber, me respondió: “ya con mi edad, yo creo que ya no podría encontrar trabajo” (Eduardo, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 18 de febrero de 2020). Al igual que Eduardo, Ángel de 60 años, que había sido profesor de teatro en un colegio de Quito y que también perdió su trabajo hace un año, entró a trabajar en Uber por necesidad y sin expectativas de poder encontrar a su edad otra cosa. Su esposa perdió su empleo igualmente en los últimos meses y el único ingreso en el hogar es Uber. Por su parte, Raúl, de 56 años, y que ha sido conductor de taxi por la mayor parte de su vida, también encontró en Uber una opción para generar ingresos, puesto que vendió su puesto de taxi formal años atrás para comprar un auto grande y brindar servicio de transporte provincial privado, pero no resultó. Raúl manifiesta con incomodidad que para la sociedad ecuatoriana “una persona pasada los 30 años ya es vieja para una actividad económica, más aún una persona de 50-65 años. Lo que en otros países les valoran por su experiencia” (Raúl, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 3 de marzo de 2020). Estas experiencias de vida son particularmente interesantes, puesto que develan cómo la edad, deviene un factor que influye en la degradación y limitación de oportunidades para acceder a un trabajo que garantice los medios para una vida digna y, sobre todo, que vele por un futuro y jubilación segura. La carencia de seguridad social, la flexibilidad y la precariedad con la que han llevado trabajos anteriores estos conductores, debido a razones

estructurales propias de un mercado laboral deteriorado del país, los ha llevado a aceptar trabajos como los de plataformas enganchados por la esperanza de días mejores.

En este grupo de conductores está también Martín, chofer migrante de 65 años, quien trabaja 12 horas diarias y considera que a su edad debería estar descansando, pero no puede debido a que no cuenta con las posibilidades económicas para asegurar su jubilación (Martín, en conductor de Uber, en conversación informal con la autora, Quito, 11 de marzo de 2020). Martín migró hace tres años debido a la crisis en Venezuela, en donde era fotógrafo profesional de eventos, pero en Ecuador su profesión no le ha permitido sostenerse, por lo que ha tenido que experimentar muchos trabajos, entre ellos chofer en Uber.

Estas experiencias de exclusión violentas del mercado laboral, como lo han vivido estos conductores de Uber responden a las lógicas del mercado que, según Natalia Quiroga “excluyen a grandes sectores de la población, que tienen la capacidad de trabajar, pero no pueden encontrar actividades remuneradas para ocuparles” (Quiroga 2015, 4). En el caso de encontrarlas son, además, precarias, no cuentan con condiciones dignas, seguro social y están principalmente ubicadas en la informalidad. Lo curioso en estos casos es que las plataformas digitales fomentan el imaginario neoliberal del “puedes ser lo que desees” gracias a la tecnología, da igual la edad tengas, el género con el que te identifiques, la experiencia laboral con la que cuentas; sin embargo, una vez dentro las experiencias difieren y están lejos de permitirles llegar a ser “lo que una vez desearon”.

En el otro extremo de los grupos etarios “dispuestos” a trabajar en las plataformas digitales, se encuentran las personas jóvenes. De acuerdo a Scasserra para la mayoría de jóvenes el “empleo de plataformas es en muchos casos, el primer empleo” (Scasserra 2019, 53). En contextos en donde el trabajo es escaso, estos empleos se presentan como alternativas atractivas basadas en el emprendimiento y la accesibilidad para mano de obra joven sin experiencia. Debido a las transformaciones del mundo del trabajo y la exacerbación de la flexibilización laboral, el intento de las personas jóvenes para entrar al mercado laboral es cada vez menos certero, lleno de barreras y carente de oportunidades (Calderón y Campos Ríos 2014). Adicionalmente, es importante señalar que este perfil de población joven y sin empleo está correlacionada con

categorías como la clase y el género que hacen que encontrar un trabajo se haga aún más difícil. De acuerdo a la OIT:

Los jóvenes tienen tres veces más probabilidades que los adultos (la población de 25 años de edad o más) de estar desempleados. Aunque esto obedece en parte a [...] su limitada experiencia laboral [...], también existen importantes barreras estructurales que impiden a los jóvenes incorporarse al mercado de trabajo (OIT 2020, 2).

Según este informe de la OIT las mujeres jóvenes están más expuestas a caer en el desempleo y quedarse sin ningún tipo de formación que les permita competir en el mercado laboral. Esto se debe a roles y estereotipos de género, así como también la exposición a violencias también de género y económicas, entre otras. De acuerdo a las cifras del INEC, a diciembre de 2019, 116.960 jóvenes (15-24 años) se encontraban desempleados en el país y ellos, la mayoría, eran mujeres (INEC-ENEMDU 2020).

Durante el trabajo de campo, conocí a una conductora de 22 años, Ana, que a diferencia de otros conductores entrevistados cumple con la modalidad de chofer en Uber. Es decir que trabaja para alguien que es dueño del auto que conduce, pero está registrada en la plataforma bajo su nombre y con el auto de alguien más. De esta manera, Ana no solo debe entregar el porcentaje que la plataforma cobra por “facilitar” el servicio, sino que también tiene que pagar una cuota diaria, semanal o mensual a la persona dueña del auto. Es decir, la situación de abuso y explotación se intensifica más. Es decir que tiene hasta tres jefes: la aplicación, la persona dueña del auto y la persona usuaria en un trabajo que, en primera instancia, está promocionado como una alternativa de trabajo “sin jefe”.

Ana empezó en Uber en mayo de 2019 y estaba emocionada por poder ganar los \$180 semanales que vio en un anuncio sobre el trabajo en la empresa. Sin embargo, como lo señaló la entrevistada molesta: “el anuncio te pone, que vas a ganar \$180 a la semana, pero mentira, los \$180 son lo que tú le vas a dar al dueño, entonces uno piensa \$180 para mí, ¡chévere!, se solucionan mis problemas en la semana, ¡mentira!” (Ana, conductora de Uber, en conversación con la autora, Quito, 13 de febrero de 2020). El trabajo de Ana en Uber se asemeja a la figura de “trabajo aficionado” que señala Abilio (2018), en donde la persona que trabaja lo pone todo, asume los

riesgos, invierte todo su tiempo con tal de ganar algo. Y aunque Ana, no es dueña del auto, solo lo conduce, cualquier malogramiento del vehículo queda a su responsabilidad. Así, Ana, trabaja los siete días de la semana, inclusive el día que por su número de placa no puede circular, ella lo hace en la noche, ya que tiene que conseguir el dinero para entregar la caja. Con bastante frecuencia Ana trabaja 36 horas seguidas para poder cumplir con su compromiso con el dueño. Si bien Ana estaba buscando trabajo, también estaba pensando con su novio en conseguir un auto propio para trabajar en Uber, por las dificultades que pasa para conseguir un trabajo formal siendo mujer y joven:

Es que ese es otro problema también, generalmente piden chicas de 20 – 22 años con experiencia de 5 – 4 años y es imposible y más que nada uno busca, incluso pone ahí que quiere de 18 a 28 años con experiencia de tantos años, pero si no le dan a uno la oportunidad, no va a adquirir la experiencia (Ana, conductora de Uber, en conversación con la autora, Quito, 13 de febrero de 2020).

Se ratifica, por lo tanto, que categorías como la edad, el género y la clase funciona como un “eje de desigualdad” efectivo en el mercado de trabajo (Carrasquer y Recio 2013), permitiendo que prácticas de abuso y subordinación operen de forma particularmente incisiva sobre mujeres jóvenes en busca de una oportunidad para generar ingresos. Castel señala que una de las características del mercado laboral tiene que ver con “la instalación en lo provisional como régimen de existencia” (Castel 1997 citado en Abilio 2018, 40). En este sentido, saltar de un trabajo a otro se transforma en una experiencia normalizada, particularmente para ciertos sectores vulnerables. En el caso de Ana, su experiencia en Uber no es más que el último eslabón de una serie de experiencias previas laborales sujetas a subordinación y explotación por el hecho de ser joven, mujer y con necesidades; lo que lleva a pensar en Uber como un escalón más dentro de una trayectoria marcada por la precarización y el abuso permanente. A pesar de ser muy joven, mi colaboradora había tenido ya una vasta experiencia laboral desde los 14 años:

Mi primer trabajo fue ir a lavar ropa ajena, ese fue mi primer trabajo, el segundo fue a pelar papas, picar cebolla, luego con la señora del hornado, luego fue en el bus como cobradora, ¡ah!, también trabajé en una empresa distribuidora de productos de limpieza, mientras estudiaba en el colegio, eso fue en 6to curso, estudiaba en la mañana, tarde me

iba a trabajar, en la noche me iba a hacer deberes y me iba a dormir; me sacrifiqué un mes, pero fue gratificante lo del pago a fin de mes, la verdad. Después me independicé, me fui a vivir aparte, entré a trabajar en el *call center* del IESS, seguí con lo de zanquera, animadora y promotora, luego entré a la Industrial Pesquera, por último, entré a trabajar en esto de la indexación de documentos, también estuve un tiempo de secretaria; y ya por último me quedé en Uber que es en lo que más he aguantado en realidad (Ana, conductora de Uber, en conversación con la autora, Quito, 13 de febrero de 2020).

Las experiencias de Ana en Uber y en sus trabajos anteriores regresan a la problemática general de un mercado que presiona a las personas trabajadoras a aceptar cualquier oferta con tal de ganar algo para sobrevivir, y se profundiza en la intersección de género, edad y clase. Particularmente y no de manera coincidental, las experiencias laborales de Ana también han estado insertadas en sectores u ocupaciones feminizadas. Aunque Ana es consciente de la explotación en la que desarrolla su actividad, está convencida que, en este momento, lo que le toca es seguir aguantando hasta conseguir un auto propio y ser ella, de verdad, su propia jefa (Ana, conductora de Uber, en conversación con la autora, Quito, 13 de febrero de 2020). Durante nuestro encuentro se podía apreciar claramente cómo la consciencia de la explotación se ve sin embargo atravesada por retóricas de la propia empresa (el emprendedurismo, el ser jefe de uno mismo) y cómo les sirve para conquistar a población vulnerable y excluida económicamente.

Como parte del seguimiento y prácticas cercanas con las personas conductoras que colaboraron con esta investigación, continué en contacto con Ana durante la pandemia desde marzo de 2020. Debido a la COVID-19, como lo mencionamos anteriormente, Uber detuvo sus servicios para transporte de personas en los dos primeros meses. Esta situación obligó a Ana a migrar a Guaranda a donde su familia por un par de meses hasta que pueda conseguir otro auto para trabajar en Uber. Iniciado el semáforo amarillo, en junio de 2020, Ana trabajaba de chofer en dos autos diferentes con las aplicaciones, pero no le resultaba de gran ganancia, así que empezó a realizar viajes interprovinciales por los siguientes meses. Finalmente, en octubre Ana sobrelleva un accidente conduciendo con la aplicación, sufrió graves afectaciones que le causaron su inmovilidad, aparte de que el causante del accidente, quien además estaba en estado etílico, no asumió los costos. La aplicación no hizo nada por ayudar a Ana ni a cubrir los costos en la casa de salud, ni su reposo médico por 21 días, ni mucho menos las facturas a pagar por el arriendo de

la habitación en donde vive, alimentación ni servicios básicos durante esos días que no generará ingresos para sobrevivir. Ahora Ana está luchando por obtener un cupo para ingresar a la universidad a estudiar derecho; y así poder demandar a la empresa Uber y proteger a sus compañeras en las aplicaciones.

3.2. Uber ¿una oportunidad en iguales condiciones para las mujeres?

La incorporación de las mujeres al mercado laboral y sus condiciones ha sido un interés de la economía feminista. De hecho, académicas como Alison Vásquez (2012) e Irma Arriagada (2006) mencionan que la inserción de mujeres urbanas al mercado laboral en América Latina surge a partir de la adopción de políticas neoliberales que impulsan a las mujeres a salir de la esfera doméstica y buscar empleo remunerado, pero en condiciones de flexibilidad, desregularización, pérdida de seguridad social e informalidad. Este impulso profundizó además la división sexual del trabajo, haciendo que las diferencias de género penetren y segreguen el mercado laboral a través de prácticas como salarios inferiores al de los varones (De la O y Guadarrama 2006). Es importante mencionar que si bien a fines del siglo XX, mujeres urbanas se van insertando en el mercado laboral, mujeres indígenas y de la ruralidad de diversas edades ya hacían parte del mercado laboral doméstico latinoamericano, solamente que en su mayoría sin paga.

El desarrollo tecnológico y el creciente uso de internet a nivel mundial vienen acompañados de propuestas de empoderamiento económico de sectores de la población vulnerables como las mujeres (Hunt and Saman 2019; Hidalgo 2020). Sin embargo, aunque las economías de plataforma que se anuncian como capaces de reducir la brecha de género, presentan características excluyentes en relación a esta reducción. De hecho, existen menos mujeres que hombres trabajando en las plataformas digitales del transporte. Es el caso de la empresa Uber que, al estar ubicada en el sector de transporte, el cual ha estado predominantemente masculinizado, existen menos mujeres que logran incorporarse y sobretodo permanecer (Cook *et al.* 2018; Hunt and Saman 2019).

Durante el trabajo de campo las experiencias con conductoras mujeres fueron pocas. A pesar de que la aplicación te permite rechazar a los y las conductoras hasta que aparezca en tu pantalla

algún perfil de tu elección, y lo hice varias veces corriendo el riesgo de que mi puntaje como usuaria bajara,⁹⁹ viaje solamente con 4 conductoras mujeres. Según los cálculos de algunos conductores con los que conversé, de cada 1.000 conductores varones, 100 o 200 podrían ser mujeres. Para las conductoras con quienes conversé de hecho, saltar de otro tipo de trabajos a Uber, sobre todo si ya han estado antes en el mercado laboral formal representa una disminución de las condiciones laborales aún más profunda. Cabe recalcar que las mujeres que conducen en Uber, así sean una minoría, están atravesadas por experiencias diferentes y cuentan con motivaciones diversas para trabajar en la plataforma. No obstante, las situaciones que se relatan a continuación se centran en las vulneraciones estructurales a las que están expuestas muchas de ellas, producto de los roles y estereotipos de género, acceso y uso de la tecnología y violencias machistas establecidas en sociedades patriarcales, como la ecuatoriana.

Como mencioné anteriormente, conocí a Mónica, conductora de 33 años que lleva en Uber dos años, en un viaje corto en Quito. Mónica es madre de dos niñas y divorciada, comenta que ingresó a Uber por un cambio en su vida familiar. Mónica estudio la universidad hasta 7mo nivel, pero por sus niñas tuvo que dejar la carrera y dedicarse a trabajar. Estuvo empleada en una empresa exportadora de flores, se encargaba de la comercialización, trabajaba 8 horas diarias y contaba con salario fijo. Es sin embargo el paso por un divorcio lo que la obliga a dejar su trabajo formal para hacerse cargo de sus hijas. Estuvo desempleada por un tiempo, pero después, por la necesidad, ingresó en Uber (Mónica, conductora de Uber, en conversación con la autora, Quito, 24 de febrero de 2020). A pesar de que Mónica no terminó la universidad ni contaba con algún título relacionado a los negocios de exportación, su carisma e inteligencia le llevaron a ocupar cargos de alta responsabilidad en la exportadora de rosas en la que trabajó antes de Uber. Inclusive, cuando le pregunté sobre las actividades de recreación que hacía antes de ingresar a Uber en sus trabajos anteriores, ella mencionaba que hasta extrañaba leer un libro de camino a casa en el bus después del trabajo. Ahora con Uber no tiene tiempo para ella.

⁹⁹ La aplicación controla tanto a personas usuarias como a las personas conductoras, condicionando su estancia en la aplicación de acuerdo a su puntaje otorgado por el otro: conductora o usuaria. Una de las condiciones para reducir el puntaje máximo “5 estrellas” es el de rechazar varias veces a conductores o usuarios cuando se solicita un viaje. La diferencia es que el control es más severo desde la aplicación a las personas conductoras pues los pueden desactivar o lo que equivaldría a un despido. Además de que, este control sobre los puntajes o *ratings* de las personas conductoras, principalmente, tiene más peso para la toma de decisiones de la ecuación algorítmica sobre el desempeño de las personas conductoras.

En este sentido, la trayectoria laboral de Mónica se ve afectada por razones relacionadas al género y las responsabilidades de cuidado y provisión asociadas a sus hijas. El cambio en la estructura de su familia, la lleva a regresar a vivir con su madre y hermano y a dedicarse a hacer Uber para sobrevivir. Como ella lo menciona “una cuando es madre soltera dice me dejo explotar por la aplicación, porque quién más me va a dar trabajo” (Mónica, conductora de Uber, en conversación telefónica con la autora, Quito, 7 de mayo de 2020). Mónica ha buscado ingresar a un trabajo formal, de nuevo, por todas las garantías y seguridades que estos brindan, pero la condición en la que se encuentra le limita y le llevan a continuar en trabajos como Uber que se aprovechan de las vulnerabilidades a las que se enfrentan las mujeres.

Desde que hace Uber, Mónica puede administrar las actividades de cuidado con la posibilidad de generar algo de ingresos y pagar sus deudas. Sin embargo, el carro que conduce no es suyo y sabe que solo lo podrá usar hasta finalizar el 2020, ya que su hermano, dueño del auto, dispondrá de él otra manera. Aunque quisiera continuar con Uber, el hecho de no tener un auto hace que pensar en el futuro sea incierto. La experiencia de Mónica nos regresa a la reflexión de Scasserra quien reconoce que el trabajo en plataformas puede ofrecer “la oportunidad de conciliar la vida laboral con su vida personal [...] y sin dejar de percibir ingresos, aunque sea mínimos, en el mercado de trabajo” (Scasserra 2019, 53). El problema radica que en los trabajos en plataformas la incertidumbre es constante. No se sabe cuánto se va a ganar diariamente, pero, además, no les permite salir de la situación de necesidad, más bien las atrapa dentro. Por otra parte, si van en busca de trabajo, la experiencia en Uber no cuenta como “trabajo”, constituyéndose en un tiempo vacío para la trayectoria laboral de quienes conducen.

De acuerdo a Hunt and Saman (2019), para las mujeres ya es un reto permanecer en trabajos de plataforma y mucho más conseguir salir con ganancias de ellos. En mayo de 2020 volví a tener contacto con Mónica y me comentó que ya no sabría qué actividad económica iba a realizar en los próximos meses y que Uber posiblemente no sería una opción. Como lo señalé anteriormente, debido a la pandemia había decidido dejar de hacer Uber porque le resultaba riesgoso para sus hijas.

La mediación de la tecnología en los trabajos en plataformas digitales, cumplen una función de invisibilizar las condiciones en las que trabajan las personas y quienes son las personas que están “facilitando” el servicio. Es decir, que poco se conoce de quienes conducen Uber y, sobre todo, las motivaciones que los llevaron a trabajar ahí. Las experiencias de las conductoras mujeres están cargadas de los sesgos de género incrustados en el mercado de trabajo, los cuales hacen que trabajen menos horas, sientan inseguridad, estén expuestas a violencias machistas y patriarcales como acoso sexual, además de los estereotipos de género asociados a la conducción.

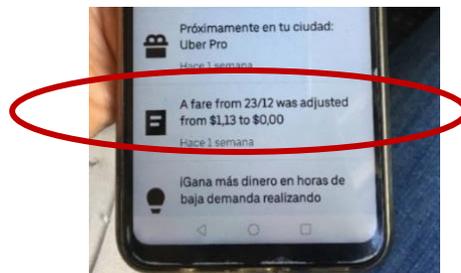
Marianela, una conductora de 48 años que lleva haciendo Uber 5 meses se siente decepcionada de su decisión de trabajar en la aplicación. Como ella lo señala, “por la miseria que me pagan” (Marianela, conductora de Uber, en conversación con la autora, Quito, 9 de febrero de 2020). Desde muy joven Marianela salió a trabajar para mantener a su familia, a raíz de que su padre abandonó a su madre y hermanos. Ella terminó el colegio y empezó a trabajar siempre en el área de ventas. En su trayectoria laboral ha estado convencida de la importancia del esfuerzo para prosperar y sobretodo es consciente de la necesidad de contar con condiciones justas para trabajar: salario básico, seguridad social, beneficios empresariales, entre otros, y éstas han sido sus luchas en todos los trabajos que realizó, pero no se imaginó que llegar a Uber le dejaría sin herramientas para demandar sus derechos.

Los trabajos de Marianela han estado comprendidos en las ventas y comercio, su último trabajo en el que permaneció 14 años le había permitido mucha más estabilidad. Marianela inició trabajando en un laboratorio fotográfico, asumiendo responsabilidades grandes debido a su capacidad, sin embargo, según comenta, no logró acceder al puesto más alto de esta empresa, ella cree que se debe al ser mujer. Sus siguientes trabajos estuvieron comprendidos en el área comercial y de bodega de un laboratorio farmacéutico, pero en ellos sufrió explotación y vulneraciones de derechos, como bajos salarios y malos tratos. Por ello, cuando Marianela se refiere a su último trabajo ella habla con mucho orgullo todos los logros y seguridades que en este tenía. Por ejemplo, su último salario oscilaba los \$1.500, los cuales le permitieron mantener a sus hermanos, su hijo y su madre, pero en marzo de 2019 decidió renunciar debido a injusticias y violaciones de derechos laborales. Los meses siguientes descansó, pero pronto la necesidad por genera un ingreso le llevó a pensar en Uber como una alternativa, pues no lograba conseguir otro

trabajo (Marianela, conductora de Uber, en conversación con la autora, Quito, 9 de febrero de 2020).

En las experiencias previas de trabajo de Marianela, ella podía protestar en contra de las irregularidades que vivenciaba. Ahora en Uber no tiene a quien reclamar. Un ejemplo de esto, me lo mostró Marianela durante la entrevista. En diciembre de 2019 realizó un viaje el cual fue pagado por el cliente y cobrado por la aplicación. Sin embargo, en enero de 2020, Uber restó ese valor facturado del viaje sin explicación de su cuenta, sin darle oportunidad para quejarse.

Figura 7. Captura de pantalla sustracción ganancia cuenta conductora de Uber



Fuente: Datos de Marianela. Fecha: 09-02-2020

Marianela está próxima a cumplir 40 años y reconoce la dificultad que eso representa para encontrar otro trabajo. Cuando terminamos la conversación Marianela comentó que dejaría de hacer Uber por la inseguridad a la que también está expuesta por ser mujer, así como otras desigualdades. Está pensando en iniciar un emprendimiento de comida con su madre para de esa manera contribuir con el sostenimiento de ella y su hijo, pues sabe que ya no podrá mantener a sus hermanos como lo había hecho hasta antes de Uber en 2019.

Frente a este testimonio encontramos sin embargo el de Amanda. Se trata de una de las conductoras de 40 años con quien pude mantener una larga conversación informal. Amanda llevaba haciendo Uber un par de meses y su experiencia, a pesar de que es corta y estar consciente de las inseguridades relacionadas con la conducción, representaba un cambio de actividad que le había brindado seguridad. La trayectoria laboral de Amanda ha estado atravesada por la informalidad y la precariedad. Desde joven se hizo cargo de su familia y, como madre soltera, también asumió la responsabilidad económica de sus hijos. Antes de ingresar a Uber,

Amanda vendía habas fritas en una esquina en el Sur de Quito. Ella comenta que su hijo mayor le ayuda con el arriendo y lo que le sale en Uber diariamente le alcanza para la comida que es lo mismo que obtenía diariamente vendiendo habas en las calles. Lo que ha cambiado, comenta Amanda, es que su novio compró el auto para que ella trabaje en Uber porque para él era muy inseguro verla vendiendo en la calle. En este sentido, trabajar en Uber para Amanda ha representado casi un ascenso social. Detrás de este hecho, no obstante, la actividad que realiza – aunque ella no lo diga abiertamente– sigue exponiéndola a vulneraciones, carencia de derechos laborales y riesgos, a lo que se adjunta ahora el que tiene que asumir junto a su pareja una deuda mensual de \$310 por la cuota del auto, para los cuales ella aporta \$10 diarios porque de otra manera no puede llevar nada a casa para la merienda (Amanda, conductora de Uber, en conversación informal con la autora, Quito, marzo 2020)

3.3. La nacionalidad como un factor de exclusión e incremento de precariedad aun en trabajos como Uber

Ecuador, en los últimos 10 años ha sido país de acogida para migrantes y refugiados de países vecinos como Colombia y Venezuela.¹⁰⁰ Producto de estas dinámicas migratorias, la oferta del mercado laboral en Ecuador se ha asentado en su trabajo, pero sobretodo en su trabajo sin condiciones mínimas en cuanto a derechos laborales y humanos, lo cual ha estado también respaldado por políticas migratorias que han dejado en abandono y completa vulneración a personas y familias expuestas a xenofobia y “violencia racista” (Hidalgo 2020, 15).

Las dificultades y alta competencia se incrementan en mercados laborales debilitados y escasos como el ecuatoriano. Esta realidad hace que para las personas migrantes las plataformas digitales se tornen en la alternativa que está disponible para generar ingresos y sostener a sus hogares en Ecuador o en sus países de origen. No obstante, existen muchas diferencias entre conductores extranjeros que hacen Uber en Ecuador, y esas diferencias están determinadas por su formación académica, la posición social que tenían en su país de origen, o hasta en la capacidad de inversión que tengan para comprar un carro. Es por esto que en varios casos me encontré con conductores,

¹⁰⁰ Ecuador, así como otros países de Latinoamérica, ha recibido o visto pasar parte de los “2.7 millones de refugiados/as y migrantes venezolanos” (Hidalgo 2020, 14).

particularmente venezolanos, que no les quedaba más opción que ser choferes de alguien más, a pesar de que eso implicaba recibir menores ingresos.

Una mañana, en un trayecto desde los valles hacía Quito, vino a por mí Jorge, un conductor venezolano de 38 años que llevaba haciendo Uber desde hacía un año y dos meses. Refiriéndose a las experiencias de otros de sus compatriotas contó que a él también le tocó trabajar de chofer. Jorge lleva en Ecuador tres años y había pasado por algunos trabajos muy poco estables y escasamente remunerados antes de Uber: inició trabajando en una plaza de comidas en Quito, luego fue a Guayaquil a trabajar en una marisquería hasta que decidió volver a Quito como vendedor ambulante de maní enconfitado en las calles. La competencia en Quito por el incremento de personas vendiendo en el espacio público se hizo demasiado fuerte; esto hizo que Jorge preguntara a la persona que le rentaba el cuarto en donde vive, si es que le pudiese rentar también el auto para trabajar en Uber (Jorge, conductor de Uber, en conversación informal con la autora, Quito, 18 de febrero de 2020).

Para que una opción como Uber sea rentable Jorge debe trabajar más de 13 horas. Aparte de eso, para trabajar en Uber se necesita tener legalizados los documentos en Ecuador, y pagar una considerable suma por ellos. A pesar de estar expuesto a la xenofobia de usuarios y agentes de tránsito Jorge considera que Uber es el trabajo que más oportunidades le brinda. De acuerdo a Scasserra “el sueño de sobrellevar la falta de empleo, el trabajador está dispuesto a soportar una precarización digital con condiciones de trabajo fuera de la ley y salarios realmente bajos” (Scasserra 2019, 53).

Van Doorn (2017) problematiza la importancia de conocer los impactos de los trabajos de plataformas en la vida de las personas para entender la complejidad de los entramados de poder que subyacen en estos. No obstante, siempre hay posibilidades de resistencia. Conocí a Jaime en un viaje desde el aeropuerto a Quito. Apenas subí al auto, Jaime, conductor venezolano de 32 años me preguntó si quería apagar la aplicación para que el viaje desde el aeropuerto se lo

podiera ganar sin intermediarios,¹⁰¹ dudosa acepté e iniciamos el viaje. A pesar de que otros conductores de Uber critican a los que llevan a cabo estas prácticas y las acusan exclusivamente a los conductores venezolanos, Jaime se defiende porque los extranjeros tienen menos oportunidades para trabajar en su profesión y Uber no les alcanza. Él migró a Ecuador tres años atrás pero no había podido encontrar un trabajo como ingeniero mecánico, de lo que trabajaba en Venezuela en una concesionaria de Renault.

Los trabajos de ingeniero mecánico a los que postuló en Ecuador le ofrecían menos que el salario mínimo por ser venezolano, así que con ayuda de su madre que está en Estados Unidos, pudo comprar un carro a crédito para poder trabajar en Uber (Jaime, conductor de Uber, en conversación informal con la autora, Quito, 16 de febrero de 2020). Desactivar la aplicación es pues la única manera de conseguir más de \$20 en un viaje. Aunque sabe también que se expone a un riesgo inminente ante la posibilidad de ser desactivado o “despedido” de la aplicación en caso de que un usuario lo reporte.

En definitiva, las economías de plataformas se anuncian como una oportunidad para cerrar brechas de desigualdad en el mercado laboral, pero en la realidad, como se ve en esta sección, solo empoderan a quienes lucran de la aplicación y a los algoritmos que despliegan su vigilancia y control sobre las personas conductoras. A pesar de que las personas no son reconocidas como trabajadoras, sino como “socias conductoras”, el trabajo y las relaciones que mantienen con la empresa reflejan una fuerte dependencia y unas relaciones de poder no desdeñables.

Otro elemento que se destaca es que las experiencias en estos trabajos difieren; sin embargo, los procesos de pauperización en las condiciones de trabajo son generalizables. Éstas aumentan dependiendo de quienes conducen; es decir, de acuerdo a la intersección que puedan darse entre categorías como el género, la edad, la nacionalidad y la clase. Adicionalmente, terminar en Uber como la única opción disponible para trabajar en un mercado laboral debilitado, no es una

¹⁰¹ Uber retiene más del 25% de cada viaje, e incluso en viajes al aeropuerto, la aplicación puede retener hasta un 15% más, dejando al conductor con pérdida (Raúl, conductor de Uber, en conversación informal con la autora, Quito, 28 de febrero 2020).

coincidencia, como vemos en la mayoría de los relatos. Más bien, se torna en un reflejo evidente de las estrategias de explotación y despojo con las que se reproducen estas nuevas formas de experimentar el trabajo. De hecho, Blanco y Julián señalan que “la precariedad como concepto da cuenta de un telón de fondo general ligado a las transformaciones del capitalismo y del mundo de trabajo” (Blanco y Julián 2019, 100); pues si bien trabajar en Uber encarna condiciones de precariedad, estas no están desligadas de viejas formas de manipular la vida de quienes trabajan por necesidad. Tal es así que las trayectorias laborales de las personas que colaboraron con esta investigación se adhieren a los cambios del mercado laboral causado por crisis neoliberales como la flexibilización, deterioro de condiciones de trabajo y hasta la pérdida total de los trabajos.

Capítulo 4

“Hacer Uber” o dedicar tiempo a la familia? la trampa de la flexibilidad del tiempo a cambio del sacrificio de las economías y las relaciones en el hogar

Introducción

En medio de la crisis del mercado laboral ecuatoriano, trabajar en Uber parecería ser una opción atractiva y quizás, en estos momentos, la única. Sin embargo, una vez experimentada esta actividad económica, lo atractivo desaparece y en muchos casos solo resta la resignación de “tener al menos algo” que permita un sustento diario. Como se ha visto, Uber ingresa a mercados de trabajos debilitados como la opción que permite “ser tu propio jefe”, “manejar tu tiempo” y sobre todo “ganar lo que necesites”. Mientras estos mensajes se mimetizan en el modelo de negocios de las economías de plataformas, la flexibilización, la precarización y la dependencia se convierten en la vivencia cotidiana de las personas conductoras. Uber aporta de manera mínima a las economías de los hogares, mientras consume el tiempo y los bienes materiales de las personas conductoras (autos, dispositivos móviles), desgasta su estado de salud (física y mental) y los esclaviza a los dispositivos, la aplicación y el vehículo.

Los trabajos de plataforma se posicionan como fenómenos recientes particularmente por estar mediados por la tecnología. Sin embargo, detrás de esta supuesta innovación tecnológica en la prestación de un servicio, se encubren ecuaciones algorítmicas diseñadas para disolver relaciones laborales y, al mismo tiempo, condicionar y controlar el trabajo de las personas que hacen parte de las plataformas. Aunque en América Latina los trabajos de plataforma *on-demand* como Uber, llegan a inicios de la segunda década de los años 2000, su inserción en mercados de trabajos fragmentados ha permitido que el sector de servicios de transporte se torne aún más precario bajo la bandera del emprendedurismo (Abilio 2018; Scasserra 2019).

El emprendedurismo, como proyecto del neoliberalismo contemporáneo, ha agudizado el conflicto entre el capital y la vida. Puesto que en nombre de las libertades que otorga el mercado, el camino para prosperar ha obligado a sacrificar la vida y los derechos ganados por las personas trabajadoras sin que además seamos muy conscientes de ello. Uber como plataforma digital del trabajo representa una “oportunidad” de emprendimiento para quienes es imposible insertarse en

el mercado de trabajo formal y una estrategia de supuesto “empoderamiento”, pero lo que produce son nuevos sujetos trabajadores sin beneficios ni derechos. De acuerdo a Morales, a través del emprendedurismo en las plataformas digitales “se promueve activamente que los sujetos sean emprendedores de sí, afirmando que son ellos quienes libremente van formando sus vidas a través de las elecciones que realizan, y por ello deben comprometerse con el automonitoreo y el autocontrol para ser mejores yoes” (Morales 2019, 5). Sin embargo, trabajos como este están lejos de brindar libertad sino más bien, la condiciona. Las personas que “emprenden” con Uber se tornan más dependientes de la plataforma; sus horarios de trabajo están vigilados por la aplicación que controla el límite de horas que trabajan, están sujetos a sistemas de puntuaciones por parte de los clientes (como una evaluación); y, adicionalmente, necesitan dedicar muchas horas detrás del volante, lo cual deriva en un sacrificio de sus vidas y las de sus hogares.

Adicionalmente, plataformas como Uber demuestran, en relación al género, que las mujeres tienen menos oportunidades de prosperar en este tipo de trabajos debido a las cargas asociadas a la división sexual del trabajo, la reproducción social de la vida y la seguridad (Cook *et al* 2018; Benería *et al.* 2018); y como lo señala Scasserra “no existe neutralidad digital” (Scasserra s/f, 9). Esto significa que, hablando de Uber, existe también una segregación por género en un sector masculinizado como el transporte que históricamente ha estado regido por estereotipos y normas que refuerzan los espacios a donde “pertenecen” las mujeres (Wachs 1996). Además, el hecho de que menos mujeres participen en trabajos de plataforma como Uber también representa una doble precarización a un sector de la población que ya tiene limitado su ingreso al mercado laboral. Esto resulta interesante puesto que el sector informal y los trabajos autónomos, suelen estar representados predominantemente por mujeres (Benería *et al.* 2018). En el caso de Uber, sin embargo, no lo está.

Teniendo en cuenta lo anterior, el presente capítulo explora, a través de las experiencias y reflexiones de las personas conductoras de Uber, cómo influye trabajar en esta plataforma digital sobre las economías de los hogares y las relaciones de género dentro de ellos. Pérez Orozco (2014) señala que “la vida económica se gestiona en los hogares” y está muy distante de la visión neoliberal del funcionamiento de los mercados. Sin embargo, al ser las plataformas digitales del

trabajo una expresión ferviente del mercado neoliberal, cumplen también con su función de “gobernar la racionalidad que disemina los valores del mercado y sus métricas a todas las esferas de la vida” (Brown 2015, 176). Así como otras estrategias capitalistas para monetarizar la esfera familiar, el trabajo en las plataformas y las lógicas de opresión que las rigen, también trascienden la esfera del trabajo productivo a esferas del hogar y del cuidado, generando dependencia, explotación y agravando relaciones de género que de por sí son desiguales.

El capítulo se divide en tres partes. En la primera se analiza la transformación de las economías de los hogares desde que se ingresa a trabajar en Uber, cuánto ganan las personas que conducen y cómo distribuyen esas mínimas ganancias. La segunda, reflexiona sobre el impacto de “hacer Uber” sobre el sostenimiento de la vida y cuáles son los beneficios y desafíos de esta actividad para los hogares. Finalmente, el tercer acápite trae a la discusión un análisis sobre cómo se gestionan y asumen los roles de género dentro de los hogares que “hacen Uber” para sobrevivir, en medio de una crisis del mercado laboral y sanitaria como la que se está viviendo en estos momentos por el COVID-19.

1. “Con Uber yo puedo sobrevivir, pero progresar no”: ¿cuánto aporta Uber a las economías de los hogares?

A mediados de 2017, las portadas de varios medios de comunicación ovacionaban la entrada en el país de una de las empresas doradas de Silicon Valley.¹⁰² En sus inicios la empresa apuntaba a “brindar” una oportunidad para generar ingresos extras a estudiantes y personas en búsqueda de empleo que contaran con un auto y todos los requisitos de circulación: licencia de conducir, un teléfono inteligente, datos de internet y las “ganancias” de trabajar “siendo jefe de uno mismo”. Sin embargo, lo que los medios de comunicación no predijeron es que Uber se transformaría, con la profunda contracción de la economía ecuatoriana, en una de las pocas opciones laborales y de generación de ingresos para miles de personas, y no en una opción transitoria sino permanente. En este contexto nos preguntamos cómo impactó esta actividad en las economías de los hogares, cómo se adaptaron a ella con las ganancias exiguas que les deja la aplicación.

¹⁰² <https://www.elcomercio.com/guaifai/uber-ecuador-quito-guayaquil-aplicacion.html>

El trabajo de campo permitió contrastar lo que ganan las personas conductoras, dependiendo de sus realidades, contextos y necesidades en los hogares, frente a lo que se promociona que se puede obtener en Uber. En este sentido, se problematiza lo que la economía feminista plantea sobre la supervivencia en tiempos de crisis y cómo se gestionan los cuidados y la sostenibilidad de la vida, partiendo de que los mercados y los hogares son instituciones interdependientes (Pérez Orozco 2014).

1.1. Hogares diversos, problemáticas económicas similares: Uber un factor común

Las personas entrevistadas para la investigación fueron variadas, al igual que sus hogares, lo que dio una pista que en Uber trabajaba una población cada vez más heterogénea. Probablemente mucho más diversa que los primeros meses de implantación: unas personas eran padres o madres y sustentos de hogares, otras eran jóvenes sin responsabilidades familiares o de edad avanzada sin oportunidad de trabajo, otras hacían Uber como una actividad complementaria a otro trabajo, otras eran migrantes internacionales y otras migrantes internas, muchos de estos últimos con necesidad de mandar dinero hacia fuera.

Independientemente del perfil, todos coinciden en que trabajar en Uber es una actividad de sobrevivencia porque las ganancias que reciben imposibilitan un sostenimiento del hogar digno. De acuerdo a Benería *et al.* (2018), en contextos en donde se han puesto en marcha intensas políticas neoliberales, “la responsabilidad recae en los hogares y las familias, que a menudo realizan esfuerzos heroicos para sobrevivir día a día” (Molyneux 2006; Razavi et al. 2012 citado en Benería *et al.* 2018, 253). Tal es así, que las personas que conducen Uber trabajan más de 12 horas al día, los 7 días a la semana. Esto hace que tener otra fuente de ingreso extra no pueda realizarse o como menciona Raúl, “no permite tener disciplina financiera” (Raúl, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 3 de marzo de 2020), puesto que, como otras actividades informales y precarias, lo que se recibe se gasta el mismo día. Es por ello que las personas conductoras que se encuentran subsumidas en la necesidad a causa del desempleo, pronto se dan cuenta de que trabajar en Uber no es lo que al inicio imaginaron.

En una tarde de inicios de marzo regresaba de una entrevista y pedí un Uber. Me vino a retirar Marcelo, un joven de 21 años, conductor en la aplicación, desde hacía uno. Estudiante de

economía en la universidad, había estado buscando trabajo compatible con los horarios de clases, pero no encontraba ninguna actividad que le permitiera estudiar y trabajar al mismo tiempo. Así que optó por Uber y trabaja cuando tiene tiempo. Marcelo señala que en el año que él lleva conduciendo más personas han ingresado y eso hace que haya mayor oferta y menos demanda. Es decir, las ganancias ya no son representativas. Él reconoce también que, a lo largo de su tiempo en Uber, la empresa ha modificado las tarifas que retienen y manifiesta que la única manera de compensar el porcentaje que se lleva Uber es haciendo más carreras. Esto quiere decir que, se necesita pasar más tiempo detrás del volante, inclusive más de las 12 horas permitidas por la aplicación, para que resulte conveniente económicamente (Marcelo, conductor de Uber, en conversación informal con la autora, Quito, 10 de marzo de 2020).

Una de las condiciones que aceptan las personas conductoras de Uber en el “contrato de servicios” que les proporciona la empresa es la aceptación de la tarifa que “se calculará basándose en una tarifa base más la distancia recorrida” (Contrato de Servicios Uber B.V actualizado 17 de enero de 2019, 8). Sin embargo, en ese contrato se establece la variabilidad de tarifas que serán monitoreadas por la empresa, en realidad por algoritmos, y aunque en el contrato no establece el costo que cobrará Uber por cada viaje aceptado a través de la aplicación, es de conocimiento de los y las conductores/as que ésta retiene el 25% de la tarifa del viaje. Abilio señala que las personas conductoras se tornan autogestoras “permanentes de su propia productividad” (Abilio 2018, 31), ya que aceptan las tarifas, los riesgos que conlleva trasladar a una persona desconocida dentro del auto, los riesgos de accidentes, al mismo tiempo que gestionan con sus actitudes, conversaciones y atención al cliente, una buena calificación para ganar más, no caer en el riesgo de ser bloqueados o en otras palabras “despedidos”, y competir por horarios de tarifas más altas para que “hacer Uber” represente una ganancia.

De acuerdo a los datos del INEC,¹⁰³ la canasta básica familiar para abril de 2020 alcanzaba los \$728.38 a nivel nacional y \$725.42 para Quito, la cual está contemplada para una familia de 4 personas en un gasto corriente y que de esa cantidad puedan ahorrar \$21.25 mensualmente. Estas cifras no consideran, sin embargo, ni las deudas adquiridas por las familias ni la realidad de que

¹⁰³ <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/canasta/>

en el mejor de los casos solo un miembro adulto de la familia tenga ingreso mínimo de un salario básico. Esta reflexión, en pleno contexto de crisis económica y de mercado laboral se vuelve aún más pertinente, puesto que, si las familias y hogares no cuentan con estos ingresos mínimos, sus necesidades básicas están insatisfechas y, por ende, no están accediendo a una vida digna.

De acuerdo a las 16 personas entrevistadas, el promedio de ganancia diaria que obtienen en Uber oscila entre \$35 y \$40 dólares, aunque hay muchos de ellos y ellas que consiguen solamente \$10 en un día no bueno. Amanda, por ejemplo, en una conversación informal, manifestó que su novio se endeudó en el auto para que ella trabaje en Uber y ella le paga diariamente \$20. Sin embargo, hay días en donde consigue solo \$10 para pagarle a él y comprar la merienda para ella y sus dos hijos (Amanda, conductora de Uber, en conversación informal con la autora, Quito, 4 de marzo de 2020). La idea detrás de Uber está en que “si quieres ganar más, debes trabajar más”, a pesar de que ahora se han incluido nuevas restricciones que limitan ese ganar más, pues solo pueden trabajar 12 horas en la aplicación.¹⁰⁴ Varios conductores comentaron que es posible hacerle un *truco* a la aplicación y que, si te desconectas a ciertas horas, el conteo automático vuelve a cero y puedes trabajar. Pero independiente de que si cumplen las 12 horas o hacen más (que ya de por sí son 4 horas más de la jornada de 8 horas para un empleo adecuado, según el INEC), lo que reciben en Uber no es suficiente para vivir cómodamente en Quito y sostener a sus familias o inclusive para una sola persona.

A continuación, se presenta una tabla en donde se pueden identificar las condiciones familiares y del hogar de las personas que colaboraron en esta investigación, si es que Uber representa su único ingreso y cuál es la condición en la que trabajan (auto propio, choferes) o si es que necesitaron conseguir un préstamo para trabajar.

¹⁰⁴ A partir de enero de 2020, la aplicación Uber envió vía correo el nuevo “contrato de servicios” y les informó en charlas y mensajes en perfiles de la aplicación de los conductores que ya no se podría conducir con la aplicación por más de 12 horas seguidas y deben hacer una pausa mínima de 6 horas para volver a usar la app.

Tabla 5. Situación hogares de las personas conductoras de Uber

Genero	Edad	Estado civil	Hijos	Personas que viven en casa	Sostén de familia	Auto	Compró para Uber	Préstamo	Pareja trabaja
M	34	Casado	2	4	Si	Propio	Si	Si	Negocio propio en casa
F	33	Divorciada	2	5	Si	Hermano	Si	Si (hermano)	
M	60	Casado	3	3	Si	Esposa	No y si	Si	Se quedó sin trabajo profesora
F	36	Soltera	2	3	Si	Primer o caja mamá/ ahora propio	Si	Si	
M	30	Unión libre	0	2	Compartido	Propio	Si	Si	Psicóloga del MIES
M	39	Separado	1	1	SI	Primer o amigo /ahora propio	Si	Si	
M	40	Soltero	1	1	Si	Primer o hermano/propio nombre mamá	Si	Si	
M	55	Casado	2	4	Compartido	Propio	Cambio de modelo	No	Secretaria en una institución educativa
M	32	Casado	1	4	Compartido	Propio	Si	No	Administradora una farmacia
F	22	Soltera	0	1	Si	Chofere de alguien más	NA	En busca de uno para comprar un auto	
M	31	Divorciado	0	1	Si	Propio	No	No	
M	56	Casado	3	3	Si	Propio	Cambio de modelo	No	No trabaja
F		Separada	1	5	Desde que hace Uber ya no puede	Propio	No	Si	
F	33	Soltera	0	2	Si	Propio	No	No	
F	28	Casada	2	4	Compartido	Propio	Si	Si	En cadena de supermercados, Uber fin de semana

M	32	Casado	2	4	Compartido	Propio	No	Si	Broker de seguros
---	----	--------	---	---	------------	--------	----	----	-------------------

Fuente: Datos tomados del trabajo de campo

Aun si las situaciones personales y familiares de cada persona conductora son diferentes, lo común que conecta las historias de estas personas es la necesidad por sostener a sus familias, pagar deudas –inclusive nuevas deudas adquiridas para poder trabajar en Uber– en un contexto en donde contar con un título universitario o experiencia laboral, no es suficiente. De las personas entrevistadas, el 62,5% contrajeron deuda para comprar un auto y trabajar en Uber y el 62,5 % también dependen de Uber como su único ingreso (de este último porcentaje el 40% son mujeres). Esto se puede corroborar con el estudio de caso de Deere y Catanzarite, sobre el contexto ecuatoriano, en donde señalan que, adquirir “prestamos puede exacerbar aún más la desigualdad económica” (Deere y Catanzarite 2017, 116), pues si bien quienes hacen Uber adquieren un préstamo para comprar un bien, este se va deteriorando y todo lo que generan en esta actividad está destinada para pagar la deuda. Como señalaba Luis “con Uber yo puedo sobrevivir, [pero] así como que voy a progresar, no” (Luis, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 2 de marzo de 2020).

En este sentido, como las economistas feministas señalan, en escenarios en donde la acumulación del capital impera, los mercados laborales se flexibilizan y los Estados omiten regulaciones sobre derechos laborales, las opciones de subsistencia para familias e individuos se agotan volviendo el conflicto capital-vida más visible y descarnado (Pérez Orozco 2014, 104). Las personas conductoras de Uber se enfrentan a poner en servicio de empresas multinacionales como Uber sus vidas, tiempo y bienes bajo una lógica de explotación, subordinación y despojo que se produce en silencio y con un aparente consenso del propio trabajador. Lo que no se sabe, es que detrás de esa supuesta benevolencia de la empresa Uber, al brindar “oportunidades transitorias” de trabajo y “libres” para escoger el tiempo de trabajo, lo que se produce es un control y subordinación de las personas conductoras.

Para muchos conductores, aceptar esta condición de la retención de parte de su ganancia es mejor que no ganar nada. Sin embargo, existe un malestar generalizado por parte de los y las conductoras de que en muchas ocasiones la retención va más allá del 25% y sobrepasa hasta el

40%, en algunas ocasiones. Marianela una conductora de 48 años, madre soltera y que ingresó a Uber 5 meses atrás, narra una anécdota sobre un viaje que marcaba un costo de \$8 en la noche, y a pesar de que ella no conduce en la noche por seguridad, aceptó ese viaje. Después de dejar al usuario en su destino, revisó la ganancia que ella recibiría y se dio cuenta que habían sido \$2 (Marianela, conductora de Uber, en conversación con la autora, Quito, 9 de febrero de 2020). A pesar de la queja que emitió, la empresa no le devolvió el dinero y tampoco le dio una explicación sobre el pago que recibió.

De la misma manera, Raúl que ha sido conductor de taxi la mayor parte de su vida y que desde hace 2 años empezó con Uber, está convencido de que la empresa es la ganadora en todas las transacciones y viajes que realizan. Es decir, que Uber retiene más del 25% y que a veces alcanza hasta el 40%. Debido a la experiencia de Raúl en el mundo del taxi profesional, él sabe que la tarifa mínima que cobra Uber, es menor que la tarifa que se estableció en el Distrito Metropolitano de Quito en 2018 que es de \$1.50 y lo desglosa de la siguiente manera:

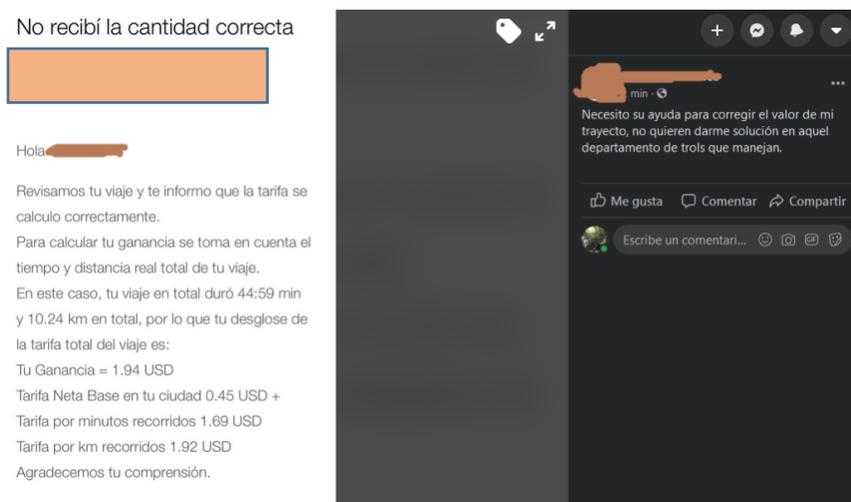
Tabla 6. Ganancia aproximada de una tarifa mínima en Uber

\$1.65	Tarifa mínima Uber
\$0.15	Tasa de solicitud de servicio
\$0.37	32% retiene Uber
\$1.13	Recibe Uber conductor/a

Fuente: Datos tomados del trabajo de campo

En el caso de este ejemplo, lo que recibe la persona conductora en una carrera mínima en Uber, sobrepasa el 25%, resultando en el 32% de retención. Esa misma denuncia sobre las retenciones de más porcentaje aparece en los foros de los grupos de Facebook y Whatsapp de los que he sido parte durante la investigación.

Figura 8. Captura de pantalla reclamo por pago incompleto a conductor en redes sociales



Fuente: Redes sociales

Sin embargo, a partir de enero la mayoría de conductores afirmaban creer que ese cambio de tarifa o aumento de la retención que Uber cobraba, tenía que ver con la aprobación de la Ley de Simplicidad y Progresividad Tributaria aprobada en diciembre de 2019,¹⁰⁵ pero que entraría en vigencia en septiembre de 2020. Por eso, la mayoría de conductores afirmaron que trabajar en Uber representaba un retroceso económico y que tenían que buscarse redondear o salvar los días con carreras independientes al aeropuerto¹⁰⁶ o recorridos en la ciudad en donde la aplicación no esté de intermediaria. A continuación, se presenta una tabla en donde se identifica la cantidad de horas y los días que trabajan las personas conductoras, así como sus gastos estimados:

¹⁰⁵ En la cual se estipula que plataformas digitales como Uber debían gravar IVA del 12% (El Comercio 2019). Por esa razón, conductores pensaban que la retención de hasta el 40% estaba justificada por dicha ley (25% + 12%=37%), y lo aceptaban con frustración puesto que en un viaje que se carga la tarifa mínima de \$1.65, después de la tasa de reserva y la comisión de Uber, les queda aproximadamente \$0.89 por viaje. <https://www.elcomercio.com/actualidad/iva-servicios-plataformas-digitales-impuestos.html>.

¹⁰⁶ Debido a la distancia, la demanda del servicio y las tarifas que suelen ser más altas cuando se hace una carrera al o desde el aeropuerto, la mayoría de conductores están atentos a que “salga” un viaje al aeropuerto. Son los viajes más codiciados porque, como lo mencionan las personas conductoras, con dos viajes (que consumen aproximadamente 3-4 horas entre ida y vuelta) tienen el día y su meta diaria asegurada, aproximadamente \$45 y en poco tiempo. Mientras que si se quedan conduciendo en la ciudad, deben pasar 12 horas (o más) detrás del volante para alcanzar esa cantidad. Incluso, entre conductores hablaban de una “fila virtual” fuera del aeropuerto organizada por Uber para garantizar que se distribuya equitativamente los viajes entre conductores esperando, aunque conductores ecuatorianos señalaban que esa fila virtual estaba ganada por conductores venezolanos, a quienes les importa menos las condiciones de espera. Por esa razón prefieren buscar carreras independientes al aeropuerto para obtener la ganancia completa sin estar Uber como intermediaria.

Tabla 7. Horas de trabajo, ganancias y gastos aproximados en Uber

Gén.	Días a la semana	Horas	¿Solo Uber?	Ingreso aprox. día \$	Gasol. \$	Ingresos mes aprox. \$	Gastos y deudas mensuales	Mantenimiento auto mensuales
M	7	10-12	Uber y Cabify	60	10	1000	Carro \$400 + escuela \$100+deudas: \$900	Depende
F	5	12	Uber	40	10	600-700	Casa + hijas +alimentación +escuelas de hijas	Depende
M	5	12		50	10	600	Carro \$460+telf. \$20+ otras deudas: \$600	\$25
F	3	10-12	Uber e Indriver	40	5	Con Uber y trabajo: \$1000	Carro \$250+ casa \$400+ deudas + telf. \$10 + comida \$250: \$910	\$60
M	6	6-7	Uber e Indriver	35	10	560	Deudas y gastos diarios \$1500	\$40
M	6	12-13	Uber	NR	NR	Entre Uber, ahorros y otros negocios	Departamento \$439+ auto (\$) + alquiler +hija +comida \$400: > \$850	Depende
M	5-6	10-11	Uber	Varía	10	700 +otros negocios: \$1000	Carro \$353 + pensión hijo + telf. + salud	Depende
M	5-6	10-12	Uber	40	5	500	No sabría decir	Depende
M	7	10-12	Uber	50	10	800	\$600 deudas + \$200 gastos casa diarios	\$2000
F	7	12	Uber , Cabify, Indriver	50	10	900	\$600 dueño del auto + \$200 en gasolina:\$100	dueño paga
M	5-6	8-10	Uber		10			Depende
M	6	12	Uber	50	10		Arriendo, deudas: solo le queda para comida diaria	
F	4-5	6-8	Uber	35-40	8	480	Gasolina \$80+ telf. \$25+IESS \$70+ carro \$220 +casa \$310: \$705 +deuda tarjetas (el excedente se paga con ahorros)	\$150
F	6	8	Uber	40	10	600	Con eso paga la deuda del departamento y vive de ahorros.	Depende
F	5	6-8	Uber	25	8	400	Auto + Contribuye gastos familia	Depende

Fuente: Datos tomados del trabajo de campo

Esta tabla demuestra que la mayoría de conductores pueden obtener un poco más de un salario mínimo, como mucho dos, pero por un trabajo de más de 8 horas diarias de trabajo demandante y en donde hasta desgastan sus bienes. Es así, como muchos dicen, lo que reciben les alcanza para sobrevivir y pagar deudas mensualmente. Incluso, propagandas que circulan en línea promocionan a Uber como una mejor alternativa que un trabajo formal remunerado con un salario básico, que de pronto se cumple, si es que la persona conductora es propietaria del

vehículo, pero si se presta el servicio como chofer (una de las modalidades con las que se puede trabajar en Uber conduciendo para alguien más) la ganancia es mucho menor.

Figura 9. Invitación a trabajar en Uber en una página web

A lo que vinimos

La hora a la que se maneje a va a afectar la cantidad de viajes y las ganancias del conductor, pero en promedio, un conductor de Uber esta haciendo **4,5 dólares americanos por hora**. Suponiendo que conducirá 12 horas por día y 5 días a la semana, sus ingresos mensuales son de: **\$1080 dólares** (ya descontando el porcentaje obtenido por Uber).

El **manejar más horas va a generar más ingresos** para el conductor al igual que manejar más días (de lunes a sábado por ejemplo).

A esos \$1080 le descuentan la gasolina (\$50 a la semana) y el lavado del vehículo (\$5 a la semana), y el ingreso neto es de: **\$860**

Con Uber podrías estar haciendo 2 o hasta 3 veces más que el sueldo básico establecido en el Ecuador.

¿Qué esperas para registrate?

Regístrate ▶

Fuente: <https://conductoramigo.com/cuanto-se-gana-en-ecuador-con-uber/> accedido en 07-07-2020

En algunos casos, si las personas conductoras son propietarias de los autos lo que colectan en el mes en Uber puede escasamente superar los \$400, y si son choferes lo que reciben es mucho menos, pero ninguna de las dos opciones les permite vivir dignamente, quizá solo pagar la cuota de la deuda del carro. De acuerdo a Luci Cavallero y Verónica Gago, “la deuda deviene así un dispositivo cada vez más atado a nuevas formas laborales, en su mayoría no asalariadas [...] [que] funciona estructurando una compulsión a aceptar cualquier tipo de trabajos para pagar la obligación a futuro” (Cavallero y Gago 2019, 19). En este sentido, aunque conductores reconocen que “hacer Uber” no les permite ni ahorrar y solo vivir al diario, una vez que adquirieron una deuda para pagar el auto, tiene que hacer lo imposible para cubrirla y esto se produce en detrimento del sostenimiento y bienestar de la familia.

Esta reflexión se hace imprescindible al momento de pensar las economías y trabajos de plataformas, puesto que las y los conductores se están endeudando para trabajar. Cavallero y Gago (2019) llaman a esto “financiarización de la vida” como este proyecto neoliberal que requiere que la gente, que ya experimenta condiciones precarias para sostenerse, acuda a fuentes de financiarización que restringen aún más su existencia. En el caso de las personas conductoras de Uber, estas “alternativas” de financiarización hacen posible que estas formas de trabajo sean

“impensables sin una generalización de un endeudamiento de la vida cotidiana” (Verónica Gago 15-07-2020)¹⁰⁷, produciéndose círculos viciosos como vemos con el tema de la compra de carros. Como señala Gago, detrás de estos trabajos e involucramientos en estos trabajos “hay una escena de despojo y desposesión” (Verónica Gago 15-07-2020)¹⁰⁸.

Por ejemplo, Marianela, conductora de 48 años y en Uber desde octubre de 2019, contaba una anécdota siendo usuaria sobre un conductor de Uber que le dijo que podía ganar hasta \$1500 mensuales. Meses más tarde, Marianela dejó su trabajo y empezó en Uber con la esperanza de obtener lo que le habían mencionado.

Ya entonces cuando una está en el campo se da cuenta ya que es muy difícil, es muy duro es muy sacrificado. Usted realmente tiene que sacarse la madre y tiene que realmente sacarle la madre al carro si quiere ganar \$1500 que es lo que decía ese señor. O sea en un cuerpo humano no creo que lo resista. O sea es muy muy fuerte ya ahora mire cómo estamos con este sol súper fuerte, o sea no. No se logra. O sea, yo no puedo estar en el auto cocinándome al medio día (Marianela, conductora de Uber, en conversación con la autora, Quito, 9 de febrero 2020).

Marianela conduce cuatro días a la semana, de lunes a jueves porque el viernes no puede circular con su número de placa, entre risas de indignación, ella dice que también debería hacer Uber los sábados y menciona: “Para que me alcance. O sea, por lo menos que me salga para comer porque no, no le alcanza para nada realmente” (Marianela, conductora de Uber, en conversación con la autora, Quito, 9 de febrero 2020). Marianela ya no puede mantener al resto de su familia y vive de los ahorros, y ahora sus hermanos y madre, a quienes ella mantuvo toda la vida, le mantienen a ella y le ayudan con su hijo. Por esto es importante abordar las economías de los hogares desde la economía feminista puesto que en momentos de crisis económicas los hogares se modifican para subsistir. Es decir, buscan estrategias para “amortiguar” las ausencias de seguridades, reforzando, al mismo tiempo, las vulnerabilidades que puedan encontrarse dentro de los hogares. Ante esto, Pérez Orozco señala que “la forma de lograr una aparente paz social en el marco de un sistema

¹⁰⁷ Seminario Web: Lecturas feministas a las economías de plataformas, Verónica Gago, 15 de julio de 2020. <https://www.facebook.com/FESILDISEcuador/videos/2999928406782527>

¹⁰⁸ Seminario Web: Lecturas feministas a las economías de plataformas, Verónica Gago, 15 de julio de 2020. <https://www.facebook.com/FESILDISEcuador/videos/2999928406782527>

construido sobre el conflicto capital-vida es ocultarlo, meterlo allí donde es despojado de fuerza política y capacidad de contestación” (Pérez Orozco 2014, 152). En este sentido, los hogares se tornan en receptores de todos los impactos, desigualdades y vulneraciones producto de políticas de Estado ausentes para proteger a las personas trabajadoras y sus familias en contextos de crisis; mientras las empresas abusan triunfantes de las esperanzas y expectativas de quienes no cuentan con alternativas justas para garantizar su subsistencia, lo cual traslada las angustias a estos espacios ocultos como son los hogares.

Frente a esto, lo que se genera diariamente en Uber no te prepara para cubrir el gasto futuro del desgaste y uso del carro, ni mucho menos los gastos emergentes que se producen diariamente en los hogares.

Tabla 8. Desglose de gastos diarios versus ganancias

\$50	Ganancia diaria total (aproximado)
-\$20	Gasto diario en comida y combustible
-\$12.5	25% de \$50 que retiene Uber
\$17.5	Ganancia diaria que lleva a casa

Fuente: Datos tomados del trabajo de campo

Se provoca así una suerte de ilusión, parece que se está incurriendo en una actividad generadora de ingresos, pero acaba siendo una actividad en donde se reproducen los gastos, y genera una fuerte explotación y despojo en un sentido material y simbólico. La figura de los trabajadores de plataformas corresponde con la imagen crítica de lo que las economistas feministas llaman el “trabajador champiñón”, aquel que solo sirve al mercado y crece aislado e independiente, como si su mera existencia estuviera desconectada de redes de sostenimiento como las familias y los hogares (Pérez Orozco 2014, 210); pero en este caso un trabajador champiñón digital. Como señala Raúl, Uber “no permite tener una planificación de vida. Un proyecto de vida” (Raúl, Flacso Quito, 3 de marzo de 2020), por lo que el sostenimiento del hogar se vuelve incierto en todas sus necesidades: alimentación, salud, vestimenta o educación. Además, si simultáneamente se genera una necesidad no planificada no hay ahorros que resistan, sino que se necesita reacomodar y modificar los gastos: “ir a Atuntaqui a comprar un jean, [...] para cada uno eso significaba que tocaba reacomodar. Entonces si es que iba a comprar la llanta este mes, ya no

puedo comprar y me toca hacerle durar un mes más” (Raúl, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 3 de marzo de 2020).

En los hogares, si es que antes de trabajar en Uber, las familias tenían un cierto patrón de consumo, actualmente se ven obligadas a reacomodar los gastos pues los ingresos no son suficientes. Fausto, Licenciado en educación física de 32 años de edad, lleva en Uber 11 meses. Perdió su trabajo en 2018 y no encontró otro empleo. Montó una bodega de víveres con su pareja, pero acabó vendiéndolo todo para “hacer Uber”. A pesar de que su esposa tiene una profesión y un emprendimiento en su casa, comenta que lo que generan no es suficiente como cuando trabajaba en el Municipio de Quito. A raíz de eso, han tenido que modificar sus gastos, por ejemplo, antes podían contratar a una persona para que ayudara con la limpieza del hogar o llevar a sus hijas a la piscina o de paseo, pero ahora tienen que recortar y modificar sus gastos (Fausto, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 12 de febrero de 2020). Ahora Fausto sale a trabajar en Uber y su esposa se hace cargo de la casa y las niñas, mientras que Fausto va por ellas a la escuela y les ayuda con las tareas. Todas estas modificaciones y ajustes que se producen al interno de los hogares y estas estrategias para acomodar necesidades están condicionadas por el mercado. También por el miedo a resultar excluidos de la sociedad, por no contar con la misma capacidad adquisitiva y de consumo anterior, generando angustias adicionales y sentimientos de fracaso.

A lo largo del trabajo de campo y mientras se profundizaba en los discursos de las personas trabajadoras, la idea inicial del emprendedurismo se diluye en sensaciones claras de frustración y hasta desesperación. Estos sentimientos se ocultan tras capas de lo que Verónica Gago llama la “razón neoliberal”, es decir el imaginario sobre la inactividad como un ejemplo de fracaso y la aceptación de cualquier condición con tal de permanecer “incluido” en el sistema. Un sistema que se encarga de excluir y empujar a las personas a sobrevivir en los extremos, deseando tener más y culpabilizándolos como individuos de su propio fracaso. Por ejemplo, si no trabajan lo suficiente, tampoco reciben una ganancia adecuada; si no sonríen ante una persona usuaria de la aplicación que les trató de una manera déspota, es culpa de las personas conductoras si pierden puntuación; si es que no alcanzan a cumplir la meta mensual para subir de nivel en la nueva jerarquía de Uber, pierden todos sus puntos e inician desde cero el siguiente mes. De tal manera que, al

insertarse en una actividad como Uber, a medida que pasa el tiempo y tanto la empresa controla, a través del algoritmo, la cantidad de viajes que hacen las personas conductoras y las ganancias que obtienen, se diluyen las esperanzas de mejora económica. Este tipo de control que vulnera todos los derechos laborales de las personas conductoras, agota también las expectativas de un futuro mejor para las familias y hogares, ya que, con menos ingresos, patrones de consumo se modifican y trabajos de cuidado se intensifican, recayendo en cuerpos feminizados.

Por ejemplo, la mayoría de conductores que entreviste comentaron que antes de hacer Uber, en trabajos que garantizaban un salario fijo, podrían contar con ayuda remunerada para cubrir las tareas del hogar, como limpieza y cuidado de niños y niñas. Sin embargo, las limitaciones y presiones que presenta Uber para la economía de la familia ya que lo que se gana “no alcanza” y todo aquello que no alcanza es cubierto por trabajo no remunerado, que inclusive se lo realiza a la par de otras actividades remuneradas, sacrificando horas de sueño y descanso.

2. ¿Sostener la vida o sostener la plataforma?

Retomando el posicionamiento político feminista que ubica la vida de las personas en el centro de las reflexiones, una de las intenciones para realizar esta investigación fue conocer e interpelar las múltiples formas en que la actividad económica Uber interactúa directamente e incide en la forma de llevar la vida en los hogares de las personas que se dedican a ella. Como muestra en el acápite anterior, las ganancias monetarias que se generan en Uber alcanzan para cubrir necesidades diarias puntuales, no cubren los costos emocionales y otros efectos que la inestabilidad y la volatilidad; propia del trabajo informal y precario de las plataformas digitales, causan y problematizan el sostenimiento de la vida. Desde la economía feminista se problematiza y reflexiona sobre qué implica sostener la vida, más allá de los parámetros economicistas con los que se monetariza y calculan los valores sociales de ciertas actividades económicas, situando así a la vida por delante del capital, en lugar de ponerla en el centro (Carrasco 2016). En este sentido, de acuerdo a las experiencias de las personas que colaboraron en esta investigación, entender cómo “hacer Uber” se configura como parte del conflicto capital-vida, y de qué manera las personas crean estrategias para resistir en un sistema que prioriza la producción y el mercado capitalista frente “a los espacios que mantienen la vida humana” (Carrasco 2012, 40).

Hablar de sostenibilidad de la vida, como concepto, implica pensar en otra de las categorías recuperadas desde la economía feminista como es la reproducción social vista más allá de construcciones biologicistas y sociales. Más bien, enfatiza la importancia que tienen los cuidados y la responsabilidad de estos que recae sobre las mujeres, pero que están ocultos al cuantificar el trabajo, las actividades productivas y la economía (Carrasco 2012). En este sentido, si “hacer Uber” no satisface todas las necesidades materiales de los hogares que dependen de ellos, ¿qué sucede además con las necesidades afectivo-emocionales en el vivir diario de las personas que están involucradas con “hacer Uber”? Y, sobre todo, ¿sobre quiénes (cuerpos feminizados) recaen trabajos de cuidados no remunerados en hogares que están afrontando ya situaciones de crisis económicas?

De acuerdo a las entrevistas y conversaciones informales realizadas, trabajar en Uber es una actividad demandante que se aleja de los epítetos de autonomía e independencia con lo que se promociona, pero también de los beneficios que les estarían aparejados, como disponer de tiempo para estar con la familia. Mucha de esa “flexibilidad” para adaptar los tiempos a atender actividades del hogar y la familia no es real, ya que hacen uso de esta falsa idea para luego recuperar las horas no trabajadas, como una especie de castigo por el uso del tiempo familiar. Por ejemplo, Luis sabe que ahora que hace Uber puede atender tranquilamente a las reuniones de padres de familia en la escuela de su hijo, pero al mismo tiempo sabe que si no trabaja no gana y que las horas no trabajadas deberán ser recuperadas. Luis manifiesta que se siente un esclavo de Uber y que a pesar de que la empresa presenta en sus mensajes la libertad de escoger un horario, no es así.

De esta manera, la idea de supuesta libertad que proporciona Uber se contradice, ya que existe una presión doble por atender la actividad económica y conciliar con las actividades del hogar, que, aunque ciertas de ellas pueden ser atendidas, muchas otras deben ser relegadas a otros miembros de los hogares, principalmente mujeres. Cristina Carrasco señala que “-aunque los procesos de reproducción de la vida humana se hacen cada vez más invisibles con la industrialización y el desarrollo del sistema capitalista- no se altera la función básica de los hogares como centro de gestión, organización y cuidado de la vida” (Carrasco 2003, 6).

Podríamos decir que los trabajos de plataformas inclusive agudizan esa función de los hogares,

pues para que se pueda pasar en una actividad que tiene la intención de generar ingresos para el mismo mantenimiento del hogar, alguien tiene que hacer frente a las tareas de cuidado (principalmente mujeres) o algunos sacrificios se tienen que hacer para que esto suceda. Y si hablamos también de bienes y patrimonios del hogar, para trabajar en Uber, la mayoría de conductores se endeudan, produciendo una suerte de auto expropiación de los bienes de su familia, convirtiéndose así en un paso más delante de “las nuevas formas de acumulación capitalista” que manifiesta Federici (2019). Dedicando así más horas fuera del hogar que atendiendo las necesidades afectivas y de cuidado que las familias lo requieren, a un costo muy alto: baja ganancia, deterioro del auto, esclavitud a la plataforma y distanciamiento del hogar. Siendo este último un factor que influye en las relaciones dentro de los hogares, madres que absorben las cargas de cuidados no remunerados a pesar de contar con actividad remunerada, hijos e hijas que crecen solos y se cuidan entre ellos, desgaste de las relaciones afectivas de parejas, en caso de tenerlas.

Esto nos lleva además a otra cuestión, la auto representación de Uber como una oportunidad para romper brechas de género.¹⁰⁹ Ya vimos que las mujeres conductoras ganan un 7% menos que sus compañeros varones y esto tiene que ver, entre otras cuestiones, con el tiempo dedicado a la aplicación (Cook *et al.* 2018). Los varones están socialmente habilitados y contruidos para trabajar el tiempo que quieren y pueden en las aplicaciones como Uber, pues existen cuerpos generizados en los hogares que asumen responsabilidades de cuidado. En el caso de Luis, sale a trabajar “antes de que todos despierten” en la mañana y regresa al medio día, para comer y revisar las tareas del colegio de su hijo, y vuelve a casa a las 10-11 de la noche. Su esposa se hace cargo de las actividades del hogar y sale a trabajar de 2 de la tarde a 10 de la noche todos los días en una farmacia para complementar los ingresos de la casa. Mientras que del cuidado de su hijo se encarga una prima que vive con ellos.

Silvia Federici, Mariarosa Dalla Costa, entre otras, han puesto en el centro del debate la explotación que ejerce el capitalismo sobre los cuerpos feminizados, demostrando que una de las estrategias del capitalismo en sus múltiples estadios, ha sido valerse del trabajo de las mujeres

¹⁰⁹ <https://www.uber.com/es-EC/blog/las-historias-de-nuestros-socios-conductores-que-nos-mueven/>

para erigir su fortaleza y además invisibilizarlo. En este sentido, para que trabajadores varones puedan desempeñarse “libremente” en su trabajo, otras formas de organización en los hogares deben suscitarse para sostener la vida. De hecho, una de las críticas de Federici al capitalismo global y el neoliberalismo tiene que ver con la creación de ciertos tipos de trabajadores “que requieren de un tipo particular de familia” (Federici 2014),¹¹⁰ aquella familia que depende de trabajos de cuidados no remunerados para su subsistencia y sobre todo, no valorizado como un trabajo.

Las plataformas digitales también inciden de forma determinante en la reorganización de la vida dentro de los hogares, la condiciona, la presiona y ejerce mecanismos de explotación para ciertos miembros que se encargaran del cuidado, en nombre del capital. Luisa, tiene 28 años y llevaba haciendo Uber desde hace uno, cuando la despidieron de su trabajo anterior. Luisa nunca terminó sus estudios en la universidad por atender a su familia y durante 6 años había trabajado como cajera a jornada parcial en una de las cadenas más grandes de supermercados del país; la otra media jornada la cumplía como recepcionista en otra empresa. Así como Luisa, muchas mujeres que trabajan en Uber u otras plataformas de trabajo digital enfrentan condiciones de precariedad y estrés. La empresa se aprovecha de las situaciones de necesidad y a la larga termina agudizando las relaciones familiares y las actividades del hogar, aplicando una carga más fuerte sobre las mujeres. Desde que le despidieron, ella tuvo de prescindir de la chica que cuidaba a su hijo pequeño y del transporte que llevaba a su hija a la escuela; ahora es su madre la que cuida de su bebé y ella va a dejar a su hija entre carreras de Uber (Luisa, Casa de Luisa en Quito, 6 de junio de 2019). La descripción de Luisa sobre lo que supone un día como conductora de Uber es diciente de estas situaciones de estrés:

Me despierto a las 6:00. Llevó a mi hija a la escuela, me conecto a Uber o Cabify hasta las 11:00. Regreso a la casa. A las 13:00 salgo otra vez a ver a mi hija a la escuela. A las 15:30 salgo otra vez hasta las 20:00. Después de las 21:00 me da miedo. Regreso a la casa y retiro a mis hijos de donde mi mami. Espero que llegue mi esposo. Hago las cosas de la casa hasta las 00:00

¹¹⁰ Entrevista a Silvia Federici por Matthew Carlin en: “The Exploitation of Women, Social Reproduction, and the Struggle against Global Capital”. URL: [muse.jhu.edu.cat1.lib.trentu.ca:8080/journals/theory_and_event/v0](http://muse.jhu.edu/cat1.lib.trentu.ca:8080/journals/theory_and_event/v0)

o hasta la 1:00 y me voy a dormir (Luisa, conductora de Uber, en conversación con la autora, Quito, 6 de junio de 2019).

Este relato contrasta con la historia que aparece en el blog oficial de Uber para Ecuador, en el que se destaca el rol de una mujer, representada también bajo un corte de clase y raza específico, que usa la aplicación para mantener a su familia a través de la “generación de ingresos extras”. En la misma frase la contradicción está implícita pues una familia no puede depender de su sustento con un ingreso extra, ni necesariamente este ingreso aumenta su calidad de vida. Esto, sin contar con que muchas veces es la única vía de dinero que entra en una casa o una más pero dentro de un conjunto de ingresos exiguos. La empresa se presenta además como una facilitadora del empoderamiento económico de las mujeres, algo que no es nada evidente en los relatos de las mujeres que han participado en esta investigación.

Figura 10. Blog de Uber, historias de conductores



Fuente: <https://www.uber.com/es-EC/blog/las-historias-de-nuestros-socios-conductores-que-nos-mueven/>
Accedido el 19-07-2020

Las experiencias de las conductoras, de hecho, develan una doble precarización que va acorde también a su estado civil, la edad, la organización familiar y del hogar, las necesidades y las deudas adquiridas. Esta situación demuestra que a pesar de que la tecnología está siendo impulsada para cerrar brechas laborales y de ingreso en cuanto al género, la forma en la que ésta organizan el trabajo para satisfacer el interés del capital, incrementan la vulnerabilidad y agudizan las violencias que atraviesan las mujeres en el mercado laboral (Hidalgo 2020). Si bien este hecho es mucho más acusado en las mujeres, independientemente del género, encontramos que la interrelación que se da entre el mercado y los hogares, hace que las personas que trabajan en Uber vivan una fuerte presión y un desgaste dentro de sus hogares a causa de la dependencia

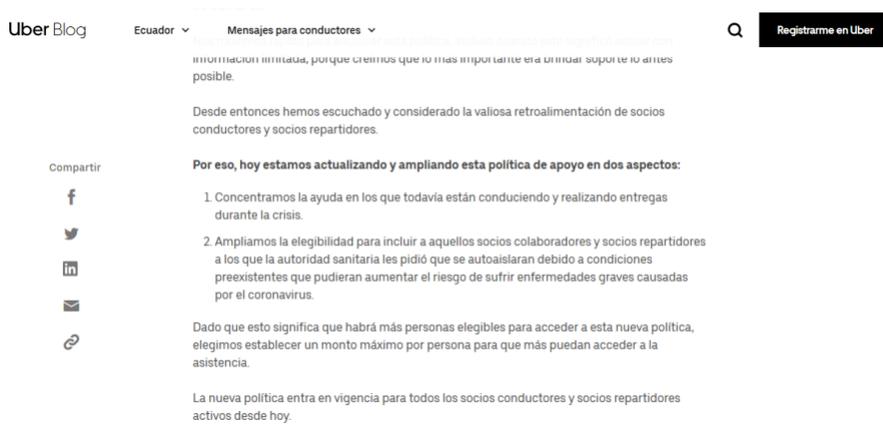
laboral que generan las plataformas; por no hablar del alejamiento que acaba produciendo de los mismos, o el estrés que provoca en la conciliación de los tiempos de dedicación a los hijos, la pareja, etc., y las horas al volante.

Durante el periodo de investigación, el desencadenamiento de la pandemia por la COVID-19 instaló en la vida de los y las conductores/as de Uber un elemento más de angustia con respecto al sostenimiento y la reproducción de la vida de estas personas y sus familias. La pandemia evidencio aún más la inseguridad brindada por ese trabajo. Para Mónica, conductora de Uber de 35 años y madre soltera de 2 niñas, una de ellas con una enfermedad respiratoria, la pandemia representó un ataque directo a la forma en la que producía su sustento económico diario. A pesar de que la plataforma continuó operando sin restricciones por dos meses con sus dos servicios: Uber conductores y Uber Eats, Mónica no pudo continuar:

Dejé de trabajar, no continué. Las razones porque mi hija pequeña tiene un diagnóstico aún no hecho que decíamos que podría ser asma, de vez en cuando le daban gripes demasiado fuertes que tocaba salir a cualquier hora al hospital o alguna clínica. Entonces como su sistema inmunológico es bastante deprimido, muy débil. Entonces yo decidí no trabajar para nada (Mónica, conductora de Uber, en conversación telefónica con la autora, Quito, 7 de mayo de 2020).

Mónica no cuenta con seguro social para socorrer a su hija en caso de una infección o incluso ella, si es que resultan contagiadas de COVID-19 si trabajara. La empresa tampoco se responsabiliza por la salud de sus “socios conductores” en caso de enfermedad, solamente informaron desde su página que entregarían una mínima compensación en caso de resultar infectados por el virus.

Figura 11. Blog Uber comentando los supuestos beneficios a los que accederían en caso de resultar contagiados con COVID-19



Fuente: <https://www.uber.com/es-EC/blog/te-apoyamos-ante-el-covid-19/> Accedido: 19-07-2020

El miedo de Mónica a un posible contagio mientras trabaja - que es el miedo de muchas otras personas conductoras -, y el abandono que experimenta por parte de la empresa al no reconocerla bajo la figura de trabajadora, hace recaer en sus hombros el peso de dejar de trabajar, y con él, las actividades de cuidado de sus hijas, el estrés debido a la limitación de la movilidad y del espacio reducido en su hogar y la incertidumbre del cómo generar ingresos. En este caso, Mónica tuvo que acudir a su ex pareja para que asumiera todos los gastos que ella no podía cubrir. En este sentido, la pandemia ha agudizado muchas formas de desigualdad, recargando las responsabilidades socialmente construidas sobre las mujeres como cuidadoras del hogar y las familias, y las condiciones en las que se experimentaban ya ciertas formas de trabajos precarios en donde hay una ausencia total de derechos laborales.

3. Uber ¿un trabajo con condiciones feminizadas?

Las personas conductoras de Uber que colaboraron con esta investigación a través de entrevistas formales y conversaciones informales, coincidían en algo: trabajar en Uber implica mucho sacrificio y es muy duro. Los varones con quienes conversé insistían que no podían imaginarse si es que ellos fueran mujeres cómo podría ser su experiencia detrás del volante, pues “hacer Uber” es en verdad una actividad de riesgo. Las mujeres coincidían también que era una actividad riesgosa, pero, al mismo tiempo, algunas insistían en que era mejor que otras actividades precarias e informales que habían realizado antes.

Transportar pasajeros es una actividad socialmente masculinizada. En Ecuador, de acuerdo al censo de población y vivienda 2010, organizado por el INEC, solamente el 11% de población que se dedica a la actividad de transporte son mujeres (INEC-ONU Mujeres sf.). Las brechas de género en el mercado laboral son grandes, y aunque se han dado pasos importantes para acortar esa relación asimétrica entre hombres y mujeres, como la inclusión de las mujeres en el mercado laboral formal (De la O y Guadarrama 2006; Elson 1999), se han suscitado también bastantes retrocesos que han contribuido a la desvalorización de las mujeres como fuerza de trabajo importante y visible. De acuerdo a María Mies, la flexibilización del trabajo, como producto de la aplicación de políticas macroeconómicas, ha logrado una “pauperización de las mujeres”, no solamente obligándoles a regresar a ocuparse de tareas domésticas y de cuidado, sino que también a conciliarlas con trabajos “precarios, pobremente remunerados y sin cualificación alguna” (Mies 2018, 57). En el caso de las plataformas digitales del trabajo, como Uber, a pesar de que son varones en su mayoría quienes están produciendo para la empresa, se produce una suerte de “feminización” en la configuración y materialidad de su trabajo (Ludmila Abilio 15-07-2020)¹¹¹ puesto que es un trabajo oculto, mal pagado, sin derechos y subordinado.

Debido a estas reflexiones, en este acápite se quiere entender cómo se traslada esa suerte de “feminización” de trabajos como los de la conducción en aplicación, que a pesar de que siguen siendo varones quienes componen la mayor cantidad de población conductora de estas plataformas, enfrentan transformaciones en sus propias subjetividades y los roles que históricamente han desempeñado en la sociedad, por el mismo hecho de ser varones.

3.1. Emprendedurismo de plataformas ¿Masculinidades en peligro?

De las 16 entrevistas realizadas, 15 personas se habían quedado sin trabajo o se encontraban desempleadas antes de ingresar a Uber en los pasados 2 años y medio, y de entre ellas 10 eran varones casados o divorciados, con edades que oscilaban entre los 20 y los 60 años. Muchos eran cabezas de hogar y otros compartían gastos con sus parejas o madres de sus hijos. Durante las entrevistas pregunté sobre su sentimiento e identidad laboral, puesto que si Uber utiliza la

¹¹¹ Seminario Web: Lecturas feministas a las economías de plataformas, Ludmila Abilio, 15 de julio de 2020. <https://www.facebook.com/FESILDISEcuador/videos/2999928406782527>

narrativa de que todos son emprendedores, me interesaba saber si es que ellos también se consideraban como tales y de qué manera esta idea y su no materialización construía o transformaba las relaciones de género dentro de sus familias.

De acuerdo a Diane Elson “los mercados laborales son instituciones portadoras de género” (Elson 1999, 611), es decir, que están determinados por percepciones, estereotipos y construcciones sociales que permiten o limitan una participación equitativa de género. Es por ello que, el sector de transportes está asociado también a la masculinidad y ciertas características relacionadas con el desempeño y conocimiento de varones y los autos que se ha construido históricamente. Sin embargo, trabajar en el sector de transporte, pero bajo los modelos de negocio de las economías de plataformas, modifica dicha construcción de identidad en torno a la conducción. Si bien siguen conduciendo en un sector masculinizado, lo están haciendo bajo condiciones precarias que habían sido típicas de los trabajos femeninos o feminizados. Lisa McDowell señala que, desde la crisis financiera del 2008, las masivas pérdidas de seguridades y empleos provocaron una ampliación del sector de los servicios mal pagados y feminizados a toda la población:

Ha sido argumentado que muchos de estos tipos de trabajos son feminizados en la forma que se dibujan bajo atributos estereotipados de la feminidad, incluido docilidad, empatía con las necesidades de los otros, [...], también con la producción de sonrisas como intercambio con los clientes, casi siempre bajo condiciones estresantes (Wolkowitz 2006 citado en McDowell 2018, 34).

De acuerdo al orden patriarcal con el que funciona el capitalismo, un hombre está tradicionalmente asociado con las ideas de una masculinidad hegemónica de “carácter estructural [...] y correlacional” (Cruz Sierra 2018, 171). Es decir, que su identidad es forjada de acuerdo al contexto y las relaciones, generalmente de poder, en las que se involucra. Pues el control que ejerce Uber sobre los comportamientos de las personas conductoras los obliga a cumplir roles o desplegar roles dóciles, asociados históricamente y colonialmente, a la feminidad y la servidumbre, demostrando también un corte de clase que determina el lugar de la persona que conduce y la persona usuaria. Caso contrario podrían tener inconvenientes y hasta podrían ser desactivados y expulsados de la aplicación. De hecho, esta supuesta característica de amabilidad en el servicio es una de las estrategias que utiliza Uber para distanciarse del servicio de taxis

convencionales. Es decir que, controla el comportamiento de las personas conductoras y crea una tendencia a cambio de mantenerles activas dentro de la aplicación y bajo la idea ambigua de interacción entre persona conductora y usuaria. Por ejemplo, en una sociedad capitalista, ser hombre está relacionado con proveer y proteger a la familia, pero ¿qué sucede en situaciones donde la escasez de trabajo impera? ¿Cómo se modifica este rol de una masculinidad proveedora? ¿De qué manera se manifiesta esa transformación en trabajos como Uber?

Durante las entrevistas preguntaba a los conductores si es que ingresar a Uber implicó algún cambio en sus relaciones dentro del hogar o cómo se percibían a sí mismos, en términos de su capacidad para proveer a la familia. Fausto, se había quedado sin trabajo en agosto de 2017 y esto, según su experiencia, cambió también la dinámica dentro del hogar. En ese entonces, su esposa no trabajaba de forma asalariada y el único ingreso seguro era el suyo. Enseguida aumentaron las tensiones dentro de su familia “tuvimos problemas porque como te digo ya las deudas y todo esto te acarrea todo, entonces llegas a un estado de ánimo mal, pasas aburrido, cansado, estresado, deprimido, ansioso, entonces si afecta *full*” (Fausto, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 12 de febrero de 2020). Fausto manifiesta que han tenido que hacer grandes esfuerzos porque era “bien machista”. Quedarse sin trabajo y luego ingresar a Uber lo cambió todo. Tantas horas fuera trabajando sin descanso generó incluso desconfianza en su esposa sobre si verdaderamente estaba trabajando.

Partiendo de esta entrevista, se podría expandir en esta arista de estudio para entender la magnitud sobre cómo perder un trabajo o trabajar en una actividad diferente a las actividades del sector formal, podría también causar también reconfiguraciones en los roles y las relaciones de género al interior de los hogares debido a la pérdida simbólica y material del rol del proveedor. Esta idea ya establecida de las actividades destinadas a que varones, principalmente, dediquen su tiempo fuera del hogar en horarios también pre-establecidos, recibir salarios fijos y constantes en ciertas fechas que aseguran también una estabilidad para el hogar, y que a su vez naturalicen que las actividades de cuidados están a cargo de mujeres, ocasionan que al momento de ocurrir algún tipo de cambio de estas llamadas “normalidades”, las dinámicas internas se transformen. Proyectándose en luchas de poder por mantener un estatus que invisibiliza los trabajos de los

cuidados, como que si estar dentro de casa fuese inferior a conseguir ingresos para el sustento material del hogar.

Sofía Arguello señala que “las identidades son procesos relacionales de identificación” (Arguello 2014, 27). Es decir, que éstas se construyen de acuerdo a relaciones, normas y modelos. En el caso de Fausto, la ruptura de ese modelo provocó un proceso de frustración, angustia, molestia consigo mismo y con las responsabilidades socialmente establecidas con su hogar: esposa e hijas. Existen múltiples razones para entrar en disputas en la pareja y la familia a causa del trabajo y también por la ausencia del mismo, estas tienen que ver también con el estatus y reconocimiento social que éste encarna, y el imaginario de éxito con el cual se ha construido (Burin 2007). Antes de ingresar a Uber, Fausto y su esposa instalaron en su casa una bodega de alimentos, y aunque les permitía vivir más holgadamente y atender sus deudas, para Fausto era esclavizante porque no salía de su casa (Fausto, Flacso Quito, 11 de febrero de 2020); mostrando los lugares socialmente construidos para los varones que distan de la casa o las actividades en espacios domésticos. Esta situación refleja los espacios establecidos y naturalizados en donde deben accionar hombres y mujeres, dentro del hogar y en el espacio público, y cómo estos afectan tanto a las subjetividades como a los roles de género. Sin embargo, cuando Fausto salió a trabajar en Uber, bajo una figura de trabajo “nueva”, las percepciones de su pareja sobre la posibilidad de que no estuviera haciendo un trabajo “real” surgieron también y afectaron a su autoestima. La obligación de mostrar que Uber es un también trabajo y volver a ganar el rol de proveedor del hogar supuso enormes sacrificios. Algunos de los conductores que colaboraron con la investigación, atravesaron por situaciones similares a las de Fausto al interior de sus hogares. Incluso una respuesta común entre ellos, atravesada de mucha resignación, era admitir que sus parejas trabajaban y que, o bien se encontraban en un estado inferior en relación al trabajo de ellas, o el rol de proveedores había tenido que ser asumido por ambos. Salvador Cruz señala que “el trabajo representa el medio que les permite [a los hombres] ser reconocidos como exitosos [...]. De lo contrario esta situación puede generar una frustración [...] y de ser vistos como hombres débiles” (Cruz Sierra 2007, 512).

A pesar del continuo mensaje que la empresa Uber pondera sobre las oportunidades que puede brindar para la familia el trabajar en Uber como la de dedicar tiempo, que quizá en un trabajo

formal no se podría, como lo hemos señalado anteriormente, detrás de estos mensajes se ocultan también trampas. Mensajes engañosos que, en vez de brindar libertad, ata más a las personas conductoras a sus autos, la aplicación e inclusive roles de género que no pueden ser transformados o transgredidos, como los cuidados y la paternidad. De acuerdo a Burin “las condiciones de trabajo de hombres y mujeres han cambiado notablemente en estas últimas décadas. En los vínculos de conyugalidad, la tradicional división del trabajo [...] han variado [...] pero en condiciones muy diferentes” (Burin 2007, 67). Esas condiciones diferentes tienen que ver todavía con la división sexual del trabajo que “modela a las mujeres mediante la infraestructura doméstica en el ser para otros, en la atención y el cuidado de pareja e hijos (as), y a los hombres su actividad laboral les permite conseguir los recursos materiales para garantizar la sobrevivencia de su familia” (Izquierdo 2003 citado en Cruz Sierra 2007, 511). Para los conductores entrevistados que tenían pareja señalaban que el día que no circulan “ayudaban” en casa, y muchos suelen afirmar que desde que hacen Uber pueden dedicar más tiempo a las actividades de la casa y el cuidado de hijos (as), puesto que los días que no pueden circular coinciden que son días entre semana: días que ellos no estaban habituados a “ayudar” en casa.

Raúl comenta que tanto en el taxismo convencional como en Uber, la incertidumbre de la propia actividad hace que se destine gran parte de tiempo diario a generar ganancias. Él sale en la mañana y regresa muy tarde en la noche para poder reunir lo que necesita para la alimentación diaria de su familia y eso repercute evidentemente en su presencia en casa y en los roles de género. Cuando le pregunté sobre cómo se distribuían las actividades de cuidado en su casa, mencionó con angustia que ese era uno de los problemas que más afectaban a su vida familiar, pues debía pasar todo el día en el auto, alimentándose fuera y sin verlos (Raúl, Flacso Quito, entrevista personal, 3 de marzo de 2020). Las afectaciones emocionales son claras y hay cierta sensación de incompreensión sobre los sacrificios personales de hacer ese tipo de trabajo. En ese sentido, habría una falta de valoración por la familia que lo ven como proveedor y, al mismo tiempo por la empresa, que lo ve solo como un conductor o número más. Pues una de las trampas con las que se promociona Uber es con el imaginario de “sé tu propio jefe” o de ser “socio-independiente”; sin embargo, esa independencia no está directamente relacionada a la empresa y las libertades para escoger su tiempo de trabajo, sino que se traslada a la independencia de su

propia existencia, ya que para lograr mantener sus hogares tienen que pasar la menor cantidad de tiempo en casa y la mayor parte del tiempo conectado a la plataforma en el auto.

Las experiencias de las personas conductoras de Uber son diversas, sin embargo, lo que central para todas ellas son las formas de gestionar su necesidad de generar ingresos en contextos en donde hallar un trabajo es casi imposible. Paúl, un conductor de 31 años, psicólogo clínico graduado en España (migrante retornado) acudió a la entrevista que acordamos en un centro comercial en el Norte de Quito con su hija de 4 años. Desde varias semanas atrás habíamos acordado encontrarnos en viernes, su día de descanso, pero debido a que es el día que dedica a su hija no lo habíamos concretado. Paúl llegó un poco tarde a la entrevista y lucía cansado, para lograr reunir todo su objetivo semanal y contando que el viernes no puede circular, trabaja hasta las 6 de la mañana desde el jueves sin descansar para poder compartir con su hija todo el día. Para Paúl trabajar en Uber ha reforzado su vínculo de paternidad con su hija y cuenta con más tiempo para cuidarla. Entiende que, en un trabajo formal, salir a atender los cuidados de su hija sería más complicado, en este sentido, una de las ventajas de hacer Uber para algunos varones que son padres es estrechar el vínculo con sus hijos (Paúl, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 28 de febrero de 2020).

Para Rolando, conductor de 40 años, que lleva conduciendo casi dos años, Uber también ha modificado la relación con su hijo y consigo mismo. Rolando no terminó la universidad y se dedicó a la música y a la danza, había trabajado en varios negocios familiares y de amigos, pero la paternidad cambió su vida:

Yo hice una apuesta, fue como una decisión de que yo..., no fue esperado, no fue planificado realmente la mamá de mi hijo tampoco hemos sido pareja, sucedió y fue como que nos dimos el tiempo de pensar ¿no?, de ¿qué vamos a hacer?, y en ese tiempo de pensar yo tomé la decisión de que sí, de que nazca, también caché de que yo tenía que reconstruir una relación, si yo no me asomo, no va a saber de mí jamás y puede ser que después me vea y no me va a reconocer. Entonces fue como que no, yo tuve que estar ahí, entonces decidí estar ahí y [...] fue como poner en pausa mi vida, [...]. En mi caso fue como una apuesta de vida de estar ahí y o sea me metí de cabeza, lo único que me di cuenta es que también con la relación que tenía con la mamá de mi hijo, también decidí que no podía tener problemas por plata, entonces me dije, tengo que generar

dinero (Rolando, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 21 de febrero de 2020).

Para Rolando la paternidad no fue planificada, fue algo que surgió y cambió su vida. Desde entonces ha intentado mejorar sus actividades económicas para también mejorar su rol de proveedor y de padre. Ha puesto en pausa muchas de las actividades que le apasionan por ver a su hijo crecer bien. Por eso empezó a trabajar en Uber, al inicio como chofer del auto de su hermana, para luego desde el segundo semestre del año anterior comprarse un auto propio. Aunque confiesa que conoce las vulneraciones de derechos que están detrás de la aplicación y de hacer Uber unos días, también reconoce que le ha permitido mejorar la relación con su hijo:

No voy a ser muy agradecido con Uber, la verdad, no le voy a dar los créditos. Si me ha dado facilidades por el tipo de tiempo como no tengo que responder ante el dueño del carro. [...] Esa facilidad de tiempo si me permitió a mí, estar con mi hijo todo el tiempo que yo he querido, a menos que sean carreras grandes y así, que no puedo dejar, incluso a veces voy con mi hijo a hacer los traslados, como son gente conocida, entonces les digo, yo voy con mi hijo (Rolando, conductor de Uber, en conversación con la autora, Quito, 21 de febrero de 2020).

Como se lo ha mencionado anteriormente, las crisis neoliberales, la implementación de sus políticas y cómo estas atraviesan la cotidianeidad de la vida de las personas, transforman también la forma en cómo se experimentan ciertos roles socialmente construidos; como por ejemplo la de hombre proveedor y la de los cuidados de los hijos, que ha sido destinado principalmente a las mujeres. Cruz Sierra señala que “las nuevas formas de organización de la economía no están garantizando el lugar de los hombres como proveedores y responsables de la familia” (Cruz Sierra 2007, 521). Ya que las opciones para encontrar un trabajo son limitadas y así garantizar las condiciones materiales suficientes para los hogares hacen que estas no sean compatibles entre sí; y al mismo tiempo por el hecho de no contar con los medios necesarios para satisfacer necesidades económicas, los roles del cuidado y responsabilidad sobre la familia se debilitan para los varones. Las condiciones en las que se ejecuta esta actividad, por lo tanto, perpetúan formas precarizadas de organizar la vida, dejan un espacio de maniobra para que, aunque sea ilusoriamente, se pueda tener “libertad” para atender actividades de cuidado que de otra manera no se podría cumplir, como las paternidades solas. Tal como señala Hunt *et al.* (2017), a pesar de

la ventaja que ofrecen las plataformas para “decidir” sobre el tiempo de trabajo, los principales retos que enfrentan las personas trabajadoras en estos trabajos tienen que ver con la falta de regulaciones laborales (permisos y vacaciones), lo cual produce un imaginario sobre las personas que trabajan en plataformas como excluidas o no necesitadas de tiempo libre debido a la misma flexibilidad de estos trabajos.

A lo largo del capítulo se ha ilustrado que, “hacer Uber” está lejos de ser esa “oportunidad” con la que se promociona. Las vulneraciones a las que están sujetas las personas que trabajan en la plataforma en el ámbito laboral y económico, así como a nivel físico y subjetivo, permean e inciden en las vidas dentro de los hogares y en las familias que dependen de esa actividad para subsistir. Esta “oportunidad” consume el tiempo de las personas, transforma las relaciones con los bienes y la propiedad familiar. En este caso el automóvil puesto al servicio del mercado, y les obliga a estar conectados casi permanentemente a la aplicación si es que quieren trabajar. Si bien el mercado laboral en Ecuador está erosionado y se ha pauperizado más a raíz de la pandemia de la COVID-19, e insertarse a trabajar en Uber puede ser la única alternativa para sostener a los hogares, el costo es alto. El dinero que se genera no alcanza a cubrir las necesidades, incluso para vivir dignamente, lo cual lleva a que familias e individuos vean en el endeudamiento una verdadera alternativa para sobrevivir, es decir una extensión del salario que dejaron de percibir. Se “vive para trabajar y no se trabaja para vivir” señala Raúl durante la entrevista; se dedica todo el tiempo a la aplicación para producir este imaginario de que se está haciendo algo, que se está trabajando. Se trabaja para pagar las deudas, entre ellas el auto, la comida para alimentar a la familia, la renta del lugar en donde se vive, los servicios básicos y hasta la salud, que en la mayoría de los casos, queda relegada. Así que al final de la semana o del mes, solo quedan otras deudas y cargas que se trasladan a los hogares y las familias.

En cuanto al sostenimiento de la vida, si es que las condiciones materiales no son suficientes, otras vidas tendrán que asumir el costo de lo que el dinero no puede pagar: cuidados de familiares, tiempo que se dedica para alimentación, reducción de los espacios en donde se habita, pero de manera contundente, los hogares y las familias se tornan en el “colchón” que amortigua las violencias que el mercado ejerce sobre las vidas. En las experiencias de las personas conductoras, a pesar de que explícitamente no se señala que mientras ellas trabajan en sus

hogares existen personas, principalmente mujeres, que las sostienen. Trabajos como Uber se encargan, en este sentido, de presionar para que cuerpos feminizados se responsabilicen todavía más de sostener la vida intramuros.

El neoliberalismo, a través de sus políticas, se ha encargado de agudizar las relaciones y roles de género asimétricas dentro de los hogares a través de estrategias que precarizan la calidad de vida, pues cada día se torna más difícil para garantizar la subsistencia en condiciones dignas. Sin embargo, y como estrategia también del mismo neoliberalismo, se presentan aparentes soluciones para mejorar esos problemas. En este sentido, empresas como Uber, instauran un imaginario sobre la flexibilidad y la disponibilidad del tiempo permitiendo reformular ciertas relaciones y roles de género, pero agudizando otras. Un ejemplo de esto, son las paternidades, pues como consecuencia de esta supuesta flexibilidad de tiempo “brindando” oportunidades para conciliar el trabajo y los cuidados. Sin embargo, aunque para muchas de las personas entrevistadas “lo mejor de Uber es el tiempo que pueden dedicar a su familia”, es decir hacer actividades con sus hijos (as) principalmente que en un trabajo formal no podrían debido a los horarios. Las trampas de la aplicación hacen que se vea como un beneficio la aparente disponibilidad de tiempo, pero lo que hacen es ejercer mayor presión y exigir mayor devoción a la aplicación, a cambio de tiempo de un tiempo ficticio con la familia.

Conclusiones

La rápida expansión de modelos de negocio y modalidades de trabajo mediados por el internet y la tecnología, que “facilitan” la provisión de servicios en condiciones precarias, es un fenómeno global que está siendo estudiado en los últimos años con mayor cercanía. Esto se debe a que, en un contexto en donde se ha naturalizado las estrategias de explotación para la acumulación y expansión del capital global, ha empezado a ser más evidente la forma en que estas “oportunidades” laborales, que brindan las plataformas digitales y la *gig economy*, degradan, de manera invisible, la vida de quienes dependen de ellas para sobrevivir.

En el Norte, la atención a estos trabajos radica en el momento de su emergencia, a raíz de la crisis financiera global de 2008-9, y la aparición de una figura de trabajo precario, mucho menos extendida hasta ese entonces, empañando las bases estructurantes de su mercado laboral caracterizado por la estabilidad, el acceso a la seguridad social o el salario fijo. Mientras, en el Sur global, los trabajos que traen las plataformas digitales y la *gig economy* han girado en torno a cómo se asientan en contextos como el Latinoamericano, en donde el mercado laboral ha estado caracterizado por la informalidad y la precariedad desde hace varias décadas.

Esta última reflexión se torna pertinente al momento de plantear esta investigación, puesto que, como se lo ha señalado a lo largo de la tesis, el período de inserción de la plataforma digital Uber en Quito, coincide con un proceso de degradación acelerada del mercado laboral extensible a nivel nacional y regional. Para conocer la manera en que la plataforma Uber afecta el sostenimiento de la vida de las personas que trabajan en ella y sus hogares, se formuló la pregunta de cómo esta plataforma digital del trabajo, parte de la *gig economy*, reconfigura las economías familiares en contextos de crisis económica y del mercado laboral en Quito.

Para responder esta pregunta, se plantearon tres objetivos específicos: el primero analizó el surgimiento de la *gig economy* y las plataformas digitales, como nuevas modalidades de trabajo informales y precarias, en el contexto de pauperización de la economía ecuatoriana; el segundo, se centró en conocer las motivaciones y las trayectorias laborales de las personas trabajadoras de la plataforma digital Uber para entender su inserción en esta actividad y correlacionarla con el

proceso de degradación del mercado laboral en el país; y finalmente, se estudió las implicaciones del trabajo diario en Uber sobre las economías familiares, las relaciones y roles de género en los hogares de quienes colaboraron en la investigación.

Es importante mencionar, que el tiempo en donde se lleva a cabo el trabajo de campo coincide con una de las crisis sociales, sanitarias, políticas y económicas más devastadoras que ha enfrentado el planeta; lo cual también incidió en la muestra estimada para dar respuesta a la gran interrogante de esta investigación y de una manera indirecta a los hallazgos. No obstante, la crisis del COVID-19 ha develado, de una manera clara, las condiciones en las que se encuentra el mercado laboral ecuatoriano y, sobre todo, la función que estaban cumpliendo las plataformas digitales como Uber en el sostenimiento agónico de dicho mercado laboral en debacle. Particularmente, cuando, a partir de la pandemia entra en vigencia la llamada Ley Humanitaria que flexibiliza aún más los trabajos y modalidades de contratación en el país.

La revisión teórica que se aplica para esta investigación, permitió establecer las conexiones entre las crisis del capitalismo, en sus fases neoliberales, y las transformaciones del mundo del trabajo. De esta manera se establece las relaciones inminentes entre acumulación de capital, explotación, “nuevas” figuras de trabajadores, y el impacto que todo esto tiene sobre la vida de las personas. Se concluye también, que la emergencia de la *gig economy* y sus exponentes –las plataformas digitales del trabajo–, surgen como una estrategia de supuesto salvataje a una crisis del capital financiero que detonó en una fuerte crisis del mercado laboral en el Norte.

Lo que resulta interesante es que, en este recorrido por las transformaciones del mundo del trabajo, empleos como los que ofrecen las plataformas digitales difícilmente podían imaginarse masivos en el Norte, pues trabajos precarios originados por grandes empresas, como los de *outsourcing*, tenían lugar en el Sur, como las maquilas en México. Lo novedoso de los trabajos de plataforma *on-demand* es que se expanden en cualquier lugar aprovechando el crecimiento de poblaciones vulnerables frente a su inserción en el mercado laboral. Una de las diferencias en la implantación se produce en cuanto a la existencia o no de regulaciones por parte de los Estados.

En el contexto ecuatoriano, Uber ingresa en un momento álgido de crisis del mercado laboral: de aumento del desempleo, de pérdida del empleo formal y, por supuesto, de crecimiento acelerado de la informalidad. Esta entrada se combinó con escenarios de prácticas corruptas en la administración de gobierno, debilidad para generar empleo y un escenario migratorio complejo marcado por el éxodo venezolano en Ecuador. Del mismo modo, Uber aprovecha la existencia en el país de un transporte público ineficiente, regulaciones laborales no estrictas y una población en situación de urgencia por encontrar una fuente de ingreso. Por eso, no resulta extraño que Ecuador, así como otros países en la región, se presentara como terreno fértil para el crecimiento exponencial de esta empresa.

Uber, a diferencia del taxismo convencional, no paga por registrarse como cooperativa o empresa, no paga por los autos que prestan el servicio, no asumen ningún tipo de responsabilidad patronal con las personas que trabajan, las personas conductoras no tienen servicios de accidentes, entre otros gastos que la empresa no asume y más bien sanciona a quienes conducen, obligándoles a ellas a asumir todo tipo de costos, riesgos y cualquier externalidad producto de la actividad. Esta suerte de “disponibilidad” de las personas trabajadoras, dispuestas a asumir riesgos y costos que la empresa no hace, no es tampoco una coincidencia. El impacto de la implementación de políticas neoliberales, en un contexto como el ecuatoriano, ha causado que, por más de 40 años, los dogmas sobre la flexibilización laboral, la precarización, la informalidad y las múltiples vulneraciones de derechos laborales, permeen y debiliten el mercado laboral.

En este sentido, las trayectorias laborales de las personas conductoras que han participado en esta investigación demuestran la degradación del trabajo en el país, pasando de condiciones estables, en algunos casos, a largos periodos de inactividad o transitando por una variedad de trabajos inestables y precarios, siendo Uber el último eslabón de la cadena. Estas trayectorias laborales están atravesadas, además, por categorías como el género, la edad y la nacionalidad, lo que hace aumentar la vulnerabilidad. Por ejemplo, ser joven y mujer y no contar con experiencia ni formación profesional; ser mayor de 45 y que se agoten las oportunidades para insertarse o reinsertarse con condiciones justas; ser migrante a quien su estatus no le permite acceder a opciones de trabajo dignas o en las que no reciba abuso de parte de las personas empleadoras.

Estas categorías, muchas veces combinadas, nos alejan de las visiones y del discurso neoliberal que aplaude o culpabiliza a las personas, a título individual, por sus éxitos o fracasos.

En el caso de las personas que trabajan en Uber, el supuesto éxito de trabajar en la aplicación depende, para colmo, de una ecuación algorítmica que controla y organiza la forma en que se provee el servicio de transporte; es decir, qué conductores atienden pedidos de carreras de usuarios “V.I.P”, distancias más largas, a qué hora se establece una tarifa dinámica, o cuánto debe ganar la persona conductora. De hecho, las personas colaboradoras de la investigación manifestaron que unas de las trampas que tiene Uber cuando apenas empiezas a trabajar en la aplicación es la de no asignarte carreras en los primeros días o hasta semanas, a manera de generar resistencia o desistir por completo de la aplicación. Lo cual también influye en el desempeño de las personas conductoras. Por ejemplo, desde enero 2020 Uber sacó el programa de obtención de puntos para ganar bonificaciones, lo cual causa mayor competencia y angustia entre las personas conductoras para alcanzar la meta propuesta por la aplicación a final de cada mes. Es decir que no solo es la angustia por llevar un sustento a los hogares sino también el de tener un buen desempeño para que el algoritmo evalúe bien y asigne viajes, tal como si fuera una relación de dependencia laboral.

Respecto a los hogares, observamos que su organización en torno a la actividad Uber se transforma de acuerdo a la especificidad de cada persona conductora. No obstante, la norma que transversaliza los 16 hogares de las personas entrevistadas es que, debido a la dificultad para encontrar un trabajo en el país, conducir Uber les permite apenas cubrir las necesidades alimentarias diarias de los hogares, no alcanza para más. La mayoría de ellas gana poco más de un salario básico unificado en Ecuador de \$400, sin embargo, los gastos que tienen relacionados a alimentación, vivienda, servicios básicos, educación y, sobre todo, la deuda del auto (comprado para trabajar en Uber), ascienden, en cualquier caso, sobre las ganancias que obtienen en la app. Esto hace que muchas de las personas conductoras trabajen los siete días de la semana (aún en los días que no pueden circular debido a la restricción vehicular, pero en horario nocturno) y por más de las 12 horas que les permite la aplicación. Todo esto para recibir ganancias en contra al final del mes.

La incertidumbre por generar ingresos se traspaša también a los hogares, pues es ahí donde se reconfiguran arreglos para proteger y garantizar el sostenimiento y reproducción de colectivos y personas. Esta interdependencia entre acumulación de capital global y la afectación de la vida en los hogares, es una de los múltiples aportes de la economía feminista con los que analizamos Uber en Quito. Pues si no se genera lo suficiente para brindar una vida digna, presiones a la interna de los hogares se suscitan para complementar esas faltas. De las personas que colaboraron en la investigación, así como las múltiples conversaciones informales que mantuve con conductores, coincidían que debido a trabajar en Uber se oferta como esta opción de ser jefe de uno mismo, eso incurría en presionarse aún más por ganar más dinero. De esta manera, al pasar más tiempo detrás del volante, “hambrientos por carreras” (Marianela, Flacso, entrevista personal, 9 de febrero de 2020), también causa repercusiones en los hogares, tanto por el tiempo ausente y la sobrecarga de trabajo de reproducción social sobre otros miembros, principalmente mujeres.

De esta manera, el tiempo que se dedica a trabajar en la app, está lejos de ser beneficioso para garantizar una vida digna. Los hogares se tornan en el “amortiguador” de la violencia económica que actividades como Uber producen sobre las personas. Son esos momentos en que se adaptan, transforman o sobrecargan las divisiones sexuales del trabajo, particularmente en momentos de crisis, en donde para enfrentar los riesgos propios de estas situaciones de vulnerabilidad, deben suceder negociaciones internas. Sin embargo, el poder de negociación de las mujeres dentro de los hogares continúa estando en desventaja en relación a los hombres. Aun en hogares en donde no existe una pareja masculina, la posición de las mujeres que trabajan en Uber debido a los pocos ingresos que pueden generar, su poder de negociación es menor.

De igual modo, la investigación demostró que en hogares que “hacen Uber” y han tenido que endeudarse para poder comprar un auto para trabajar, llegan a producirse otras “nuevas formas de acumulación capitalista” (Federici 2019), que sobrepasan esa idea de la expropiación externa, sino que, desde adentro, desde los hogares, para poder pagar la deuda del auto, se necesita auto-expropiar ese patrimonio del hogar. Es decir, que el endeudamiento de bienes que pertenecen al patrimonio familiar pero que se ponen a disposición del capital, vendría a significar una nueva

forma de ejercer violencia sobre las condiciones ya precarias en las que viven hogares con la esperanza de ganar algo para sostenerse.

El transporte es un sector de los servicios históricamente masculinizado y a pesar que el incremento del uso de la tecnología es presentado como una herramienta para cerrar brechas de género en espacios laborales, en la plataforma Uber, no existen cambios. Si bien esta app se presenta no discriminante en función del género u otras categorías, las experiencias de las personas conductoras, particularmente mujeres o la ausencia de ellas, denota un problema estructural. Los roles de género sobre las mujeres que las atribuyen como responsables de los cuidados y la reproducción social influyen en que menos de ellas trabajen en Uber. Del mismo modo, aunque las mujeres históricamente se han insertado en mercados de trabajos y oficios informales y precarios en la región, los riesgos de la actividad sumados a las construcciones sociales en torno a ser mujer, los limitantes en acceso a tecnología y el acceso a bienes como pueden ser los autos, hacen que las mujeres si entran a Uber sean doblemente precarizadas.

Para las personas conductoras que colaboraron en esta investigación, a pesar de las contradicciones que presentan trabajos como Uber, señalaron frecuentemente, que les permitía conciliar su vida en los hogares. Sin embargo, a medida que nos adentrábamos en la conversación, nos encontrábamos que, si bien Uber promociona esta suerte de flexibilidad de horarios para dedicar al hogar u otras actividades, esta idea conduce más bien a una trampa. Esta reflexión abrió la puerta para que en el caso de conductores varones que se insertaron a trabajar en Uber, después de haber tenido otras experiencias laborales y personales, se pueda pensar sobre el impacto de las transformaciones del mundo del trabajo sobre las subjetividades masculinas y los roles de género asociados al ser hombre, como la provisión y los cuidados, que estos últimos han estado históricamente asociados a las mujeres.

Nuevamente, es importante traer a la discusión las crisis del neoliberalismo y sus impactos sobre la subjetividad de las personas a quienes las afectan. En el caso de los varones, partimos de reflexiones sobre las crisis neoliberales y sus afectaciones sobre el ideal del varón proveedor de los hogares. De acuerdo a autoras como Gago (2019a) y Acker (2004), las lógicas del desempeño extractivista del capital también producen un “declive en la ‘masculinidad proveedora’” (Gago

2019a, 137). Llevando a que con tal de producir y solventar las necesidades de quienes dependen de ellos para sobrevivir, acepten cualquier condición con tal de mantener este estatus. Sin embargo, en esta tesis analizamos también hasta qué punto trabajar en Uber afecta está construcción de la masculinidad hegemónica. Esto se identifica como un aporte, que esta tesis, trae a este campo de estudio, ya que se presenta una suerte de transformación de la masculinidad proveedora, para varones conductores de Uber, producto de cambios en el mundo de trabajo. La figura hegemónica del hombre proveedor ya no se cumple, pues como varones no ganan “suficiente” para ser quienes sostienen los hogares, sino que se ve contestada y en la gran mayoría requiere apoyo productivo y reproductivo por otros miembros del hogar para lograr satisfacer las necesidades de los hogares.

Otro de los aportes que ilustra esta investigación, trata sobre la feminización del trabajo en plataformas digitales de transporte. Para esta conclusión partimos de las reflexiones de Abilio sobre si trabajar en Uber es una suerte de feminización del trabajo, ya que se adoptan características y atributos que históricamente se han relacionado con las mujeres y la femineidad: mantenerse amables, gentiles, sonrientes. Así que haciendo que estos trabajos adopten atributos asociados con trabajos ocultos y desvalorizados que han efectuado principalmente las mujeres, en sectores informales y precarios, también refuerzan el ideal de mantener estas figuras de trabajo en la ilegalidad y desprotección, como si las personas fueran desechables o sin valor.

Finalmente, la investigación muestra que, en un contexto como el ecuatoriano, en donde día tras día se agravan las oportunidades para encontrar un trabajo formal en condiciones adecuadas para garantizar una vida digna, trabajos como el que ofrece Uber seguirá siendo una alternativa para generar ingresos y solventar algunas de las necesidades que tienen los hogares. La legislación y el Estado ecuatoriano deberían exigir, en primer lugar, que empresas como Uber se registren en el país, y que acate la legislación del sector en donde están generando ganancias, en este caso el sector transporte. Aunque esta posibilidad, representa un riesgo para las personas conductoras que sobreviven de Uber debido a que al regularizar la aplicación seguramente tendrían que obtener otro tipo de licencia de conducir, lo que equivale a mayores gastos. Por ello, algunas de las personas conductoras sugieren que, si se regulariza, les faciliten algún tipo de ayuda para que esta transición de licencias no represente ni un costo extra ni un impedimento, pues recordemos

que esta es, en la mayoría de los casos, su única fuente de ingresos. Adicionalmente, la responsabilidad del Estado también debería extenderse hacia reconocer la figura de trabajador/a de plataformas que, si bien es un “contratista independiente”, es una persona trabajadora con derechos. En el proceso de escritura de esta tesis, se conoció de la construcción de una propuesta de ley que se pensaba lanzar en la Asamblea Nacional para abrir el debate sobre esta tipología de trabajo, que de acuerdo al Ministerio de Trabajo ecuatoriano no existe, por ende, no se puede registrar.

Actualmente en el país, muchas otras plataformas nacionales e internacionales ingresaron a competir con Uber, demostrando el nicho en alza que representa este sector de los servicios y la necesidad de la gente por generar ingresos que aceptan pagos humillantes con tal de “trabajar”. Durante la pandemia, esta salvaje competencia se exacerbó aún más debido a las restricciones de movilidad, la limitación a circular en días no permitidos con sus vehículos y el miedo al contagio. Lo que ganaron las personas trabajando en Uber no representó en estos meses ni la cuarta parte de lo que ganaban antes de la pandemia, lo que nos lleva a pensar en los arreglos que se tuvieron que llevar a cabo en los hogares, y la sobrecarga de trabajo de cuidados y reproductivos en hombros femeninos, para garantizar su supervivencia en un contexto tan hostil como el que atraviesa el país en estos momentos.

Si trabajos como Uber, son considerados como los “trabajos del futuro”, al estar mediados por la tecnología, y como lo hemos vistos a lo largo de la investigación, son trabajos subsumidos en la precarización, despojo y explotación ¿A qué futuro del trabajo nos enfrentamos? Debe existir una manera en que Uber genere sus ingresos, las personas usuarias paguen un precio justo y sobretodo, que las personas conductoras por medio de esta actividad puedan garantizar el sostenimiento digno y de sus familias, sin necesidad de ser explotadas ni engañadas. Entonces, no se trata de que Uber desaparezca del mercado nacional, sino que su funcionamiento esté regulado, paguen impuestos como tras empresas y que estos no sean trasladados ni a las personas usuarias ni mucho menos a las personas conductoras; de la misma manera, se debería reconocer la figura de persona trabajadora de plataforma y así garantizar que las condiciones laborales de las personas conductoras sean justas. Pues ya lo dice Sofía Scasserra, y como se la demostrado en esta investigación, “cuidar de los derechos de las [personas] trabajadoras de plataformas es cuidar

de los derechos de las minorías” (Scasserra 2018, 5) y de aquellos trabajos extractivos, explotados y precarizados que se intensifican en el presente y se proyectan aún más usureros en el futuro.

Lista de referencias

- Abilio, L., & Machado, R. 2017. Uberização traz ao debate a relação entre precarização do trabalho e tecnologia. *IHU UNISINOS*, 1, 20–28.
- Abilio, Ludmila. 2018. “Uberización: nuevas formas de control, organización y gestión del trabajo”. En *Trabajo, derecho y subjetividad*, López Andrés y Adriana Constanza editores: 25-42. Bogotá: Imagen Editorial S.A.S.
- Abilio, Ludmila. 2020. Seminario Web: Lecturas feministas a las economías de plataformas. 15 de julio de 2020.
<https://www.facebook.com/FESILDISEcuador/videos/2999928406782527>
- Acosta, Alberto. 2006 [1995]. *Breve historia económica del Ecuador*. Quito: Corporación Editora Nacional, Biblioteca General de Cultura
- Acosta, Alberto. 2020. “El coronavirus en los tiempos del Ecuador”. Madrid: Fundación Carolina.
- Agarwal, Bina. 1999. “Negociación y relaciones de género: dentro y fuera de la unidad doméstica.” *Historia Agraria* 17: 13-58.
- Antunes, Ricardo. 2000. "La centralidad del trabajo hoy." En *Papeles de población* 6, no. 25: 83-96. Toluca: UNAM
- Antunes, Ricardo. 2005. "La clase que vive del trabajo: la forma de ser actual de la clase trabajadora." En *Los sentidos del trabajo: ensayo sobre la afirmación y negación del trabajo:81-108*. Buenos Aires: Ediciones Herramienta
- Antunes, Ricardo. 2005. *Los sentidos del trabajo. Ensayo sobre la afirmación y la negación del trabajo*. Buenos Aires: Ediciones Herramienta.
- Apilanéz, Elena. 2015. “Género y mestizaje colonial Andino. Los tránsitos posibles de las mujeres indígenas en la sociedad pigmentocrática”. <http://revelaaustria.com/wp-content/uploads/2016/03/ReveLA-4.pdf#page=51>
- Argüello Pazmiño, Sofía. 2014. “Identidades en disputa: discursos científicos, medios de comunicación y estrategias políticas del Movimiento de Liberación Homosexual mexicano, 1968-1984”. En *La memoria y el deseo. Estudios gay y queer en México*, coordinado por Parrini, Rodrigo y Alejandro Brito: 25-49. México: PUEG, UNAM

- Armas Dávila, Amparo. 2008. "Empleo público en el Ecuador: una mirada desde el género". Quito: CONAMU/FES-ILDIS/ ISP/SENRES
- Arnold, Dennis and Joseph R. Bongiovi. 2012. "Precarious, Informalizing, and Flexible Work: Transforming Concepts and Understandings". En *American Behavioral Scientist* 2013 57: 289 originally published online 6 December 2012. DOI: 10.1177/0002764212466239 The online version of this article can be found at: <http://abs.sagepub.com/content/57/3/289>
- Arriagada, Irma. 2006. "Desigualdades, exclusiones y discriminación de género en el mercado laboral de América Latina." En *La persistencia de la desigualdad: Género, trabajo y pobreza en América Latina*, Gioconda Herrera coordinadora: 21-48. Quito: CONAMU y FLACSO.
- Bakker, Isabella. 2003. "Neo-liberal Governance and the Reprivatization of Social Reproduction: Social Provisioning and Shifting Gender Order". En *Power, Production and Social Reproduction*. 66-82. New York: Palgrave Macmillan.
- Banco Central del Ecuador- BCE. 2010. *La economía ecuatoriana luego de 10 años de dolarización*. Quito: Banco Central del Ecuador.
- Banco Central del Ecuador- BCE. 2017. "Noventa años del Banco Central del Ecuador. Series estadísticas históricas". Quito: Banco Central del Ecuador
- Banco Mundial. 2019. *Datos históricos Ecuador*. Accedido 04-12-19.
- Barzilay, Arianne Renan y Anat Ben-David. 2017. "Platform Inequality: Gender in the Gig Economy". En *Seton Hall Law Review*, 47: 393- 431. Israel.
- Bawja Uttam, Lilian Knorr, Erica Di Ruggiero, Denise Gastaldo and Adam Zendel. 2018. "Towards an Understanding of Workers' Experiences in the Global Gig Economy". Toronto: Social Sciences and Humanities Research Council of Canada.
- Benería, Lourdes, Günseli Berik y Maria S. Floro. 2018 [2016]. *Género, desarrollo y globalización. Una visión desde la economía feminista*. Barcelona: Ed. Bellaterra.
- Berger, Thor, Carl Benedikt Frey, Guy Levin, Santosh Rao Danda. 2018. "Uber Happy? Work and Well-being in the 'Gig Economy'". En Working paper to be presented at the 68th Panel Meeting of Economic Policy in October 2018.
- Bilbao, Luis Fernando. 1986. "El problema de la crisis y el empleo en el Ecuador". En *El Ecuador en la encrucijada: crisis, empleo y desarrollo*, 47-86. Quito: Corporación Editora Nacional.

- Blanco, Osvaldo, and Dasten Julián. 2019. “Una Tipología de Precariedad Laboral Para Chile: La Precariedad Como Fenómeno Transclasista.” *Cepal Review* 2019 (129): 99–137.
<https://doi.org/10.18356/8f5ac9c8-es>.
- Brown, Wendy. 2015. *Undoing the Demos: Neoliberalism’s Stealth Revolution*. New York: Zone Books.
- Burin, Mabel. 2007. “Trabajo y parejas: impacto del desempleo y de la globalización en las relaciones entre los géneros”. En *Reflexiones sobre masculinidades y empleo*, Olivia Tena y Lucero Jiménez Compiladoras/editoras: 59-80 . Cuernavaca: Universidad Autónoma de México- Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias.
- Cabezas, María Gabriela. 2017. *Inserción laboral en Ecuador: Un estudio comparativo de personas migrantes retornadas de Estados Unidos y España en 2010*. Tesis doctoral. México: Colegio de México
- Cálix, Álvaro. 2016. “Los enfoques de desarrollo en américa latina – hacia una transformación social y ecológica”. Quito: FES-ILDIS Ecuador.
- Calderón, Yannet Paz y Guillermo Campos Ríos. 2014. “Los jóvenes en México y la precariedad laboral”. México: Flacso.
- Caria, Sara. 2019. “Caracterización del perfil económico-productivo de Ecuador”. Quito: FES-ILDIS Ecuador.
- Carboni, Megan. 2016. “A New Class of Worker for the Sharing Economy”. En *Richmond Journal of Law & Technology*, 22-4:1-56. Richmond University of Richmond.
<http://jolt.richmond.edu/v22i4/article1.pdf>
- Cárdenas, Ana, Felipe Link y Joel Stillerman. 2012. “Introducción. ¿Qué significa el trabajo hoy? En *¿Qué significa el trabajo hoy? Cambios y continuidades en una sociedad global*, editado por Cárdenas Ana, Felipe Link y Joel Stillerman: 17-38. Santiago de Chile: Catalonia.
- Carrasco, Adrián, Pablo Beltrán y Jorge Luis Palacios. 2011. “La economía ecuatoriana 1950-2008”. En *Estado del país: Informe cero Ecuador 1950-2010*, editado por Zambrano, Otto: 119-152. Quito: Edición Activa.
- Carrasco, Cristina. 2003. “La sostenibilidad de la vida humana: ¿un asunto de mujeres?”. En *Mujeres y trabajo: cambios impostergables*, CLACSO Argentinas: 5-22. Porto Alegre:

- Veraz Comunicacao. URL:
bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/gt/20101012020556/2carrasco.pdf
- Carrasco, Cristina. 2012. “Economía, trabajos y sostenibilidad de la vida”. En *Sostenibilidad de la vida. Aportaciones dese la Economía Solidaria, Feminista y Ecológica*, 27-41. Bilbao: Reas Euskadi.
- Carrasquer, Pilar y Carolina Recio. 2013. “Los colectivos más débiles del mercado laboral: ¿La excepción como norma? En *Anuario IET*, 1: 185-194. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Carvajal, Fernando. 2011. “Ecuador: la evolución de su economía 1950-2008”. En *Estado del país: Informe cero Ecuador 1950-2010*, editado por Zambrano, Otto: 95-104. Quito: Edición Activa.
- Casilli, Antonio. 2017. “Digital Labor Studies Go Global: Toward a Digital Decolonial Turn”. En *International Journal of Communication*, 11: 3934-3954.
<https://ijoc.org/index.php/ijoc/article/view/6349/2149>
- Castel, R. 2004. “La nueva cuestión social”. En *La Metamorfosis de la Cuestión social: una crónica del salariado*: 323-387. Buenos Aires: Paidós.
- Castillo, Dídimo, y Adrián Sotelo. 2013. “Outsourcing and the New Labor Precariousness in Latin America”. *Latin American Perspectives*, 40 no. 5: 14-26. URL:
<https://www.jstor.org/stable/23465987>
- Cavallero, Lucy y Verónica Gago. 2019. *Una lectura feminista a la deuda. “Vivas, libres y desendeudadas nos queremos”*. Buenos Aires: Fundación Rosa Luxemburgo.
- CB-INSIGHTS 2018. *How Uber Makes — And Loses — Money*.
<https://www.cbinsights.com/research/report/how-uber-makes-money/>. Accedido 10-12-19.
- CEPAL. 2016. “Ecuador”. En *Estudio Económico de América Latina*.
- CEPAL-OIT. 2020. “El trabajo en tiempos de pandemia: desafíos frente a la enfermedad por coronavirus (COVID-19)”. En *Informe Coyuntura Laboral en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Constitución de la República del Ecuador 2008.
https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

- Cook, Cody, Rebecca Diamond, Jonathan Hall, John List and Paul Oyer. 2018. "The Gender Earnings Gap in the Gig Economy: Evidence from over a million rideshare drivers". <https://www.gsb.stanford.edu/faculty-research/working-papers/gender-earnings-gap-gig-economy-evidence-over-million-rideshare>
- Cruz Sierra, Salvador. 2007. "Trabajo y subjetividad masculina". En Reflexiones sobre masculinidades y empleo, Olivia Tena y Lucero Jiménez Compiladoras/editoras: 507-522. Cuernavaca: Universidad Autónoma de México- Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias.
- Cruz Sierra, Salvador. 2018. "Masculinidades". En *Conceptos clave en los estudios de género*, coordinado por Moreno, Hortensia y Eva Alcántara 2: 169-182. México: CIEG-UNAM.
- Deere, Carmen Diana y Magdalena León. 2002. "Género, derechos de propiedad y ciudadanía". En *Género, propiedad y empoderamiento: tierra, Estado y mercado en América Latina*: 45-82. México D.F.: UNAM
- Deere, Carmen Diana, and Zachary B. Catanzarite. 2017. "¿Quién obtiene préstamos para acumular activos? Clase, género y endeudamiento en el mercado crediticio del Ecuador." *Cepal Review* 2017 (122). United Nations Publications: 115–37. doi:10.18356/bdb97c80-es.
- De la Garza Toledo, Enrique. 2001. "Problemas clásicos y actuales de la crisis del trabajo". En *El futuro del trabajo. El trabajo del futuro*, 11-31. Buenos Aires: CLACSO.
- De la O, María Eugenia y Guadarrama, Rocío. 2006. "Género, proceso de trabajo y flexibilidad laboral en América Latina". En De la Garza Toledo, Enrique (Coord.) *Teorías sociales y z estudios del trabajo: nuevos enfoques*. 289-308. Barcelona: Anthropos Editorial: z Universidad Autónoma Metropolitana.
- De Stefano, Valerio. 2016. "The rise of the «just-in-time workforce»: On-demand work, crowdwork and labour protection in the «gig-economy». *Conditions of work and employment*, Series No. 71." Geneva: ILO
- Dimarco, Sabina. 2016. "Marx y el problema de la falta de ocupación". En *Revista Atrólabio*, Nueva Época. Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba.
- Diriksen, Uta. 2019. "Trabajo del futuro y futuro del trabajo". En *El futuro del trabajo*, 5-16. Santiago de Chile: Aún creémos en los sueños.

- Duflo, Esther. 2011. "Women's Empowerment and Economic Development". En *Journal of Economic Literature*, 50, no 4: 1051-79.
- Elson, Diane. 1999. "Labor Markets as Gendered Institutions: Equity, Efficiency and Empowerment." *World Development* 27, no. 3: 611-27. Manchester: University of Manchester
- ENEMDU-INEC 2019. Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo: Indicadores Laborales Diciembre 2019.
- ENEMDU-INEC 2020. Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo-Telefónica: Indicadores Laborales Junio 2020.
- Espino, Alma. 2012. "Perspectivas teóricas sobre género, trabajo y situación del mercado laboral latinoamericano." En *La economía feminista desde América Latina: Una hoja de ruta sobre los deberes actuales en la región*: 190-246. Santo Domingo: ONU Mujeres
- Ezquerria, Sandra. 2012. "Acumulación por desposesión, género y crisis en el estado español". En *Revista de Economía Crítica*, 14, ISSN 2013-5254: 123-147.
- Fairweather, Chris. 2017. "The Sharing Economy as Primitive Accumulation: Locating the Political-Economic Position of the Capital-Extractive Sharing Economy". En *HPS: The Journal of History & Political Science* 5: 51-63. Canada: Carleton University
- Federici, Silvia [2014] 2016. *Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria*. Quito: Editorial Abya Ayala.
- Federici, Silvia. 2014. "The Exploitation of Women, Social Reproduction, and the Struggle against Global Capital". En Project Muse, *Theory and Event*, Interviewed by Matthew Carlin, Vol. 17, Issue 3: 1-6. URL: muse.jhu.edu/cat1.lib.trentu.ca:8080/journals/theory_and_event/v0
- Federici, Silvia. 2018. *El patriarcado del salario: críticas feministas al marxismo*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Lugones, Maria. 2008. "The Coloniality of Gender." *Worlds & Knowledges Otherwise* 2 (2): 1–17. https://doi.org/10.1207/S15327949PAC0603_5.
- Ferreira, María Teresa. 2014. "Las nociones de trabajo informal y trabajo precario en el análisis de la calidad del empleo en Colombia". En *Revista Le Bret* 6: 29-58. Bucaramanga: Universidad Santo Tomás.

- Fontes Virginia. 2018. "Expropiaciones Contemporáneas". En *Antología del pensamiento crítico brasileño contemporáneo*: 293-306. CLACSO
- Foucault, Michel. 2002. "Los cuerpos dóciles". En *Vigilar y castigar*: 82-103. Argentina: Siglo XXI.
- Fraser, Nancy. 2014. "Tras la morada oculta de Marx". En *New Left Review en Español*, 86: 57-76. Quito: IAEN.
- Gago, Verónica. 2014. *La razón neoliberal: economías barrocas y pragmática popular*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- Gago Verónica, Cristina Cielo y Francisco Gachet. 2018. "Economía popular: entre la informalidad y la reproducción ampliada. Presentación del dossier". En *Íconos: Revista de Ciencias Sociales*, 62: 11-20. Quito: FLACSO Ecuador.
- Gago, Verónica. 2019a. *La potencia feminista o el deseo de cambiarlo todo*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Gago, Verónica. 2020. Seminario Web: Lecturas feministas a las economías de plataformas. 15 de julio de 2020.
<https://www.facebook.com/FESILDISEcuador/videos/2999928406782527>
- Gaussens, Pierre. 2016. "El fin del trabajo o el trabajo como fin? Proceso constituyente y reformas laborales en el Ecuador de la 'Revolución Ciudadana' (2007-2013)". En *Revista Latinoamericana de Derecho Social*, 23: 31-55. México: UNAM.
- Goldstein, Daniel. 2014. "Qualitative research in dangerous plances: becoming an 'ethnographer' o violence and personal safety". Social Science Research Council. Working Papers.
- Graham, Mark, Isis Hjorth y Vili Lehdonvirta. 2017. "Digital labour and development impacts of global digital labour platforms and the gig economy on worker livelihoods". Oxford: University of Oxford
- Guber, Rosana. 2011. "La entrevista etnográfica o el arte de la no directividad". En *La etnografía. Método, campo y reflexividad*, 75-100. Siglo XXI Editores.
- Gurumurthy, Anita, Nandini Chami y Cecilia Alemany Billorou. 2018. "Igualdad de género en la economía digital. Tema Cuestiones emergentes". DAWN and IT for Change
- Haraway, Donna. 1995. *Ciencia, cyborgs y mujeres. La reinención de la naturaleza*. Madrid: Ediciones Cátedra.

- Hardt, M., y Negri, A. 2000. “Posmodernización o la informatización de la producción”. En *Imperio*, Sadier Eduardo traductor: 245-262. Cambridge Massachussets: Harvard University Press.
- Harvey, David. 2003. *The New Imperialism*. Estados Unidos: Oxford University Press.
- Harvey, David. 2007. Breve historia del neoliberalismo. Madrid : Akal.
- Harvey, David. 2018. *Marx, Capital and the Madness of Economic Reason*. Oxford: Oxford University Press.
- Hidalgo, Kruskaya y Belén Valencia. 2019. "Entre la precarización y el alivio cotidiano. Las plataformas Uber Eats y Glovo en Quito." Quito: FES-ILDIS Ecuador.
- Hidalgo, Kruskaya. 2020. “Habitando las economías de plataforma. El ser mujer repartidora en Uber Eats y Glovo en Quito”. En Revista Akademia, 3(1): 329–377.
- Hunt, Abigail, Emma Samman, and Dina Mansour-Ille. 2017. "Syrian women refugees in Jordan: opportunity in the gig economy." London: Overseas Development Institute.
- Hunt, Abigail and Emma Samman. 2019. “Gender and the gig economy. Critical steps for evidence-based policy”. London: Overseas Development Institute.
<https://www.odi.org/publications/11272-gender-and-gig-economy-critical-steps-evidence-based-policy>.
- Informe de Desarrollo Social. 2006. Mercado Laboral Ecuatoriano. Análisis 1990-2005. 2006. Quito: Secretaría Técnica del Ministerio de Desarrollo Social.
- International Labour Organization-ILO. 2018. “Digital labour platforms and the future of work: Towards decent work in the online world”. ILO: Geneva.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos- INEC. 2016. Encuesta nacional de empleo, desempleo y subempleo: indicadores laborales 2016. Disponible en:
https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2016/Diciembre-2016/122016_Presentacion_Laboral.pdf
- Instituto Nacional de Estadística y Censos- INEC. 2017. Encuesta nacional de empleo, desempleo y subempleo: indicadores laborales diciembre 2016
- Instituto Nacional de Estadística y Censos INEC. 2019. Encuesta nacional de empleo, desempleo y subempleo: indicadores laborales diciembre 2019

- Instituto Nacional de Estadística y Censos-INEC-Organización de las Naciones Unidas para las Mujeres - ONU Mujeres. Sf. Mujeres y hombres del Ecuador en cifras III. Quito: Editorial Ecuador.
- Iturralde, María. 2015. *¿Auto compartido: una práctica de Competencia Desleal?* Tesis, Quito: Universidad San Francisco de Quito.
- Julián, Dasten. 2014. “La precariedad laboral, modernidad y modernización capitalista: Una contribución al debate desde América Latina.” En *Revista Trabajo y Sociedad*: 147-168. Santiago del Estero. www.unse.edu.ar/trabajosociedad.
- Kalleberg, Arne. 2012. “Globalización y trabajo precario: Desafíos para la sociedad y la sociología”. En *¿Qué significa el trabajo hoy? Cambios y continuidades en una sociedad global*, editado por Cárdenas Ana, Felipe Link y Joel Stillerman: 41-54. Santiago de Chile: Catalonia.
- King, Katuska y Pablo Samaniego. 2019. “A río revuelto, ganancia de varios pescadores”. En *Ecuador Debate*, 106: 17-34. Quito: Ecuador Debate.
- Larrea, Carlos. 2004. “Dolarización y desarrollo humano en Ecuador”. En *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 19: 43-53. Quito: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales
- Lobel, Orly. 2016. “The Gig Economy & The Future of Employment and Labor Law”. En *Legal Studies Research Paper Series*, 16-233: 1-15. San Diego: University of San Diego, School of Law. <http://ssrn.com/abstract=514132>
- Luxán, Marta y Jokín Azpiaz. Sf. “Metodologías de Investigación Feminista”. En Módulo III: Metodología para la implementación de la igualdad, del Máster en igualdad de mujeres y hombres: agentes de igualdad. País Vasco: Universidad del País Vasco.
- Lugones, Maria. 2008. “The Coloniality of Gender.” *Worlds & Knowledges Otherwise* 2 (2): 1–17. https://doi.org/10.1207/S15327949PAC0603_5.
- Majewska, E. (s/f). “Precarity and gender. What’s love got to do with it?”. ICI Berlin/Gender Studies, Warsaw.
- Martínez Franzoni, Juliana. 2008. *Domesticar la incertidumbre en América Latina: Mercado laboral, política social y familias*. San José: Editorial Universidad de Costa Rica.
- Matofska, “What Is The Sharing Economy?” *The People Who Share*, 2012, <http://www.thepeoplewhoshare.com/blog/what-is-the-sharing-economy/>.

- McDowell, Linda. 2018. "The Sexual Contract, Youth, Masculinity and the Uncertain Promise of Waged Work in Austerity Britain". En *Gender and Labour in New Times*, edited by Lisa Adkins and Maryanne Dever, published by Australian Feminist Studies, volume 29, issue 79 (March 2012): 31-49. London and New York: Routledge by Taylor and Francis.
- McKinzie, Ashleigh and Patricia Richards. 2019. "An argument for context-driven intersectionality". En *Sociology Compass*, 13, no 4: e12671: 1-14. Wiley Online Library. DOI: <https://doi.org/10.1111/soc4.12671>
- Méndez, Heinz. 2017. *La presidencia de Abdalá Bucarám y su incidencia en la inestabilidad política del Ecuador durante el período agosto 1996 a febrero 1997*. Tesis licenciatura ciencias sociales. Quito: Universidad Central del Ecuador.
- Middleton, Alan. 2020. *The Informal Sector in Ecuador. Artisans, entrepreneurs and precarious family firms*. New York: Routledge
- Mies, María. 2019. *Patriarcado y acumulación a escala mundial*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Minello, Nelson. 2002. "Masculinidades: un concepto en construcción". En *Revista Nueva Antropología*, vol. 18, 51: 11-30. México. D.F.: Nueva Antropología.
- Montúfar, Verónica. 2015. "El proceso de reforma laboral en el régimen de Alianza País: anotaciones desde la política y el poder". En *Revista Ecuador Debate*, 94: 9-22. Quito: Ecuador Debate.
- Morales, Karol. 2019. "'Eres tu propio jefe': La producción del empresario de sí en la uberización/precarización laboral". Presentación Conferencia Reshaping Work Barcelona – 27 de septiembre de 2019.
- Moreno, Juan. 2019. "La otra batalla de los trabajadores del gigante del retail". En *El futuro del trabajo*, 17-22. Santiago de Chile: Aún creémos en los sueños.
- Moruno, Jorge. 2018. *No tengo tiempo: geografías de la precariedad*. Madrid: Akal Pensamiento crítico.
- Munk, Ronaldo. 2013. "The Precariat: a view from the South". En *Third World Quarterly*, 34:5: 747-762. DOI: [10.1080/01436597.2013.800751](https://doi.org/10.1080/01436597.2013.800751)
- Muñiz Terra, Leticia, Eugenia Roberti, Camila Deleo y Cintia Hasicic. 2013. "Trayectorias laborales en Argentina: una revisión de estudios cualitativos sobre mujeres y jóvenes". En *Revista Lavboratorio*, 25 (14): 57-79. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

- Naranjo, Marco. 2004. "Dos décadas perdidas: los ochenta y los noventa". En *Cuestiones Económicas*, 20 no. 1-3: 223-250. Quito: Banco Central del Ecuador.
https://www.bce.fin.ec/cuestiones_economicas/images/PDFS/2004/No1/Vol.20-1-2004MarcoNaranjo.pdf
- Narotzky, Susana y Niko Besnier. 2014. "Crisis, Value, and Hope: Rethinking the Economy. An introduction to Supplement 9". En *Current Anthropology*, vol. 55, supplement 9: 4-16.
<https://www.journals.uchicago.edu/action/showCitFormats?doi=10.1086/676327>
- Narotzky, Susana. 2015. "Economías ordinarias: valores escondidos. Otra antropología de la crisis desde el sur de Europa." En *Antrópica: Revista de Ciencias Sociales y Humanidades* 1, no. 2: 67-76. Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán.
- Navarro, Alejandra (2009). "La entrevista: el antes, el durante y el después". En *La voz de los otros. El uso de la entrevista en la investigación social*, Meo, A. y A. Navarro (coords.). Buenos Aires: Omicron System.
- Neffa, Julio César. 2009. "Sector informal, precariedad, trabajo no registrado". En *El trabajo como cuestión central: el escenario postconvertibilidad y los desafíos frente a la crisis económica mundial*, 9° Congreso Nacional de Estudios del Trabajo. Buenos Aires
- Oleas, Julio. 2013. Ecuador 1972-1999: *Del desarrollismo petrolero al ajuste neoliberal*. Tesis. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador
- Organización Internacional del Trabajo-OIT. 2002. *Informa VI: El trabajo decente y la economía informal*. Ginebra: OIT.
- Organización Internacional del Trabajo-OIT. 2013. *La economía informal y el trabajo decente: Una guía de recursos sobre políticas apoyando la transición hacia la formalidad*. Ginebra: OIT.
- Organización Internacional del Trabajo-OIT. 2015. Panorama Laboral. "1: Transición a la formalidad en América Latina y el Caribe." Lima: OIT .
- ONU-CEPAL. 2016. "Los desafíos del Ecuador para el cambio estructural con inclusión social".
<https://www.cepal.org/es/publicaciones/40863-desafios-ecuador-cambio-estructural-inclusion-social>
- Pérez Galán, Beatriz. 2011. "“Y esto, a mí, ¿para qué me sirve, señorita?”. Implicaciones éticas y políticas de la etnografía en contextos de violencia, pobreza y desigualdad". En *Ankulegi. Revista de Antropología Social*, 15: 103-114.

- Pérez Orozco, Amaia. 2012. "Crisis multidimensional y sostenibilidad de la vida". En *Investigaciones Feministas*, 1: 29-53. http://dx.doi.org/10.5209/rev_INFE.2011.v2.38603
- Pérez Orozco, Amaia. 2014. *Subversión feminista de la economía. Aportes para un debate sobre el conflicto capital-vida*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Petrova, Kameliia. 2018. "Globalization and the Informal Economy in Developing Countries." In *Globalization and Development*, pp. 49-73. Springer, Cham.
- Piketty, Thomas. 2014. *Capital in the Twenty-First Century*. Cambridge: The Belknap Press of Harvard University.
- Luxán, Marta y Jokin Azpiazu. s/f. "Metodologías de Investigación Feminista". En Módulo III: Metodología para la implementación de la igualdad, Máster en Igualdad de Mujeres y Hombres: Agentes de igualdad. España: Universidad del País Vasco.
- Porrás, Angélica. 2009. "Las reformas laborales en el Ecuador". En *¿Estado constitucional de derechos? Informe de derechos humanos Ecuador 2009*: 315-329. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador y Ediciones Abya-Yala.
- Precarias a la Deriva. 2004. *A la deriva: por los circuitos de la precariedad femenina*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Prebisch, Raúl. 2012 [1949]. "El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas". CEPAL. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40010/prebisch_desarrollo_problemas.pdf
- Quiroga, Natalia. 2015. "Decolonial Feminist Economics: A Necessary view for Strengthening Social and Popular Economy". En *Viewpoint Magazine*. <https://www.viewpointmag.com/2015/10/31/decolonial-feminist-economics-a-necessary-view-for-strengthening-social-and-popular-economy/>
- Ravenelle, Alexandra. 2016. "Sharing economy workers: selling, not sharing". En *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 10: 281-295. UK: Oxford University.
- Regen, Heather. 2019. "Driving Through Crisis - Gig Work During Recession". En *Berkeley Public Policy Journal- Spring 2019 Journal*. <https://bppj.berkeley.edu/2019/03/05/spring-2019-journal-driving-through-crisis-gig-work-during-recession/>. Accedido 13-01-2020.
- Roberti, Eugenia. 2012. "El enfoque biográfico en el análisis social: claves para un estudio de los aspectos teórico-metodológicos de las trayectorias laborales". En *Revista Colombiana de*

- Sociología*, 35 (1), enero-junio 2012: 127-149. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Rosenblat, Alex. 2018. *Uberland: How Algorithms are Rewriting the Rules of Work*. Oakland: University of California Press.
- Rostow, Walt Whitman. 1961. "Introducción y Las cinco etapas de crecimiento". En *Las etapas del crecimiento económico: un manifiesto no comunista*, 23-39. México: Fondo de Cultura Económica.
- Salgado, Wilma. 2017. "Situación de la Economía ecuatoriana y desafíos del nuevo Gobierno". En *Revista Ecuador Debate* 100: 9:27. Quito: Ecuador Debate
- Sánchez, María Yolanda. 2018. "El trabajo en plataformas ante los tribunales: un análisis comparado". En *El trabajo en plataformas digitales. Análisis sobre su situación jurídica y regulación futura*, Francisco Pérez de los Cobos director: 65-85. España: Wolters Kluwer España S.A
- Scasserra, Sofía. (s/f), "Comercio electrónico futuro del trabajo y su impacto en las mujeres". Documento de trabajo. Instituto Julio Godio, UNTREF.
- Scasserra, Sofía. 2018. "Las plataformas web (y qué demandar del sindicalismo latinoamericano)". Uruguay: FES. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/uruguay/14695.pdf>
- Scasserra, Sofía. 2019. "El despotismo de los algoritmos". En *El futuro del trabajo*, 49-58. Santiago de Chile: Aún creemos en los sueños.
- Scott, Joan W. (1986, 1990). "El género: una categoría útil para el análisis histórico", en *Historia y género: las mujeres en la Europa moderna y contemporánea*, de James Amelany y Mary Nash, Edicions Alfons el Magnanim.
- Secretaría Nacional De Planificación y Desarrollo - SENPLADES. 2016. Evaluación de los costos de reconstrucción sismo Ecuador abril 2016. Quito: Senplades.
- Serrano, Alberto. 1999. *Economía ecuatoriana en cifras*. Quito: FES-ILDIS.
- Serrano Mancilla, Alfredo. 2010. Análisis de informalidad en Ecuador : recetas tributarias para su gestión. En *Fiscalidad. Revista Institucional del Servicio de Rentas Internas*, 4: 129-261). Quito : SRI
- Serrano, Alfredo. 2013. "Análisis de condiciones de vida, el mercado laboral y los medios de producción e inversión pública". En *Cuaderno de trabajo n° 3*, Subsecretaría de Inversión Pública. Quito: Senplades

- Slee, Tom. 2017. *What's Yours Is Mine. Against the Sharing Economy*. New York-London: OR Books.
- Srnicek, Nick. 2017. *Platform Capitalism*. Cambridge: Polity Press
- Standing, Guy. 2016. *The Precariat: The New Dangerous Class*. Bloomsbury.
- Todoí Signes, Adrián. 2017. *El trabajo en la era de la economía colaborativa*. Valencia: Tirant lo Blanch-laboral.
- Van Doorn, Niels. 2017. "Platform labor: on the gendered and racialized exploitation of low-income service work in the 'on-demand' economy". En *Information, Communication & Society*, 20:6, 898-914. DOI: <https://doi.org/10.1080/1369118X.2017.1294194>
- Vásconez, Alison. 2009. "Mujeres, mercado laboral y trabajo precario en Ecuador". Quito: ONU Mujeres. <https://www.researchgate.net/publication/40224054>
- Vásconez, Alison. 2012. "Mujeres, hombres y las economías latinoamericanas: Un análisis de dimensiones y políticas." En *La economía feminista desde América Latina: Una hoja de ruta sobre los deberes actuales en la región*: 42-97. Santo Domingo: ONU Mujeres.
- Vega, Cristina y Héctor Fabio Bermúdez Lenis. 2019. "Informalidad, emprendimiento y empoderamiento femenino. Economía popular y paradojas de la venta directa en el sur de Quito (Ecuador)." En *Revista de Antropología Social* 28, no. 2: 345-370. España: Editorial Complutense
- Vega, Cristina. 2019. "Reproducción social y cuidados en la reinención de lo común. Aportes conceptuales y analíticos desde los feminismos". En *Revista de Estudios Sociales* [En línea], 70 | 01 octubre de 2019, Publicado el 09 octubre 2019, consultado el 11 julio 2020. URL : <http://journals.openedition.org/revestudsoc/46482>
- Vicuña, Leonardo. 1992. *Problemas económicos del Ecuador. La década perdida (crisis y políticas)*. Guayaquil: Universidad de Guayaquil.
- Wachs, Martin. 1996. "The automobile and gender: An historical perspective." In *Women's Travel Issues Second National Conference* Drachman. Tucson: Institute of the University of Arizona; Morgan State University; Federal Highway Administration. URL: <http://www.fhwa.dot.gov/ohim/womens/chap6.pdf>

Web bibliografía

Autobuild.es 2019. “Los países en donde Uber está prohibido”. Disponible en:

<https://www.autobild.es/listas/paises-donde-uber-prohibido-370769>. Accedido el 13 de Agosto de 2020.

BBC 2020. “Uber se va de Colombia: cómo se convirtió el país sudamericano en el primero en "cerrarle las puertas" a la app estadounidense”. Disponible en:

<https://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-51071910>. Accedido en enero 2020.

Business of Apps 2020. “Uber Revenue and Usage Statistics (2020)”. Disponible en:

<https://www.businessofapps.com/data/uber-statistics/>. Accedido el 13 de Agosto de 2020.

Criterios Digital 2020. “El servicio a domicilio da un respiro al sector comercial”. Disponible en:

<https://criteriosdigital.com/empresa/sloza/el-servicio-a-domicilio-es-un-balsamo-para-el-sector-comercial/>. Accedido 08-06-2020

Contexto 2019. “Uber descarta planes de inversión de US\$40 millones para el Centro de Excelencia en Colombia”. Disponible en: <https://www.contxto.com/es/colombia-es/uber-descarta-planes-de-inversion-por-us40-millones-para-el-centro-de-excelencia-en-colombia/> . Accedido en noviembre 2019.

Computerworld 2016. “Cabify en Ecuador. Una nueva propuesta”.

<https://www.computerworld.com.ec/actualidad/tendencias/591-cabify-ecuador.html#:~:text=Cabify%2C%20empresa%20espa%C3%B1ola%20creada%20en,para%20el%20mes%20de%20julio.&text=Los%20grandes%20diferenciales%20del%20servicio,las%20tarifas%20fijas%20por%20km>.

Confirmado.net 2019. “Uber descarta planes de inversión de US\$40 millones para el Centro de Excelencia en Colombia”. Disponible en:

<https://confirmado.net/2019/12/08/regularizacion-de-plataformas-tecnologicas-extranjeras-afectara-al-taxismo-nacional/>. Accedido el 14 de Agosto de 2020.

Diario Expreso 2020. “Uber descarta planes de inversión de US\$40 millones para el Centro de Excelencia en Colombia”. Disponible en:

<https://www.expreso.ec/actualidad/economia/demanda-desocupacion-estimulan-mercado-apps-4232.html>. Accedido el 14 de Agosto de 2020.

Ecuador en cifras 2020. “Índice de precios al consumidor”. Disponible en <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/canasta/>. Accedido en abril de 2020.

El Comercio 2013. “El terremoto de 1987”. Disponible en: <https://www.elcomercio.com/opinion/terremoto-1987.html>. Accedido el 12 de agosto de 2020.

El Comercio 2016. “Las bolsas de trabajo registran más búsquedas de empleo”. Disponible en: <https://www.elcomercio.com/actualidad/bolsasdetrabajo-busqueda-inec.html>. Accedido 28-05-2020

El Comercio 2017. “Uber comienza a operar en Ecuador, el pago también se lo puede realizar en efectivo”. Disponible en: <http://bit.ly/UberEcua>. Accedido el 14 de Agosto de 2020.

El Comercio 2017a. “Uber prepara su ingreso a Quito; Cabify lleva un año”. Disponible en: <https://www.elcomercio.com/actualidad/uber-ingreso-quito-cabify-movilidad.html>. Accedido el 14 de Agosto de 2020.

El Comercio 2017b. <https://www.elcomercio.com/guafai/uber-ecuador-quito-guayaquil-aplicacion.html>

El Comercio 2019. “En Brasil, conductoras de Uber podrán aceptar pedidos solo de mujeres”. Disponible en: <https://www.elcomercio.com/actualidad/conductoras-plataforma-uber-pasajeras-brasil.html>. Accedido en diciembre de 2019.

El Comercio 2019a. “Servicios de plataformas digitales, grabarán IVA en 180 días”. Disponible en: <https://www.elcomercio.com/actualidad/iva-servicios-plataformas-digitales-impuestos.html>. Accedido 15-06-2020

El Comercio 2020. “Uber mira a Ecuador para redireccionar sus inversiones tras su salida de Colombia”. Disponible en: <https://www.elcomercio.com/actualidad/uber-ecuador-redireccionar-inversiones-plataforma.html>. Accedido el 15 de Agosto de 2020.

El Comercio 2020a. “Regularización de plataformas digitales de transporte se definirá tras vacancia legislativa”. Disponible en: <https://www.elcomercio.com/actualidad/plataformas-digitales-transporte-vacancia-asamblea.html>. Accedido el 14 de Agosto de 2020.

El Economista.es 2018. “Nueva York establece un salario mínimo para los conductores de Uber y Lyft”. Disponible en: <https://www.eleconomista.es/empresas->

finanzas/noticias/9565257/12/18/Nueva-York-establece-un-salario-minimo-para-los-conductores-de-Uber-y-Lyft.html. Accedido 10-28-2020.

El Mundo 2017. “Londres retira a Uber la licencia por razones de seguridad pública” .

Disponible en:

<https://www.elmundo.es/economia/empresas/2017/09/22/59c4ea5a268e3e4d1f8b4772.html>. Accedido en noviembre 2019.

El Mundo 2017^a “Uber, una gran empresa sin trabajadores”. Disponible en:

<https://www.elmundo.es/cronica/2017/11/19/5a104cb4468aebcb718b465e.html>. Accedido en noviembre 2019.

El País 2015. “El DF es la primera ciudad que regula a Uber en América Latina”. Disponible en:

https://elpais.com/internacional/2015/07/16/actualidad/1437073257_032569.html.
Accedido en Agosto 2020.

El País 2017. “Los conductores de Uber no son autónomos, según un juez británico”. Disponible en:

https://cincodias.elpais.com/cincodias/2017/11/15/autonomos/1510731646_383788.html
Accedido en noviembre 2019.

El telégrafo 2018. “Plataforma Uber innova y crece pese a la protesta de taxistas”. Disponible en:

<https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/quito/1/plataforma-uber-innova-protesta-taxistas-quito>. Accedido en Agosto de 2020.

El Universo 2019. “Uber ha realizado más de 17 millones de viajes durante dos años de operaciones en Ecuador”. Disponible en”

<https://www.eluniverso.com/noticias/2019/11/13/nota/7602665/uber-da-numeros-sus-operaciones-ecuador>. Accedido en noviembre de 2019.

El Universo 2020. “Desafiliaciones al IESS ya superan 270 600 en cuatro meses de la pandemia del COVID-19”. Disponible en:

<https://www.eluniverso.com/noticias/2020/08/01/nota/7926960/iess-afiliados-desempleo-pandemia-coronavirus-ecuador-junio-2020>. Accedido el 15 de Agosto de 2020.

Expansión-CNN 2015. “Cómo planea Uber atraer a un millón de mujeres conductoras”.

Disponible en: <https://expansion.mx/mi-carrera/2015/05/12/uber-afiliara-a-un-millon-de-mujeres-los-proximos-cinco-anos>. Accedido en noviembre 2019.

- Forbes 2018. “Uber's Wild Ride To Make Latin America Its Fastest Growing Region”.
Disponible en: <https://www.forbes.com/sites/jonathanmoed/2018/12/20/is-uber-operating-illegally-in-its-fastest-growing-region/#205652271925>. Accedido en 10 de diciembre de 2019.
- Fortune 2015. “How Uber plays the tax shell game”. Disponible en:
<https://fortune.com/2015/10/22/uber-tax-shell/>). Accedido el 13 de agosto de 2020.
- Investopedia 2019. <https://www.investopedia.com/articles/personal-finance/111015/story-uber.asp>). Accedido el 5 de noviembre de 2019.
- La Barra Espaciadora 2019. “María Paula Romo nos debe una disculpa pública”. Disponible en:
<https://www.labarraespaciadora.com/ddhh/maria-paula-romo-nos-debe-una-disculpa-publica/>. Accedido el 19 de agosto de 2020.
- La Nación. 2018. “Repartidores: de la ilusión de no tener jefe a la necesidad de un sindicato”.
Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/lifestyle/repartidores-ilusion-no-tener-jefe-necesidad-sindicato-nid2186405>
- La República 2018. ¿En qué países Uber es ilegal?
<https://www.larepublica.net/noticia/en-que-paises-uber-es-ilegal>. Accedido en noviembre 2019.
- Medium 2020. “Open Letter and Principles for Ethical Research on the Gig Economy”.
Disponible en:
<https://medium.com/@gigeconomyresearchersunited/open-letter-and-principles-for-ethical-research-on-the-gig-economy-3cd27924cc08>. Accedido 25 de Julio de 2020.
- Nodal 2020. “Ecuador registra más de 289 mil despidos durante la emergencia por la pandemia”.
Disponible en: <https://www.nodal.am/2020/08/ecuador-registra-mas-de-289-mil-despidos-durante-la-emergencia-por-la-pandemia/>. Accedido el 15 de Agosto de 2020.
- Observatorio de la dolarización 2020. <https://dolarizacion.ec/2020/05/28/prepago-deuda-abril/>.
Accedido el 15 de Agosto de 2020
- Observatorio Social 2020. “Monitoreo del coronavirus covid-19 en Ecuador”. Disponible en:
<https://www.covid19ecuador.org/ecuador>. Accedido el 15 de Agosto de 2020.
- Oki 2019. “¿Cómo han regulado otros países a Uber frente a los taxis? En Europa, muchos lo han prohibido”. Disponible en: <https://okdiario.com/economia/como-han-regulado-otros->

países-uber-frente-taxis-europa-muchos-lo-han-prohibido-3625223 Accedido noviembre 2019.

Pichincha comunicaciones 2019. “Durante el 2019 fueron despedidos cerca de 25.000 personas en el sector público”. Disponible en:

<http://www.pichinchacomunicaciones.com.ec/durante-el-2019-fueron-despedidos-cerca-de-25-000-personas-en-el-sector-publico/>. Accedido el 19 de agosto de 2020.

Riskedge 2019. “The dumbest thing you can do with your money in 2019”. Disponible en:

https://www.riskhedge.com/post/the-dumbest-thing-you-can-do-with-your-money-in-2019?utm_campaign=RH-305&utm_medium=ED&utm_source=for Accedido en noviembre de 2019.

RFI 2020. “Escalada de xenofobia en Ecuador contra migrantes venezolanos”. Disponible en:

<https://www.rfi.fr/es/am%C3%A9ricas/20200217-escalada-de-xenofobia-en-ecuador-contra-migrantes-venezolanos>. Accedido el 19 de agosto de 2020.

R4V 2020. “Refugiados y migrantes de Venezuela”. Disponible en:

<https://r4v.info/es/situations/platform/location/7512>. Accedido el 19 de agosto de 2020.

Statista 2020. “Uber's number of rides worldwide by quarter 2017-2020”. Disponible en:

<https://www.statista.com/statistics/946298/uber-ridership-worldwide/> Accedido el 13 de agosto de 2020.

Taxiproject.ec 2018. “Brasil aprueba una Ley que regula Uber y Cabify”. Disponible en:

<https://taxiproject.eu/brasil-aprueba-una-ley-que-regula-uber-y-cabify/>

Uber 2019. Legal terms. <https://www.uber.com/legal/terms/ec/>

Uber 2019. Diversity. <https://www.uber.com/es/es-es/about/diversity/>

Uber 2020. Quienes somos. <https://www.uber.com/ec/es/about/> Accedido 13 de agosto de 2020.

Uber 2020. Las historias que nos mueven. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/canasta/>

Vox 2019. “It’s not just passengers being assaulted in Ubers. Drivers are at risk, too”. Disponible en: <https://www.vox.com/2019/12/7/20998646/uber-safety-report-sexual-assault-lyft-cases>. Accedido el 15 de Agosto de 2020.

Entrevistas

Ana (el nombre real de la entrevistada se ha ocultado por mutuo acuerdo), en conversación con la autora el 13 de febrero de 2020.

Ángel (el nombre real del entrevistado se ha ocultado por mutuo acuerdo), en conversación con la autora el 21 de febrero de 2020.

Eduardo (el nombre real del entrevistado se ha ocultado por mutuo acuerdo), en conversación con la autora el 18 de febrero de 2020

Fausto (el nombre real del entrevistado se ha ocultado por mutuo acuerdo), en conversación con la autora el 11 de febrero de 2020.

Luisa (el nombre real de la entrevistada se ha ocultado por mutuo acuerdo), en conversación con la autora el 6 de junio de 2020.

Marco (el nombre real del entrevistado se ha ocultado por mutuo acuerdo), en conversación telefónica con la autora el 29 de abril de 2020.

Marianela (el nombre real de la entrevistada se ha ocultado por mutuo acuerdo), en conversación con la autora el 9 de febrero de 2020.

Mónica (el nombre real de la entrevistada se ha ocultado por mutuo acuerdo), en conversación con la autora el 24 de febrero de 2020.

(el nombre real de la entrevistada se ha ocultado por mutuo acuerdo), en conversación telefónica con la autora el 7 de mayo de 2020).

Luis (el nombre real del entrevistado se ha ocultado por mutuo acuerdo), en conversación con la autora el 2 de marzo de 2020.

Paúl (el nombre real del entrevistado se ha ocultado por mutuo acuerdo), en conversación con la autora el 28 de febrero de 2020.

Raúl (el nombre real del entrevistado se ha ocultado por mutuo acuerdo), en conversación con la autora el 3 de marzo de 2020.

Rolando (el nombre real del entrevistado se ha ocultado por mutuo acuerdo), en conversación con la autora el 21 de febrero de 2020.

Conversaciones informales

Carlos (el nombre real de la persona con quien se conversó se ha ocultado por seguridad del conductor), en conversación con la autora el 24 de enero de 2020,

Marcela (el nombre real de la persona con quien se conversó se ha ocultado por seguridad del conductor), en conversación con la autora el 22 de marzo de 2020.

Martín (el nombre real de la persona con quien se conversó se ha ocultado por seguridad del conductor), en conversación con la autora el 11 de marzo de 2020

Jaime (el nombre real de la persona con quien se conversó se ha ocultado por seguridad del conductor), en conversación con la autora el 16 de febrero de 2020.

Jorge (el nombre real de la persona con quien se conversó se ha ocultado por seguridad del conductor), en conversación con la autora el 18 de febrero de 2020.

Raúl (el nombre real de la persona con quien se conversó se ha ocultado por seguridad del conductor), en conversación con la autora el 28 de febrero de 2020.