



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

Grupo Temático N° 6 Género, mercado de trabajo y cuidado en el contexto de la pandemia

Coordinadores: Florencia Antoniou- Mariana Brocca- María Eugenia Miguez- Giuseppe Messina
grupodspp@gmail.com

Título

Trayectorias laborales de mujeres conductoras en el servicio de transporte de pasajeros Uber

Un análisis de los desafíos frente a los procesos de segregación de género y la compleja conciliación entre trabajo remunerado y tareas del cuidado

Autor/es: Marina Luz García

E – mails: mgarcia@campus.ungs.edu.ar

Pertenencia institucional: Universidad Nacional de General Sarmiento- Instituto de Ciencias



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

Resumen

A partir de la irrupción de las plataformas digitales y sus impactos en el mundo del trabajo ha comenzado a considerarse que estos nuevos escenarios configuran un contexto laboral más permeable para el ingreso y permanencia de las mujeres y por ello los procesos históricos de la división sexual de trabajo se vuelven menos rígidos. El caso de las conductoras que prestan el servicio de transporte de pasajeros para la empresa Uber representa una motivación interesante para analizar el debilitamiento de una frontera que distingue trabajos para hombres y trabajos para mujeres dado que, como lo expresan algunos datos, el desarrollo de la actividad está señalando que las mujeres se están incorporando de forma gradual y en una curva ascendente a la actividad.

En el artículo se abordan, en primer lugar, los modos en los que se producen y desafían los mecanismos de segregación laboral basados en el género a partir de la exploración de las trayectorias laborales de mujeres conductoras. Luego se analizan los procesos de conciliación entre la actividad laboral que desarrollan y la distribución de tareas de cuidado o responsabilidades hogareñas, atendiendo también a la situación resultante de la pandemia por Covid-19 y los impactos en el trabajo y la vida cotidiana de las mujeres.

Palabras clave Economías de plataformas- trabajadoras conductoras de UBER -Segregación de género- Tareas de cuidado



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

Introducción

En este artículo analizamos algunos aspectos del trabajo que desarrollan las mujeres conductoras en el servicio de transporte de personas a través de la plataforma digital Uber. Desde una perspectiva enfocada en comprender el alcance de los mecanismos de segregación laboral (Faur y Zamberlin, 2007; Georges, 2011) nos concentramos en las trayectorias de trabajo de un grupo de conductoras para entender cómo se relacionan sus recorridos previos y la inserción en una actividad masculinizada. De acuerdo a los datos que indican que, desde la llegada de Uber se ha producido la creciente incorporación de trabajadoras mujeres en una ocupación tradicionalmente masculina como la conducción en el servicio de transporte de pasajeros podría considerarse que el trabajo a través de las plataformas digitales configura un contexto laboral más "permeable", en el que los procesos de segregación de género se vuelven menos rígidos. Consideramos que la inserción de las mujeres en Uber representa un caso interesante para analizar especialmente qué sucede respecto al debilitamiento de las fronteras generizadas (Hirata y Kergoat 2007) que suponen actividades como las del manejo y del servicio de transporte de pasajeros. A la vez, nos preguntamos por los procesos de conciliación (Faur 2014) entre la actividad que desempeñan las mujeres y la distribución de tareas de cuidado o responsabilidades hogareñas, dado que atender a esa articulación se vuelve un requerimiento imprescindible cuando estudiamos a las trabajadoras (Gago, 2019). Históricamente esa conciliación ha sido controversial y las responsabilidades del cuidado han recaído desproporcionadamente sobre las mujeres. Esto ha afectado su participación en el mercado de trabajo incidiendo, entre muchos aspectos más, en la percepción desigual de ingresos con respecto a los varones, en el desarrollo y progreso en sus carreras laborales y en sus niveles de autonomía económica. De tal modo, en este artículo abordaremos de qué manera el trabajo mediado por una aplicación tecnológica en asociación con el carácter independiente de la actividad, tal como lo promueve la propia empresa, incide, fundamentalmente en la resolución cotidiana de la vida cuando la misma se presenta con la complejidad de la conciliación.

Del mismo modo que ha sucedido en otras ciudades del mundo, la llegada de Uber al país a partir del año 2016 ha despertado interés en el ámbito académico. Esta producción académica se ha focalizado en torno, por ejemplo, al carácter de la relación laboral que supone y a las controversias en la agenda



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

pública respecto a los vacíos legales en materia de regulación del transporte de pasajeros. Se trata de una actividad con alta visibilidad en muchos centros urbanos del país, y millones de personas se convirtieron gradualmente en usuarios del servicio.

Esta investigación se inició pocos meses antes del comienzo de la Pandemia por Covid-19 y en el período en el que comenzamos a desarrollar el trabajo de campo, y poco después de la realización de entrevistas exploratorias con conductores y conductoras de Uber comenzó a regir una de las primeras medidas de Aislamiento social, preventivo y obligatorio. La disposición implicó, al igual que para otras actividades de servicios, el cese de las mismas al menos por unas semanas en el mes de marzo de 2020. De todos modos, las medidas de distanciamiento impidieron la realización de entrevistas en encuentros “cara a cara” y esto nos indujo a continuar nuestra tarea y a realizar las entrevistas semiestructuradas a través de conversaciones telefónicas. Las entrevistas fueron realizadas a conductores y conductoras, pero para este artículo nos hemos enfocado preferentemente en entrevistas en profundidad realizadas a catorce mujeres entre 29 y 60 años de edad, que trabajan en el Área Metropolitana de Buenos Aires. La mitad de ellas vive en la Ciudad de Buenos Aires y el resto en diferentes partidos del Gran Buenos Aires. Si consideramos las situaciones familiares, podemos diferenciar dos grupos entre nuestras entrevistadas. De un primer universo conformado por 8 mujeres, todas tienen hijos menores de edad; 6 de ellas son jefas de hogares constituidos por sus hijos y madres o abuelas que participan activamente de las tareas del cuidado y los 2 casos restantes viven con sus hijos y esposos. El segundo, lo conforman 6 mujeres con hogares monoparentales o viven con sus parejas y sin hijos. En este trabajo las voces de las mujeres con responsabilidades de cuidado y a cargo de niñas, niños y adolescentes dan cuenta de sus experiencias y situaciones cotidianas de trabajo y de cuidados; pero también de un conjunto de representaciones e imaginarios sociales que comparten muchas veces con el resto de las mujeres cuya conformación hogareña las aleja en general de la experiencia cotidiana del cuidado porque sus hijos son adultos, o porque no son madres.

La actividad del transporte de pasajeros ha involucrado histórica y mayoritariamente a los varones en las tareas de la conducción y o manejo. También otras ocupaciones que requieren de esta competencia están “destinadas” a ser ocupadas por varones en tanto que la relación con el automóvil, el colectivo, la camioneta, el camión, la locomotora se presentan como objetos o herramientas de trabajo masculinizados en íntima articulación con actividades, rutinas, prácticas, espacios de trabajo, códigos,



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

lenguajes y representaciones sociales que legitiman aquellos destinos. Nuestro análisis se inscribe en la reflexión sobre estos condicionamientos culturales.

Nos acercaremos al examen de los procesos de segregación laboral u ocupacional de género que se advierten frecuentemente en los mercados de trabajo. En estos se concentran de manera desproporcionada las mujeres en actividades y ocupaciones consideradas como femeninas repercutiendo estas divisiones en enormes diferencias respecto a niveles de ingresos, oportunidades de vida, posibilidades de autonomía económica, prestigio social, etc. De esta manera, consideramos que pensar el mundo del trabajo desde una perspectiva de género nos exige considerar aquellos mecanismos que han contribuido a consolidar social y culturalmente esos criterios demarcatorios que tienen efectos directos e indirectos en la vida de las personas. Los mismos contribuyen a cristalizar procesos de desigualdad, basados, aunque no sólo, en la pertenencia a un género y dificultan, limitan, impiden o favorecen el acceso al trabajo de forma desigual para las personas.

La menor representación de las mujeres en las actividades que involucran el manejo y la relación que estas establecen con los automóviles, con su mecánica y con el oficio de conducir, se asienta en mecanismos de asignación de atributos basados en un conjunto de condiciones, presupuestos, habilidades y también de representaciones sociales que configuran los límites entre lo posible para ellas, lo conveniente, lo aceptado (Lagarde, 2014). En una sociedad en la cual aproximadamente el 30% de las licencias de conducir están en manos de mujeres, esa ocupación representa un desafío respecto de los mecanismos de segregación basados en el género. Como señala Poó (2018) las desigualdades que este indicador está mostrando incluyen el acceso a la movilidad, al espacio público, al trabajo, a la educación y al pleno desarrollo de las capacidades de las mujeres.

En este marco, las mujeres participan en una proporción menor en el servicio de transporte de personas, aunque, en los últimos años y desde la llegada de Uber al país, esa condición se ha modificado, y se incrementó levemente la inserción femenina. Para el primer semestre del año 2018 la propia empresa informaba que las mujeres constituían el 11% de la fuerza laboral (Madariaga *et al.*, 2019) y en el período junio 2018 /junio 2019 la participación de las trabajadoras se había incrementado en 110%¹ De acuerdo a la Encuesta de Trabajadores de Plataformas (ETP)² la participación de los varones es del 94%; los migrantes constituyen sólo el 5% de la fuerza laboral; alrededor del 60% tiene

¹ Véase Infobae (14/09/2019).

² Se trata de un primer estudio realizado en el año 2019 financiado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPPEC). Explora las principales características del trabajo en las economías de plataformas en Argentina. (Madariaga y otros 2019)



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

entre 30 y 49 años de edad, el 50% alcanza como máximo nivel educativo el nivel terciario o universitario incompleto y por último, el 64,6% consultado indicó que este trabajo es su principal fuente de ingresos. Un último dato que nos interesa destacar es que respecto a la brecha de género en la dedicación horaria que presentan las y los conductores, mientras el 40% de los varones maneja más de 20 horas por semana, el 30% de las mujeres maneja esa cantidad de tiempo” (Grow-Uber, 2020: 25).

Consideramos que al abordar las experiencias de las conductoras contribuimos a visibilizar un reto importante, ese que, aunque no siempre es explicitado por ellas, se renueva cada vez que suben al auto, encienden la aplicación digital y comienzan su jornada laboral. Un aspecto que iremos desarrollando a lo largo de este texto es que esos desafíos se han iniciado con antelación al ingreso a Uber. El análisis de las trayectorias laborales nos deja observar que las aproximaciones de las conductoras o su participación en rubros masculinizados son parte de experiencias previas y que, aunque dispersas se constituyen en elementos condicionantes que complejizan la lectura respecto a la posible permeabilidad que Uber representa en torno a un mayor acceso y permanencia de las mujeres en la actividad. A su vez, aunque las mujeres con las que dialogamos para este estudio enfrentan las dinámicas de la segregación laboral inscriptas en el género, cuando miramos de modo articulado la ocupación de las conductoras y los procesos de conciliación con las tareas domésticas y de cuidado advertimos, que la actividad es percibida por ellas como un mecanismo facilitador de las tareas de cuidado. En sus argumentos, tanto el acceso al automóvil y la libertad de apagar la aplicación digital cuando esas responsabilidades lo requieren se ajustan virtuosamente a una conciliación que, en este artículo consideramos que contribuye a reforzar las responsabilidades del cuidado en manos de las mujeres.

2. El trabajo en la plataforma digital Uber y su carácter independiente

Una aplicación móvil de descarga gratuita asociada a un sistema de geolocalización conecta a personas que solicitan el servicio con conductoras/es de vehículos disponibles y cercanos. Así, interviene la empresa Uber en el mercado comercial de transporte de pasajeros. Del mismo modo que otras empresas de capitales extranjeros como Rappi y Glovo que también se inscriben en el campo de las economías de plataformas, Uber comenzó a desarrollar sus actividades en Argentina en los últimos cinco años. En este corto tiempo, primero en el Área Metropolitana de Buenos Aires y más tarde en



otras ciudades del país, su presencia ha provocado múltiples efectos, en particular en el mundo del trabajo. Uber reportaba en abril de 2018 la existencia de aproximadamente 55 mil conductores activos (Madariaga et al, 2019: 66).

En un mercado de trabajo con importantes tasas de desempleo y subempleo, pero fundamentalmente con trabajos y ocupaciones informales de muy bajos ingresos, un universo cada vez mayor de trabajadores, más varones que mujeres ingresan progresivamente a esta ocupación. Respecto a las barreras que supone el ingreso a la actividad podemos dar cuenta de requisitos importantes. En apariencia, no existirían restricciones respecto de la edad. Pueden ingresar quienes dispongan de cédula de conducir, un teléfono inteligente y un automóvil propio, prestado o alquilado con no más de 10 años de antigüedad, conocimientos tecnológicos básicos para relacionarse con la aplicación digital y como requisito de los últimos años, las y los conductores deben estar inscriptos en el régimen del monotributo³, mecanismo que asegura el acceso al régimen de pensiones y de cobertura de salud para los trabajadores independientes de ingresos medios/bajos.

La empresa compite en el mercado comercial del servicio de transporte de pasajeros, pero su inscripción legal se corresponde con la figura de servicios empresariales (Yansen *et al.*, 2019). De todos modos, en estos primeros años y tal como sucede en otros países de la región esta condición fue aprovechada para su desarrollo y expansión (Salazar Daza, 2020) pero también la situación ha generado importantes inconvenientes a las y los conductores, en tanto el servicio no se encuentra habilitado y pueden ser multados por las autoridades de tránsito y recibir manifestaciones de rechazo por las asociaciones de taxistas, por ejemplo, en la Ciudad de Buenos Aires.

Uber no dispone de una flota de automóviles, no genera relaciones típicas de empleo y no abona salarios. Al respecto no son pocos los estudios que señalan que estos modelos de negocio digital están orientados a que los riesgos asociados a la actividad los asuman las personas en calidad de trabajadores autónomos o independientes (Abilio, 2018). Los estudios que en los últimos años se han concentrado en el análisis del carácter de la relación laboral identifican un conjunto de rasgos que, de manera objetiva, estarían indicando que se trata de una actividad que las y los trabajadores realizan de manera independiente, que la misma no promueve una relación laboral asalariada; y que dada la estrecha interacción que mantienen con la plataforma las y los conductores tendrían el control efectivo del proceso de trabajo y al mismo tiempo son los dueños de los instrumentos de trabajo (Maurizio y Beccaria 2019). Sin embargo, como también advierten los autores, tanto la plataforma como los

³ El monotributo es un sistema tributario simplificado para pequeños contribuyentes, que unifica el componente impositivo -IVA y Ganancias- y el componente previsional -aportes jubilatorios y obra social- en una única cuota mensual.



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

clientes son los “dadores de trabajo” y son ellos quienes fijan las pautas laborales, el uso, la organización y administración del tiempo y el precio del servicio. Por ello, estas formas de trabajo promueven mayor control, disciplinamiento y vigilancia ocultos tras una figura de independencia (Salazar Daza 2020). Uber promueve el reclutamiento y la incorporación de personas a la actividad utilizando la controvertida figura de socios/as-conductores/as apelando así, a la narrativa del emprendedurismo al igual que lo hacen otras empresas de plataformas digitales a nivel global. El ideal de “ser jefe/a de uno/a mismo/a”, permea en las personas como una idea romantizada asociada a la búsqueda de autonomía y progreso personal. (Salazar Daza, 2020). Sin embargo, se encubren bajo esos discursos relaciones laborales que son de naturaleza asalariada, aunque quienes prestan el servicio se encuentran fuera de los márgenes del sistema tradicional de protección del trabajo humano (Goldín, 2020). Al mismo tiempo, en las sociedades en las que las oportunidades de conseguir un empleo seguro y formal se reducen; frente a una elevada presencia de trabajadores/as desempleados/as, subempleados/as y trabajadores/as informales de muy bajos ingresos estas ofertas se constituyen muchas veces en las únicas alternativas de inserción laboral, incrementando la vulnerabilidad de aquellas personas para los cuales trabajar en Uber representa una actividad de sobrevivencia.

Retomamos a lo largo de este artículo las múltiples implicancias que devienen del carácter independiente de la actividad porque esta dimensión nos permite discutir respecto de los límites concretos que la independencia o autonomía laboral representan, en especial, para las mujeres trabajadoras de la plataforma. Tal como se desprende de los testimonios recabados, cuando el carácter independiente remite a una percepción de libertad respecto al uso u organización del tiempo, allí coinciden varones y mujeres en torno a las facilidades que les presenta el trabajo mediado por la aplicación⁴. Sin embargo, mientras para los varones la independencia representa fundamentalmente una experiencia alejada de la relación de subordinación que supone un empleo típico bajo relación de dependencia; para las mujeres la independencia es un factor que les aliviana las dificultades cotidianas en la conciliación con las tareas hogareñas y las responsabilidades del cuidado. Las diferencias asoman y se traducen en condiciones de desigualdad laboral y de ingresos. De cara a ese imaginario de una

⁴ Aspecto que relevamos a lo largo de la investigación y que registramos en el informe “Relevamiento cualitativo trabajadores/as de transporte de personas a través de la plataforma Uber” Proyecto “Economía de plataformas y servicios personales en el Área Metropolitana del Gran Buenos Aires Implicancias sobre las condiciones laborales y las desigualdades de género” Universidad Nacional General Sarmiento (UNGS) / Agence Française de Développement (AFD).



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

soberanía absoluta respecto al uso del tiempo que se traduce en “encender y o apagar la aplicación” a discreción de los y las conductoras, el aparente dominio sobre la plataforma lleva a los varones a decidir jornadas de trabajo en franjas horarias más redituables que coinciden generalmente con las rutinas que organizan la vida social en su conjunto en las ciudades. De allí que los tiempos de mayor demanda del servicio coincidan con los horarios de ingreso y egreso del trabajo o con las franjas nocturnas de los fines de semana. Para las mujeres, las desventajas de origen se vuelven un obstáculo para el manejo nocturno y en muchos casos la percepción de la inseguridad o peligrosidad callejera las disuade de intentarlo; a la vez que los horarios estándares de los ingresos y egresos laborales en la ciudad son coincidentes con los tiempos de los ingresos y egresos escolares, responsabilidades asumidas también en gran medida por las mujeres. En este sentido, la percepción respecto al carácter independiente de la actividad adquiere una importancia fundamental en el análisis de los procesos de conciliación ente el trabajo y la vida hogareña y las tareas del cuidado.

3. Trayectorias laborales: los desafíos a la división sexual del trabajo

Cuando analizamos y reflexionamos en torno al campo laboral, y con ello buscamos dar cuenta de las experiencias que las personas realizan en este ámbito, incorporamos una perspectiva que señala que el trabajo es un factor central y organiza la vida de las personas en su totalidad y que al mismo tiempo el trabajo y la vida “*sólo se distinguen porque hay algo más que hacer en la vida que solamente trabajar, pero el despliegue de esos quehaceres posibles (más o menos creativos) están fuertemente constreñidos por la posibilidad y las condiciones del trabajo*” (Grassi y Danani, 2009:17) Al analizar esos despliegues de actividades que realizan las personas y ponderar los constreñimientos y las condiciones en las cuales se desarrolla el trabajo coincidimos en que los recorridos son a la vez, individuales y colectivos; en ellos las personas aprenden, despliegan y complejizan habilidades; desarrollan interacciones sociales; el trabajo se constituye en un organizador de la vida cotidiana, en uno o varios escenarios sobre los cuales las personas construyen sus identidades, se perciben como trabajadoras y son percibidas como tales. Preguntarse por las trayectorias implica desplazar momentáneamente la vista de la fotografía actual para detenerse en un álbum, allí donde han quedado registrados los distintos momentos que emergen de esas laberínticas participaciones, a veces con nitidez y otras sumergidas en sombras. En nuestro caso, se trata de explicar con mayor complejidad de qué modo, en qué condiciones, con qué herramientas y con cuáles expectativas llegan las mujeres a desarrollar una actividad en un rubro masculinizado. Este es el sentido que le otorgamos al estudio de las trayectorias laborales, en tanto abordarlas nos permitirá entender cuáles han sido a lo largo del



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

tiempo el tipo de inserciones y las condiciones en los que se han desarrollado esos trabajos; así como atender al conjunto de habilidades que se ponen en juego cada vez, a los saberes que se adquieren, se ejercitan y complejizan y que se van conformando en recursos valiosos y orientadores de las decisiones de las personas. Por último, analizar las trayectorias nos exige prestar atención a los condicionamientos sociales en los que se inscriben las experiencias y que contribuyen a darle sentido a las distintas participaciones laborales de las mujeres.

El análisis de las trayectorias de las mujeres entrevistadas nos indica que han tenido inserciones informales en mayor proporción que formales y en ramas de actividad muy diversas. Cuando miramos todos esos procesos en conjunto advertimos también que tanto aquellas que han ingresado hace pocos años en el mercado laboral como las que registran mayor antigüedad han participado en múltiples actividades, y, como iremos señalando, algunas de estas se conectan estrechamente con el oficio que desempeñan en Uber. Para muchas de ellas sus antiguas labores han requerido del uso de un automóvil, por ende, de la habilidad del manejo, de la acreditación de la misma a través de una licencia de conducir y de saber desplazarse por las calles de las ciudades, destreza que actualmente está facilitada por la aplicación digital. Los casos más evidentes son aquellos en que las mujeres han sido conductoras de autos en el servicio de remises o que han trabajado en estas agencias como personal administrativo. Pero no son estas las únicas actividades que las entrevistadas han desarrollado en campos laborales masculinizados, tal como iremos observando en las líneas que siguen

Mariela trabajó durante quince años para una laboratorio desempeñándose como agente de propaganda médica hasta que la despidieron por reestructuración de la empresa: *“Manejo desde los 14 años y aparte siempre, ya te digo con este trabajo anterior yo estaba todo el tiempo en la calle manejando también, 8 horas en la calle pero no sólo manejando, vas de un consultorio a otro o de una clínica a un hospital, depende la distancia o algún congreso en Mar del Plata, Cariló, Pinamar..(...) ser visitadora médica tiene mucho de relaciones públicas. Yo estaba el 100% en la calle, o sea yo no estaba dentro de la compañía, tenía una reunión semanal obviamente para evacuar temas de solicitudes de médicos, de congresos y demás, pero prácticamente mi trabajo era en la calle”* (Mariela, 55 años, vive con su hija adolescente, es fonoaudióloga y Uber representa una actividad con la que complementa sus ingresos principales). Para Mariela que aprendió a conducir un auto siendo adolescente, que trabajó en la calle desplazándose con un automóvil, implementó el arte de las relaciones públicas porque se lo exigía su ocupación, se trata de dinámicas que ella y también otras conductoras recuperan positivamente cuando las consultamos respecto a los vínculos con su actual



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

ocupación. Conducir y prestar el servicio de transporte de pasajeros implica para muchas de estas mujeres *hacer relaciones públicas* y ello significa atender bien al cliente, hacerlo sentir cómodo, respetar su intimidad, escucharlo si advierten que necesita hablar y hasta ofrecerles un caramelo. Definiciones que podríamos entender como vinculadas a las lógicas del cuidado con lo cual estas mujeres también cuidan mientras conducen. En las situaciones de trabajo también despliegan con las y los usuarios las habilidades y roles asignados socialmente.

Graciela se define como *una luchadora de toda la vida* y tuvo muchas ocupaciones, desde un negocio de artículos de electrónica en la Patagonia hasta un emprendimiento de elaboración de viandas que incluía el reparto, del que ella misma se ocupaba: *“Hace dos años atrás me bajó mucho la venta de las viandas, entonces paralelo a eso mi hijo me dice “¿por qué no trabajás en Uber?”, yo ni loca ¿viste?, para colmo era la época que incendiaban los autos, que los escribían con aerosol, viste, que era una caza Uber ¿viste?, bueno así que tenía miedo. Me salió no sé, me pareció raro, pasa que yo soy ¿cómo te diría? Una luchadora de toda la vida (...) resulta que ahora ya la verdad que estoy cansada de hacer las compras, venir, cocinar, un montón de horas parada, salir corriendo, después cambiarme, salir corriendo a entregar la mercadería. Entonces, encontré en Uber que el que se cansaba era el auto, no yo”* (Graciela, 63 años, vive sola, percibe una jubilación y Uber representa una actividad para complementar sus ingresos)

En las palabras de Graciela advertimos un complejo cruce de habilidades y de responsabilidades que ella subraya al explicar por qué se cansó de su actividad anterior. Elaborar viandas con alimentos específicos para diabéticos y personas que siguen una dieta alimentaria estricta, encargarse de las compras de los insumos y realizar los repartos, todo eso recaía en su persona. Uber, a su entender “le simplificó la vida” y aunque no pueda prescindir del manejo, como ella dice, ahora se cansa menos que su auto.

Antes de su ingreso a Uber, Magali se desempeñó en varias ocupaciones, la experiencia más duradera y formal se extendió a lo largo de casi cuatro años en una empresa financiera hasta que esta quebró. *“ahí trabajaba de lunes a sábado, hacía 6 horas por día y tenía un ingreso mensual en blanco neto de 35.000 pesos. Me fui en buenos términos, me pagaron la indemnización correspondiente y desde ese mismo día que yo firmé el retiro había ingresado a trabajar en otra empresa que ahí estuve alrededor de 3 meses y cumplidos los 3 meses ya bueno, se terminaba el contrato y quedabas sin trabajo obviamente (...) No tuve ningún hueco sin trabajo, pero no fueron cosas fijas. Y anteriormente a la*



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

financiera trabajé mucho en el rubro gastronómico, trabajé también en todo lo que es administrativo, contable, básicamente eso, tengo experiencia en eso. Incluso me sirvió mucho hoy por hoy me doy cuenta, por ahí bueno una de las experiencias laborales que tuve fue en una mensajería en donde tenía que encargarme de la logística de los viajes y todo lo que es el conocimiento de calles y todo lo adquirí a través de ese trabajo que tuve y lo aplico en este momento con Uber. (Magalí tiene 30 años, vive con su pareja, Uber representa su única fuente de ingresos y dispone de su auto para la actividad)

Claramente, esta joven conductora destaca un elemento fundamental en su trabajo, aplica conocimientos que adquirió en un empleo anterior. Diseñar la logística de los repartos en la empresa en la que trabajó fue de algún modo un entrenamiento para otras actividades y ella claramente pudo incorporarlos como una destreza más en su oficio como conductora en el servicio de transporte.

En el largo recorrido laboral que realizó Alejandra, por mucho tiempo se desempeñó como “gerente de retail” en tiendas de ropa renombradas. Hacia el año 2017 se queda sin empleo cuando quiebra la empresa y decide probar en Uber “Es la única opción que tuve. En ese momento no tuve otra opción (...) salí de una entrevista laboral que me había ido muy mal por mi edad, ¿viste que a los 40 años estás fuera del mercado’. Entonces me pedí un Uber, me subí al Uber y le dije al señor si era algo que yo podía hacer. Y el señor se me rió. Se rió y fue como, nada, vine derecho a comunicarme con Uber para poder ingresar (...) No tenía auto, salí a alquilar un auto que también era una contra porque era mujer, entonces ¿quién le alquila un auto a una mujer? Ahora sí, pero en ese momento no te alquilaba nadie. Puse un aviso de que alquilaba auto, que tenía el registro al día, no tenía penalidades, etcétera. Me contestaron 50 personas, 48 eran burlándose y 2, uno era un señor muy grande que era de La Plata, muy amoroso que me quería alquilar el auto, pero era súper lejos. Y otro de acá de Martínez, de Zona Norte que me quedaba súper bien, viste. Y bueno, así empecé. (Alejandra tiene 44 años, vive con sus cuatro hijos y su pareja)

En su relato podemos advertir varios aspectos relativos a sus recorridos laborales y también de su acercamiento a Uber. Como conductora debió atravesar barreras materiales y simbólicas que se imponen como un tipo de cierre social (Parkin 1984) que le impiden o representan obstáculos, como en este caso, a las mujeres y les dificulta el acceso a determinados recursos. Por un lado, su disposición para trabajar como conductora y saber conducir resultaban insuficientes si no disponía de una herramienta fundamental: un automóvil. En su relato, observamos de qué modo su voluntad de indagar respecto del alquiler de un auto para poder trabajar tiene, desde su percepción, una recepción que busca desacreditarla y señalarle que esa ocupación no puede ser para las mujeres. Los estereotipos de



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

género, pero también el requisito basado en la edad se presenta como barrera para las mujeres en sus búsquedas laborales.

Cuando le preguntamos a Andrea cuáles fueron sus actividades laborales con anterioridad a su ingreso a Uber advertimos que en muchos casos se desempeñó en rubros y tareas que requirieron un contacto y una exploración de habilidades relacionadas con el manejo, el transporte, los automóviles. Su ocupación más duradera la desarrolló en tres fábricas textiles en las que se desempeñó como bordadora de máquina industrial a lo largo de 25 años. En los períodos intermedios trabajó “en muchas cosas” “(...) como repartidora de pan en una camioneta, yo quería cambiar de rubro y justo salió un aviso en el diario, cuando se buscaba por el diario. Y decía que quería una chofera para una camioneta en una panadería porque el dueño de la panadería tenía el hijo que se le iba con la camioneta para cualquier lado, entonces los varones no le estaban dando resultado. Yo no sabía manejar esa camioneta. Entonces me fui hasta la casa de un peón que tenía mi papá, porque mi papá ha tenido camiones, le dije que me explique cómo era manejar con una palanca el volante. (...) era una Ford ranchera y al otro día me fui a trabajar sin nunca haber agarrado una camioneta de esas. Y empecé, empecé, iba a las 4 de la mañana y salía a las 2 de la tarde, estuve un tiempo bastante largo. (...) También trabajé en Sevel cuando era Fiat-Peugeot, para una empresa de ahí tercerizada y varias cosas más (risas). Y en la empresa automotriz estaba en un servicio de pre entrega, antes de la fábrica Sevel mandaban los autos a la concesionaria y le hacían ahí el servicio de pre entrega. Hacía limpieza del auto, revisión de fluidos, chapa, pintura, todo ¿no? Entonces hacíamos toda la revisión de los autos para subirlos al camión directamente a la empresa y entregarlos” (Andrea tiene 43 años, vive sola, alquila su casa y Uber es su único ingreso)

En la trayectoria laboral que va trazando Andrea se mixturán recorridos por campos laborales típicamente “femeninos” y “masculinos”: la actividad textil, el reparto de pan en camioneta y la revisión de la chapa y la pintura de los autos en una concesionaria. Nos detenemos fundamentalmente en una parte de su relato, ese que nos muestra su reacción de sorpresa frente al aviso laboral en el que solicitan una chofera. El mensaje la interpela de tal modo que aprende velozmente a conducir una camioneta modelo antiguo con la que se desplazará repartiendo productos de panadería en horas de la madrugada. Estos recorridos realizados, estas exploraciones, acercamientos y desarrollo de destrezas fueron considerados por ella misma como los antecedentes que le señalaban que su ingreso a Uber no podría tener mayores desafíos.

Como venimos señalando, también los recorridos de Rocío que tiene 34 años y vive con su pareja nos señalan el carácter multifacético de las trayectorias de las mujeres conductoras y también las



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

restricciones que atraviesan. Así como Alejandra percibía que sus 40 años representaban un obstáculo en sus búsquedas laborales, Rocío que comenzó a trabajar en Uber en el año 2017 se hizo una pregunta muchas veces *¿Cómo puede ser que con 31 años no encuentre trabajo?* Luego de 10 años de desempeñarse como vendedora y encargada en tiendas ropa de grandes marcas y en galerías comerciales importantes de la Ciudad de Buenos Aires en el año 2016 se quedó sin empleo. *“Hay un montón de marcas que hacen como cierta discriminación de edad y ya en las búsquedas ponen una franja de edad que es de 21 a 28 años. Entonces sumado a que la situación del país no estaba muy bien y no había muchas ofertas de empleo, como que quedaba fuera de rango ¿entendés? Y eso también me estaba haciendo entrar medio en una situación de depresión por así decirlo porque decía “¿cómo puede ser que con 31 años no entre en el rango de edad que ellos piden? Entre búsquedas y entrevistas de trabajo se desempeñó a lo largo de 8 meses en un concesionario de autos “Había vendido planes de ahorro para la compra de 0 kilómetros (...) y como me explotó la cabeza de estar todo el día con el teléfono, llamando, insistiendo ¿viste? Yo estaba buscando trabajo y me aparecía Uber por todos lados “generá ingresos con tu vehículo en tu tiempo libre” y demás. Entonces ya como estaba entrando en desesperación porque me estaban tapando las deudas, un día mi suegra me dijo “¿Por qué no empezás a hacer Uber? y bueno ahí fue que me bajé la aplicación”* Los modos de nominar las tareas y/ o los oficios muchas veces se inscriben en campos masculinizados o se nominan apelando a un lenguaje que designa un orden masculino. Como vimos en el relato de Andrea más arriba, ella se presentó ante un aviso que pedía choferas, desafiando así el dueño de la panadería algún estereotipo de género. A Rocío le sucedió algo diferente cuando se puso nuevamente en búsqueda de trabajo en el período de la ASPO y porque Uber dio de baja la aplicación por unas semanas. Ella leyó un aviso que rezaba *“se buscan choferes para hacer reparto con base en Palermo, dejanos tus datos”*. Se presentó en la empresa, consiguió el trabajo y comenzó a repartir pasteles y tortas en la zona norte del AMBA, en su caso ser conductora de Uber funcionó como un antecedente, que la animó a presentarse en una búsqueda de trabajo que requería precisamente una habilidad que ya había incorporado.

Cuando observamos detenidamente los recorridos laborales de Miryam que tiene 58 años y vive con su marido nos volvemos a encontrar con dos elementos que están presentes en todos los casos que exploramos: por un lado, una interminable lista de ocupaciones, labores, empleos, rubros en los que participaron; por el otro, algunos de esos recorridos conectan estrechamente con las habilidades que la sociedad les asigna, prioritariamente a los varones. Y las mujeres transitan por esas ocupaciones insertándose en actividades feminizadas y masculinizadas. Miriam se desempeñó en gran parte de su



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

vida laboral en empresas realizando trabajo administrativo. Sin embargo, en su caso, el uso de la fuerza y la actividad dentro del rubro del transporte de caudales nos sorprende cuando atendemos a su relato. *“En mi vida lo que hice fue contar plata, para otros, de otros, y buena parte de mis tareas administrativas fueron esas porque he trabajado muchísimos años en la parte de recaudaciones, trabajé transportando caudales, por ejemplo (...) Yo en el 2004 me fui de la transportadora de caudales, o sea me despidieron (...) tuve un problema en el hombro, yo tengo una contractura crónica de trapecio por levantar determinadas bolsas de dinero, de monedas y subirlas a un escritorio para poder abrirlas, esto a veces perjudica”*. En los años previos a su ingreso a Uber cuidó personas enfermas hasta que advirtió que las condiciones en la que realizaba ese trabajo eran denigrantes respecto al trato que recibía y los ingresos que lograba. *“Entonces fue que tuve que empezar a buscar, mucha gente me hablaba de Uber y bueno, pero me costaba mucho tener que entrar a una app y empezar a pasar datos ¿sí? Y bueno hasta que el agua me llegó al cuello y dije “vamos, vamos para adelante a ver qué pasa”, bueno ahí fue como me anoté (...) me conecté y salí, hice mi primer viaje y fui muy feliz. Amo manejar un auto. Siempre me dicen “mirá vos estás manejando porque realmente es lo que sabés hacer” viste que cada cual sabe, tiene una habilidad en la vida”* (Miryam, 58 años, vive con su marido y es jefa de hogar)

La riqueza de experiencias de trabajo contenida en las voces de las mujeres y los sentidos que las conductoras les asignan a cada una nos han facilitado la reflexión en torno a los objetivos que nos propusimos en esta tarea de recorrer y reponer trayectorias laborales. Como fuimos señalando, el trabajo ocupa un lugar protagónico en la vida de cada una de ellas. Las múltiples ocupaciones de las que fuimos dando cuenta adoptan sentido en este análisis porque se inscriben también en un marco de oportunidades restringidas y en un mercado de trabajo que las mujeres comprenden como complejo e inhóspito. Señalamos insistentemente a lo largo de esta sección los movimientos o flujos constantes a lo largo del tiempo que muestran de qué modo este grupo de conductoras se mueven incansablemente “probando suerte”, “ganándose la vida”, generando ingresos, buscando trabajo, comenzando uno y abandonando otros. Cada uno de esos movimientos va dándole mayor complejidad, pero también riqueza a esas experiencias. Orientados por los supuestos que le asignan a la actividad mediada por la plataforma digital el rasgo de una mayor permeabilidad que debilitaría los sesgos de género para el ingreso y permanencia de las mujeres, en esta sección comenzamos preguntándonos de dónde vienen estas mujeres conductoras, qué desempeños han tenido y cómo llegan a Uber. Una primera lectura nos indica que el acceso a la actividad se produce en el devenir de un conjunto de recorridos y experiencias



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

laborales en las que se involucran a lo largo de sus vidas estas trabajadoras. En muchos casos, además, esos recorridos implicaron un involucramiento en tareas y campos de trabajo que guardan mayor relación con la masculinidad. Estas trabajadoras exploraron esos terrenos y se desarrollaron en tareas y aprendizajes que se configuran como antecedentes que las animaron a desarrollar el trabajo actual. A pesar de los estreñimientos en los que se inscriben sus vidas individuales y colectivas, para ellas el acceso a la actividad del transporte de pasajeros supone un entramado complejo de actividades que le anteceden y esto también contribuye a que las mujeres hagan sus elecciones y decidan el ingreso a la actividad.

4. Trabajo remunerado y trabajo de cuidados: la compleja conciliación que *emprenden* las conductoras de Uber

Una primera aproximación al significado del término conciliación nos reenvía a una situación de negociación a partir de la cual las responsabilidades del cuidado y el trabajo remunerado deberían ajustarse mutuamente, de modo que ambas actividades fundamentales para la vida de las personas se desarrollen en virtud de responsabilidades compartidas entre las personas de una sociedad. En la realidad, esa conciliación expresa los efectos de la división sexual del trabajo, proceso que le asigna a las mujeres gran parte de las tareas del cuidado convirtiéndolas muchas veces en *mujeres malabaristas* (Faur, 2014) que cotidianamente se enfrentan a estas labores. Cuando abordamos las características que asume este proceso en la vida laboral y familiar de las conductoras de Uber nos encontramos ante un escenario preocupante y con rasgos que, como vamos a ir mostrando, exacerban las desventajas que acompañan a las mujeres en el mundo del trabajo. Al reflexionar al respecto de este mundo reconocemos que el trabajo y el hogar, el trabajo y la vida cotidiana son dinámicas que las personas desarrollan y experimentan de modo indiferenciado. La situación de la pandemia contribuyó a visibilizar un conjunto de desigualdades de larga data y que afectan entre muchos campos más, a las y los trabajadores, fundamentalmente a quienes no están registrados o son cuentapropistas y más aún, a quienes buscan y no encuentran empleo. Respecto a nuestro estudio, sabemos que la pandemia interfirió sobre las lógicas de los cuidados restringiendo las posibilidades de las mujeres de salir a trabajar: ya sea porque esas tareas recaen en ellas como responsabilidades asumidas y asociadas a su rol doméstico; porque los servicios del cuidado y educativos sufrieron períodos de inactividad prolongados; porque la especial atención a la salud de las personas adultas mayores implicó prescindir,



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

fundamentalmente de otras mujeres de la familia, como las abuelas cuidadoras, entre muchos otros factores.

Las experiencias que abordamos en esta sección corresponden a mujeres conductoras con hijos e hijas a cargo y o responsabilidades del cuidado de personas mayores o cónyuges y también, a otras mujeres que si bien, no tenían en su momento estos compromisos, se han expresado en torno a los significados que asume el proceso de conciliación entre tareas del cuidado y trabajo remunerado cuando dan a conocer su perspectiva en torno al sentido que Uber representa para todas ellas.

Las palabras de Miryam nos enfrentan con una identificación unívoca respecto de las mujeres y de sus roles o condiciones “naturales” cuando luego de una lista posible de aquellas tareas imprescindibles de la que depende el funcionamiento de cada hogar concluye afirmando que hacerse cargo de ellas “*es muy de nosotras*” “*Conozco chicas que tienen hijos entonces durante el día se ocupan de la casa y una vez que duermen a sus chicos salen a trabajar con Uber (...) los hombres trabajan más horas y, ellos no tienen que parar como lo hacemos nosotras porque tienen que ir a la casa a hacer la comida o hacer algún mandado, ellos salen, van, trabajan y vuelven a la casa, ya encuentran todo hecho. Cosa que para nosotras no es así, las mujeres tenemos que estar pensando “uy, tenemos que pasar por el súper porque faltan comida para los animales” o “hay que reforzar algo para la cena o para el día de mañana” o “hay que ir a pagar algo” bueno, eso es muy de nosotras.* (Miryam tiene 58 años, vive con su marido y es jefa de hogar)

Miryam describe el modo en que una conductora cuida a sus hijos durante el día y cuando los duerme por la noche, sale a trabajar con la aplicación. Cuando su voz se entrelaza con las de otras conductoras, comprendemos que esas conciliaciones exigidas no constituyen modos excepcionales sino formas posibles de realizar el trabajo.

De acuerdo a Vanesa, Uber es una oportunidad *perfecta para una mamá*. Su perspectiva en torno a la conciliación pone de manifiesto, como lo advertiremos en otros relatos, que la independencia que supone la aplicación digital representa fundamentalmente aquello que el trabajo “normal” clausura: criar a los hijos en una perspectiva que supone cercanía, contacto, omnipresencia en las situaciones y escenarios típicos del cuidado y modelados socialmente como responsabilidades femeninas. “*Eso es lo bueno de Uber, vos o sea largás y volvés de donde estés venís o si te necesitan (...) Lo que yo siempre hice fue salir a la mañana, juntar plata, traer para la comida y hacer la comida y después de comer, a las 5 de la tarde salir de vuelta (...) a mí me parece súper flexible para una mujer, ¿sabés lo que es que de repente podés ir a un acto de tu hijo, podés ir al dentista, podés ir al médico, podés ir y venir, podés hacerles la comida y no te impide laburar y hacer eso? Es algo que no lo tenés en muchos*



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

trabajos (...) yo nunca lo tuve en mi vida esto, de poder ser independiente y además tener un ingreso con el cual tengas plata todos los días, por un lado, está bueno porque tenés todos los días y la flexibilidad horaria para poder criar a mis hijos (...) a mí me encanta la flexibilidad que tiene uno con Uber, para mí, para la mamá es perfecto”. (...) Porque también tienen clases con Zoom, entonces el chiquitito me necesita a mí para el Zoom, hoy por ejemplo a la mañana tenía Zoom así que no salí y cuando salgo voy a salir más o menos a las 5 de la tarde (...) Me estoy endeudando con el colegio, ya debo tener fácil casi 100.000 pesos, después voy a tener que trabajar como bestia cuando se reactive todo. (Vanesa, 43 años y vive con su esposo y tres hijos)

La *súper flexibilidad* que destaca Vanesa representa un modo exacerbado de conciliar trabajo y tareas de cuidado. Al mismo tiempo, cuando expresa que esta forma de trabajo *no lo tuvo nunca* está señalando que esa flexibilidad de Uber se valora sobre todo en relación con otras experiencias vividas a lo largo de su trayectoria laboral, cuyos horarios rígidos o prolongados dificultaban aún más esa compleja conciliación.

La situación de Evelyn es compleja también porque su condición de inmigrante reciente se constituye como una desventaja que se entrelaza con ser mujer, tener 46 años, y ser jefa de hogar a cargo de dos hijos menores. Cuando llegó al país desde Venezuela con sus dos hijos menores se reunió con una hija mayor que vivía desde antes en Argentina y ya había reunido el dinero para comprar un auto con el que Evelyn trabaja: *“Está bueno, manejo mis horarios, puedo estar con mis hijos a la hora de algún problema (...) Entonces en un trabajo normal no puedo decir “ya vengo, tengo que ir a buscar a mi hijo...” entonces por eso me pareció super buenísimo, espectacular trabajar con Uber. Manejo mis horarios y si quiero trabajar 15 horas las trabajo, si quiero trabajar 5 horas las trabajo, si no quiero trabajar no trabajo. A mí me ha tocado cerrar la aplicación y salir corriendo por alguno de mis hijos. Y eso no lo puedo hacer con respecto a otro trabajo. La otra vez mi hijo más pequeño se cayó, y se golpeó la cabeza, yo de donde estaba corrí a donde estaba él”* Como ella lo expresa, antes del comienzo de la pandemia *“Incluso llegué a trabajar una vez hasta 16 horas. Después dije...me estoy matando yo misma, quisiera, me encantaría, porque no sabes como a veces yo me bajo del auto, con la espalda que no la soporto de estar tanto sentada”*

De a poco, los relatos de las mujeres comienzan a mostrarnos algunas veces las marcas concretas y otras, la percepción que ellas tienen respecto de cómo repercuten los modos de trabajar entrelazados a los cuidados, sobre sus cuerpos. Hay una percepción de los cuerpos muy particular, estos sufren los efectos de una ocupación que le exige grandes volúmenes de horas de trabajo a partir de lo cual Evelyn reacciona y piensa *“me estoy matando yo misma”*. También lo advertimos en el testimonio de Vanesa,



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

quien a través de la metáfora “*trabajar como una bestia*” puede explicar el modo en que la afectará en el corto plazo el trabajo como conductora.

María del Carmen vive sola con su hijo pequeño y así relata aspectos de su organización cotidiana. *“Mirá yo mi horario que hacía como te decía era dejar a mi hijo al jardín a las 9 y de ahí arrancar hasta las 4 y media, 5, 6 depende o para poder retirar a mi hijo del jardín o se lo llevaba al papá, pero bueno mi horario era de día. Y yo sé que de noche se gana mucho mejor, hacés viajes por ahí más copados, más cara la tarifa y a la mañana, bien temprano también. O sea, yo tengo ese impedimento, en realidad no sé si es un impedimento, pero es lo que me toca digamos, que es tener un niño pequeño, entonces los horarios me los acomodo cuando no está él. Porque imaginate que tengo que salir de noche tengo que cambiar toda mi vida para ganar un billete más”* (María del Carmen tiene 39 años y vive con su hijo de 6 años)

Como a otras conductoras, las medidas respecto a la pandemia la afectaron profundamente porque no pudo contar con la escolaridad presencial y los cuidados recayeron en ella. Pero por fuera de la situación de excepcionalidad, cuando refiere a un impedimento con el que tropieza para organizarse para el trabajo se culpabiliza por ello, lo que advertimos también en otras mujeres. Quedan en un segundo plano los múltiples constreñimientos que resultan desventajosos para ellas. Por un lado, los marcos culturales que acentúan la división sexual del trabajo al interior de los hogares y por otro, las restricciones de clase, en tanto no puede recurrir al mercado de cuidados privatizados, porque como también afirman otras conductoras madres de hijos e hijas pequeñas no se trata “*de cambiar la plata*”. Luego de 10 meses de atravesar una situación de desempleo Alejandra comenzó a trabajar como conductora en Uber y de acuerdo a sus palabras *“es la única opción que tuve (...) Para mí es un rubro súper masculino, pero vas viendo que hay cada vez más chicas conduciendo, también hay más taxistas chicas, ¿entendés? O sea, por todos lados vamos como creciendo. (...) El hombre solo maneja. Y la mujer es como que va en el auto, y va pensando en los chicos, el colegio, no sé qué, los trámites que tenía que hacer, la casa, ¿entendés? Entonces es como que siempre la mujer es mucho más abarcativa en cuanto a su vida. Generalmente no está sola. Tiene hijos, cosas de las que ocuparse. El hombre solo va y viene a trabajar ¿viste? (...) Ganamos lo mismo, o sea, acá lo que te estipula lo que ganas son los viajes que hagas. Entonces si vos haces 12 horas de corrido y que se yo, ganás lo mismo que cualquier hombre que haga 12 horas de corrido. En eso no hay desigualdad. Lo que digo es que para una mujer es muy difícil hacer 12 horas de corrido, ¿se entiende? (...) Los grandes son todos grandes (refiere a sus hijos) y por eso no tengo problema. Pero al tener una nena de 4 años en algún momento yo tengo que parar y llevarla al jardín o darle de comer y el otro la lleva al jardín, ¿entendés? Se hace*



difícil estar todo el día de corrido en la calle. Entonces es como, te tenés que repartir. Y después bueno, te subís al auto de vuelta. Pero tenés que parar, en algún momento paras. (Alejandra tiene 40 años y vive con su esposo y sus cuatro hijos)

En las palabras de Alejandra volvemos a encontrar un aspecto no menor cuando analizamos algunas dimensiones de la segregación laboral en articulación con los mecanismos que guían la conciliación entre trabajo remunerado y trabajo de cuidados “*para una mujer es muy difícil hacer 12 horas de corrido, ¿se entiende?*” Claramente la plataforma no distingue ni asigna viajes con un sesgo de género, pero los condicionamientos de género constriñen el resultado del trabajo que desarrollan las mujeres, así como los ingresos que obtienen trabajando con la aplicación; esos condicionamientos y el tipo de trabajo afectan la salud corporal y emocional de las mujeres; limitan y o acotan los horarios de trabajo en función de las cargas del cuidado y/o las condiciones de inseguridad de las franjas nocturnas.

Melisa encontró en Uber un trabajo que le genera ingresos y le permite organizarse con su hijo pequeño. “*Y fue la manera que encontré de organizarme los horarios para poder estar con el nene, para poder tener un ingreso. Entonces, nada. La verdad que no me puedo quejar. O sea, es trabajo. Estás muchas horas arriba del auto. Pero me voy organizando los horarios y puedo hacer todo lo que necesito hacer (...) Pero a lo que voy yo es que se les dificulta conseguir otro trabajo. O son mamás como yo que no pueden salir a buscar un trabajo fijo de 10, 12 horas porque tienen un hijo. Hay otros factores. Yo entro a trabajar a las 4 de la mañana. Mi hijo se queda durmiendo con mi abuela. Después vuelvo a las 8, lo levanto, lo llevo al jardín. Y después lo dejo en el jardín, trabajo hasta las 4, 5 de la tarde que el sale del jardín (...) si trabajas 5 años en la calle te haces pelota del cuerpo, la vista, la cadera, la cintura. Una persona que está sentada 12 horas a la larga empieza a tener algunas complicaciones en el cuerpo.* (Melisa tiene 29 años y vive con su hijo de 5 años y su abuela)

A la par que afirma que por eso “no se puede quejar”, va trazando en pocas palabras una rutina que visibiliza el carácter exigente de una organización en la que participan dos mujeres, ella y su abuela. La conciliación es posible porque se afirma en dinámicas que implican el esfuerzo desmedido que demanda comenzar la jornada laboral en los horarios en los que su hijo duerme, y continuarla a lo largo del día en el que también se intersectan los cuidados y el trabajo. Después de un poco más de un año como conductora expresa que *si trabajas 5 años en la calle te haces pelota el cuerpo, la vista, la cadera, la cintura*. La propuesta respecto a la independencia y que cada trabajador y trabajadora se convierta en su propio jefe y jefa indica que para ganar más dinero las personas deberán trabajar más



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

horas al tiempo que esta vía, para las mujeres, como vimos a lo largo del estudio, tiene una falla de origen.

5. Reflexiones finales

En este estudio se han abordado desde el campo de la metodología cualitativa algunos aspectos de un fenómeno contemporáneo como es el de la irrupción del trabajo mediado por aplicaciones o plataformas digitales. Nos hemos preocupado por recuperar, desde una perspectiva de género las voces de un grupo de entrevistadas que reflexionan en torno a ocupaciones por las que han pasado, sobre el trabajo como conductoras de Uber y respecto a la organización de la vida cotidiana y la conciliación entre trabajo y tareas de cuidado.

Como ya hemos señalado en la introducción del artículo para las sociedades que atraviesan crisis en materia de empleo y con altos índices de informalidad la propuesta de Uber representa una oportunidad o una única oportunidad para un sector heterogéneo de la población que: busca trabajo y necesita generar ingresos rápidamente o complementarlos; otras personas lo consideran una alternativa en el tránsito hacia otro tipo de inserción estable, formal, protegida y, una condición que en general las conductoras valoran es el carácter independiente de la actividad, aun cuando pasados los primeros tiempos de la experiencia, muchas de ellas advierten los contratiempos, adversidades, límites y contradicciones propias de ese mecanismo. Todos estos elementos conforman un entramado de razones a los cuales las personas recurren para dar cuenta de su inserción en la actividad. Al analizar las trayectorias laborales de las mujeres esas razones se volvieron más próximas, tangibles y con ello pudimos comprender que aun en las condiciones de vulnerabilidad y cuando parecen agotarse las oportunidades de trabajo, el ingreso de las mujeres a la actividad también es el desencadenante de evaluaciones, balances, experiencias y saberes acumulados que le dan sentido a las decisiones que se toman. Es por ello que cuando nos enfocamos en el análisis de esas trayectorias logramos advertir que a lo largo de sus vidas las conductoras se han desplazado laboralmente en múltiples ocupaciones y que en muchos casos sus experiencias nos señalan un involucramiento en tareas y campos de trabajo que guardan mayor relación con la masculinidad. Esas experiencias y aprendizajes se configuran como antecedentes que las animaron a desarrollar el trabajo actual.

Por otra parte, al abordar los significados que las mujeres le otorgan a su trabajo como conductoras en Uber pudimos dar cuenta de un conjunto de argumentos a través de los cuales ellas subrayan que la



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

independencia o autonomía que promueve la empresa a través de la aplicación digital les permite una organización del tiempo, del trabajo, y de la vida acorde a sus necesidades personales y familiares. En las experiencias cotidianas de las mujeres, la modalidad independiente del trabajo se inscribe en ideas que encontramos reiteradamente en sus testimonios y todas ellas reenvían, por un lado, a la tranquilidad que les representa estar cerca de sus hijos y poder asistirlos en todas las dinámicas del cuidado. Esto es posible, de acuerdo a las mujeres, porque la aplicación se puede apagar y encender cuando ellas lo disponen. Al mismo tiempo, también en las reflexiones de las conductoras es posible hallar la enunciación de un conjunto de barreras simbólicas que se les imponen en sus vidas y en el trabajo y que las advierten respecto a los condicionamientos de género cuando comparan sus realidades con las de los varones dentro de la misma ocupación. Paradojalmente, esos límites dialogan con una parte de las motivaciones que las orientaron a ingresar a la actividad. De este modo, si bien la propuesta representa una oportunidad que facilita la conciliación con las tareas del cuidado, también es cierto que esto es posible en la medida que las mujeres realizan esfuerzos desmedidos cuando las responsabilidades del cuidado aumentan o recaen mayormente en ellas. El contexto de la pandemia dejó claramente expresado estos condicionamientos. En muchos casos impidiéndoles a las mujeres salir a trabajar al no contar con la escolaridad presencial e interrumpir la percepción de ingresos, situación igualmente grave para ellas y para el resto de las personas trabajadoras sin protección en materia de derechos laborales. Cuando aquellos esfuerzos desmedidos por lograr la conciliación recaen de modo desigual en las conductoras, lo que continuamos observando es la persistencia de las dinámicas que estructuran las desigualdades de género en el mundo del trabajo. Estas dinámicas contribuyen a la reproducción de los estereotipos de género, al reforzamiento de las desventajas en el acceso a recursos materiales y simbólicos, afectan negativamente la percepción y el volumen de ingresos de las mujeres y comprometen seriamente su salud emocional y física. Para concluir, afirmamos que la inserción de las conductoras en Uber cuestiona algunas dimensiones de la división sexual del trabajo que excluye a las mujeres de las actividades de manejo. Aun así, el modo en que desempeñan su actividad a través de la aplicación refuerza, reproduce y acentúa otras desigualdades de género.

Bibliografía:

Abilio, Ludmila (2018). “Uberización: nuevas formas de control, organización y gestión del trabajo”. En López A. y Constanza a. (eds.) Trabajo, derecho y subjetividad (25-42), Bogotá: Imagen Editorial S.A.S.



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

Beccaria Luis y Maurizio Roxana (2019) Algunas reflexiones en torno al empleo en plataformas y a los mecanismos de protección. En *Alquimias económicas*. Disponible en <https://alquimiaseconomicas.com/2019/02/27/algunas-reflexiones-en-torno-al-empleo-en-plataformas-y-a-los-mecanismos-de-proteccion/>

Danani, Claudia y Grassi, Estela (2009), *El mundo del trabajo y los caminos de la vida: trabajar para vivir, vivir para trabajar*. Buenos Aires: Espacio Editorial

Faur, Eleonor (2014) *El cuidado infantil en el siglo XXI: Mujeres malabaristas en una sociedad desigual*.- 1ª ed.- Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores

Faur Eleonor y Zamberlin Nina (2008) “Gramáticas de género en el mundo laboral. Perspectivas de trabajadoras y trabajadores en cuatro ramas del sector productivo del área metropolitana de Buenos Aires” En *El trabajo femenino en la post convertibilidad*. Argentina 2003 – 2007

Gago, Verónica (2019). *La potencia feminista o el deseo de cambiarlo todo*. Madrid: Traficantes de Sueños.

García Marina y Micha Ariela (2020) “Percepciones y experiencias de las y los trabajadores de Uber en el Área Metropolitana de Buenos Aires: inserción, condiciones laborales y desempeño desde una perspectiva de género” Ponencia presentada en las 17º Jornadas sobre mercado de trabajo y equidad en argentina. UNGS 9, 10 y 11 de diciembre de 2020.

Georges, Isabel (2011) “Entre discriminação e reconhecimento: as trabalhadoras domesticas de São Paulo”. In: Cabanes, R, Georges I, Rizek C, Telles, V (orgs.). *Saídas de emergência. Perder/ ganhar a vida em São Paulo*. São Paulo: Boitempo Editorial, p. 95- 113, 2011.

Goldín, Adrián. (2020) “Los trabajadores de plataforma y su regulación en la Argentina”. Documentos de Proyectos, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45614/1/S2000322_es.pdf

GROW-Uber (2020) “Género y plataformas de movilidad. ¿Cómo promover la igualdad?”, Buenos Aires, Grow Género y Trabajo – Uber.

Hirata, Helena; Kergoat, Danielle (2007): “Novas configurações da divisão sexual do trabalho”, en *Cadernos de Pesquisa*, v. 37, n. 132, São Paulo, set./dez. 2007, pp. 595-609.

Lagarde Marcela (2004) “La multidimensionalidad de la categoría de género y del feminismo”, en: González Marín, María Luisa (Coord). *Metodología para los estudios de género*. Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad Nacional Autónoma de México. México. p. p. 48-71.

Madariaga, Javier; Buenadicha, César; Molina, Erica y Christoph Ernst (2019) “Economía de Plataformas de Empleo ¿Cómo es trabajar para una app en Argentina?”. Buenos Aires: CIPPEC-BID-OIT. <https://www.cippec.org/wp-content/uploads/2019/05/Como-es-trabajar-en-una-app-en-Argentina-CIPPEC-BID-LAB-OIT.pdf>

Parkin, Frank (1984) “Marxismo y teoría de las clases. Una crítica burguesa,” Espasa-Calpe, Madrid

Poó Fernando (2018) *Mujeres al volante en la historia* Disponible en <https://mardelplata-conicet.gob.ar/mujeres-al-volante-en-la-historia/>

Salazar Daza Carolina (2021) “Con Uber yo puedo sobrevivir, pero progresar no”: el trabajo en plataformas digitales de transporte en Quito (Ecuador) dentro de un mercado laboral pauperizado. *Revista latinoamericana de Antropología del trabajo* N° 10



ASOCIACIÓN ARGENTINA DE ESPECIALISTAS EN ESTUDIOS DEL TRABAJO

CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DEL TRABAJO

LXS TRABAJADORXS, LA PRODUCCIÓN Y LA REPRODUCCIÓN DE LA VIDA SOCIAL EN CRISIS.

Cambios y persistencias en un contexto de pandemia

Buenos Aires, 1 al 3 de diciembre de 2021

Yansen Guillermina et al (2019) “Trabajo y Plataformas: una caracterización general de plataformas de intermediación de trabajo temporario en CABA”, ponencia presentada en el 14º Congreso Nacional de Estudios del Trabajo, Asociación Argentina de Especialistas en Estudios del Trabajo (ASET), Buenos Aires 7 al 9 de agosto.

Otros documentos consultados:

Licencias de conducir otorgadas, nuevas y renovadas por sexo. Ciudad de Buenos Aires. Enero de 2006/ febrero de 2021 Disponible en <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=29210>

Infobae, 14/09/2019: “Bajo el lema "Juntas en el viaje" Uber realizó un encuentro con más de 400 conductoras”.