

DOSSIER TRABAJOS INFORMALES, PRECARIOS E INESTABLES

ark:/s25912755/il86waan6

**“Con Uber yo puedo sobrevivir, pero progresar no”:
el trabajo en plataformas digitales de transporte en
Quito (Ecuador) dentro de un mercado laboral
pauperizado****Carolina Salazar Daza****FLACSO Ecuador*

caro.salazard@gmail.com

Recibido: 3.01.21

Aceptado: 22.03.21

Resumen: Las plataformas digitales de transporte como Uber han crecido de manera exponencial en todo el mundo. Su éxito como “alternativa” de movilidad se sostiene, sin embargo, sobre las personas llamadas “socias conductoras”, las cuales experimentan diariamente explotación, subordinación y despojo, es su única opción. Estas violencias, en medio de una crisis global del mercado laboral, afectan las formas de sostener la vida y experimentar los trabajos debido a que no se presentan otras opciones para generar ingresos. Este artículo parte de la sociología del trabajo, el enfoque de género y la economía feminista para pensar, a partir de Uber, el impacto de las economías de plataformas en las personas conductoras y sus hogares en un mercado laboral pauperizado como el ecuatoriano. Se tendrán en cuenta dos categorías, el género y la edad, con el fin de determinar si trabajar en Uber es una alternativa digna para sostener los hogares. La investigación constó de 16 entrevistas y múltiples conversaciones informales en Quito. Además, se revisó literatura

* Investigadora feminista y activista ciudadana. Es Ecóloga Humana por el College of the Atlantic-USA y máster en Estudios de Desarrollo Internacional por la Universidad de Wageningen-Holanda. Está graduada de la maestría en Ciencias Sociales con mención en Estudios de Género y Desarrollo en FLACSO, Ecuador. Co-fundadora e investigadora del Observatorio de Plataformas.

sobre las economías de plataformas o *gig economy*, para reflexionar sobre estos modelos de negocio desde el Sur global, en donde la precariedad y la informalidad han sido la regla de los mercados de trabajo.

Palabras clave: Uber; neoliberalismo; sostenimiento de la vida; Quito; Ecuador

"With Uber I can survive, but not progress": working in digital transportation platforms in Quito (Ecuador) within a pauperized labor market.

Abstract: Digital transport platforms like Uber have grown exponentially around the world. Their success as a mobility “alternative” is sustained, however, for people called “driving partners”, who experience daily exploitation, subordination, and dispossession, it is their only option. These forms of violence, in the midst of a global crisis in the labor market, affects the ways of sustaining life and experiencing jobs because there are no other options to generate income. This article analyses the impact of platform economies, particularly Uber, on drivers and their homes in the midst of an impoverished labor market, from a sociology of work perspective, a gender approach, and a feminist economy lens. Two categories, gender, and age will be taken into account in order to determine whether working at Uber is a worthy alternative to sustain households. The investigation consisted of 16 interviews and multiple informal conversations in Quito. In addition, the literature on platform economies or gig economy was reviewed to reflect on these business models from the global South, where precariousness and informality have been the rule of labor markets.

Keywords: Uber; neoliberalism; sustaining life; Quito; Ecuador

"Com Uber posso sobreviver, mas não progredir": trabalhar em plataformas de transporte digital em Quito (Equador) dentro de um mercado de trabalho pauperizado

Resumo: Plataformas de transporte digital como Uber cresceram exponencialmente em todo o mundo. O seu sucesso como “alternativa” de mobilidade sustenta-se, no entanto, para pessoas ditas “motoristas parceiros”, que vivenciam diariamente a exploração, subordinação e desapropriação, é sua única opção. Essas violências, em meio a uma crise global do mercado de trabalho, afetam as formas de sustentar a vida e experimentar diferentes empregos, pois não há outras opções de geração de renda. Este artigo parte da sociologia do trabalho, da abordagem de gênero e da economia feminista para pensar o impacto das economias de plataforma, baseadas no Uber, sobre os motoristas e suas casas em um mercado de trabalho empobrecido como o equatoriano. Duas categorias, sexo e idade, serão levadas em consideração para

determinar se trabalhar no Uber é uma alternativa válida para sustentar as famílias. A investigação foi baseada em 16 entrevistas e várias conversas informais em Quito. Além disso, a literatura sobre economias de plataforma ou economia de gig foi revisada para refletir sobre esses modelos de negócios do Sul global, onde a precariedade e a informalidade têm sido a regra dos mercados de trabalho.

Palavras-chave: Uber; neoliberalismo; susten da vida; Quito; Ecuador

INTRODUCCIÓN¹

La mayoría de personas que trabajamos en Uber, o tenemos deudas, o no tenemos otro trabajo o estamos obligados a hacerlo, básicamente es así. Y si usted me pregunta a mí: ¿está feliz?, yo le digo que no estoy feliz, porque quería cosas mejores. Pero lastimosamente, la situación, yo no puedo, con gastos y obligaciones que tengo en este momento, decir: voy a dejar de trabajar en Uber (Luis, entrevista personal, 2 de marzo de 2020).

La escasez de trabajo formal y la creciente diversidad de “alternativas” de trabajo informal y precario en Ecuador impulsan a que personas acudan a Uber como única opción para generar ingresos de forma rápida y sostener a sus familias. En Ecuador muchas personas conductoras de Uber se encuentran agobiadas por el desempleo aparejado a la crisis económica que golpea al país desde 2016 y por necesidad se han involucrado en trabajar en plataformas digitales como una salida a la crisis económica y del mercado laboral.

Las aplicaciones digitales de transporte o las plataformas *on-demand*² como también se las conoce, son modelos de negocios que han transformado la manera de experimentar trabajos y, por supuesto, como señala Sofía Scasserra, han modificado “*las formas de producir bienes y servicios*” (Scasserra, 2019: 49). Estas aplicaciones digitales forman parte de lo que se conoce como economías de plataformas o *gig economy*. De acuerdo a Hunt y Samman, este tipo de economía se refiere a la intermediación de empresas para la realización de un servicio mediado por plataformas digitales, en las que se muestra la ausencia de responsabilidades laborales con las personas que efectúan la tarea o

¹ Los datos e información para la elaboración de este artículo forman parte de mi tesis para obtener la maestría de Investigación en Ciencias Sociales con mención en Género y Desarrollo, en FLACSO-Ecuador: *¿Sostener la vida o sostener a la plataforma? La explotación digital de las personas conductoras de Uber en el mercado laboral pauperizado de Quito.*

² De acuerdo a Valerio de Stefano (2016), los trabajos mediados por plataformas se dividen en dos tipos: *crowdwork* y *on-demand work*. Los primeros tienen que ver con trabajos más especializados que se realizan en diferentes puntos geográficos mediante Internet, mientras que los *on-demand* son aquellos en los que se necesita de la ejecución de una tarea o servicio en un radio geográfico más cercano, y cuentan con aplicaciones digitales, programadas mediante ecuaciones algorítmicas por las empresas como mediadoras. Un ejemplo de los trabajos en plataformas *on-demand* o bajo demanda es la conducción de pasajeros mediada por aplicativos móviles como Uber.

servicio, considerándoles “contratistas independientes” (Hunt y Samman, 2019: 7).

Esta definición delata los vacíos que han sabido aprovechar empresas multinacionales para ofertar oportunidades de trabajo en medio de momentos de escasez y necesidad. Es imprescindible ubicar la emergencia de este tipo de economías durante la crisis financiera de 2008 (Rosenblat, 2018), e inclusive situarla como una secuencia de otras crisis neoliberales del capital (Srnicsek, 2017). En todos estos períodos uno de los factores comunes han sido la desregularización y flexibilización del trabajo.

En este mismo sentido, Gurumurthy *et al.* (2018) manifiestan que la digitalización modifica el trabajo y cómo se experimenta en el siglo XXI, de la misma manera que se produjeron transformaciones en las formas de experimentar los trabajos durante la Revolución Industrial (Gurumurthy *et al.*, 2018). Dichas transformaciones, a lo largo de la historia, nos llevan a reflexionar sobre la utilidad del trabajo para la expansión del capital, pero sobre todo el abuso, la explotación y la subordinación de la mano de obra para su beneficio; pues en eso se ha erigido el capital desde sus inicios, por medio de la *acumulación originaria* o la *acumulación por despojo* (Federici 2016; Harvey 2003).

Uber Technologies Inc. se funda en 2009 en Silicon Valley en Estados Unidos y hasta la fecha se ha expandido a 93 países y 900 ciudades (Business of Apps, 2020). Ha sido catalogada como un unicornio dorado, etiqueta con la que se reconoció a empresas que emergieron durante la recesión de 2008. Resulta interesante ver la facilidad con la que esta empresa se ha instalado en los mercados comerciales de servicio de transporte, compitiendo con ellos, sin estar regularizada como tal. Es decir, representa un fenómeno global de explotación, capaz de transgredir regulaciones o aprovecharse de la ausencia de ellas para su crecimiento.

Este es el caso de Uber en Ecuador, la segunda empresa de plataformas digitales o aplicativos móviles que “media” un servicio de transporte en el país. Inicia sus operaciones a mediados de 2017, ofertando una oportunidad transitoria para generar ingresos hasta conseguir un trabajo formal. Sin embargo, debido a la creciente crisis del mercado laboral que inicia en 2016 y se extiende en los años posteriores, agravándose aún más con la llegada de la COVID-19, Uber deja de ser una opción transitoria, y se posiciona prácticamente como la única posibilidad de llevar el sustento diario a los hogares de quienes trabajan en ella. En este contexto, es importante preguntarse entonces, ¿cómo el género y la edad se tornan en factores que inciden en la vulnerabilidad y explotación de quienes trabajan en este tipo de economías, particularmente Uber? ¿Cómo impactan las economías de plataformas en las economías de los hogares y el sostenimiento de la vida en Quito?

Esta investigación se enmarca en la sociología y emplea el método etnográfico feminista para acercarse a las experiencias detrás de la aplicación para las personas que trabajan en Uber. Además, aplica un enfoque de género y se nutre de los aportes de la economía feminista para pensar el impacto de estos trabajos sobre el *sostenimiento de la vida* (Pérez Orozco, 2014) de quienes ven en Uber su medio de subsistencia.

La estructura que guía este artículo parte de un apartado metodológico. A continuación, se presenta un análisis teórico para entender en qué momento de las múltiples transformaciones del mundo del trabajo se sitúan las plataformas digitales del trabajo como Uber, y cómo inciden en la vida de quienes las sostienen. Seguido de esto, se introduce el contexto ecuatoriano donde se asienta este modelo de negocio, lo cual resulta interesante para hacer las conexiones entre la acumulación de capital y la destrucción del mercado laboral. Posteriormente, se exponen los hallazgos de la investigación y la conclusión.

METODOLOGÍA

Esta investigación parte de una metodología feminista, que contempla la etnografía y el análisis documental para dar cuenta de los impactos de las economías de plataformas en la vida de las personas que trabajan en ellas. Aplicar un enfoque feminista en la investigación coadyuva al reconocimiento de que no existe neutralidad en el momento de acercarnos a las personas colaboradoras del estudio y, por ende, se produce un entramado de relaciones de poder. De esta manera, “*la producción de conocimiento ‘es siempre un acto político [...], consciente y responsable’*” (Haraway, 1988, en Luxán y Azpiazu, s/f: 6). Asimismo, esta toma de conciencia sobre la construcción de conocimiento surge también acompañada de reflexiones en torno a las relaciones de poder entramadas en los discursos de las personas colaboradoras de la investigación (Luxán y Azpiazu, s/f).

Para la aplicación de los métodos de análisis documental y etnográfico, la perspectiva feminista y enfoque de género se tornaron imperativos. En el primero se dio mayor peso a literatura escrita por mujeres, tanto en el campo de la sociología del trabajo y la economía feminista como el surgimiento de las economías de plataformas. Para el segundo, en el trabajo de campo se reflexionó sobre las relaciones de poder y desigualdad, y mi propia posición como investigadora mujer y joven, pero al mismo tiempo consciente de que se pueden desarrollar relaciones personales partiendo de los cuidados

Para conducir una investigación resulta imperativo delimitar el lugar en donde se va a llevar a cabo el trabajo de campo (Navarro, 2009). Sin embargo, aunque la ciudad en donde se levanta la información es Quito, las personas colaboradoras se movían por diferentes lugares. Esta naturaleza móvil y rotativa del lugar de estudio y los colaboradores, además del carácter no

regular de la plataforma Uber, determinaron la diversidad de técnicas empleadas para el levantamiento de información. También coincidió que el trabajo de campo estuvo atravesado por situaciones poco controlables, como los horarios de las personas conductoras, la necesidad de trabajar la mayor cantidad de tiempo y la pandemia de COVID-19.

Para la investigación de la tesis a la que hace referencia este artículo, se realizaron 16 entrevistas a personas conductoras (5 mujeres y 11 hombres) de la plataforma Uber en Quito. Estas se obtuvieron por medio de viajes o “carreras” tomadas en la ciudad, en diferentes horarios y en direcciones diversas; contactos en páginas de Facebook en grupos en donde se juntan virtualmente personas conductoras; contactos personales y telefónicamente durante el tiempo del confinamiento, cuando las personas conductoras tenían limitaciones para realizar su trabajo.

Es importante mencionar que, una vez terminado el proceso de investigación y escritura, se mantuvo contacto con las personas conductoras e incluso se validó la información obtenida. Los nombres de las personas que aparecen en el artículo son ficticios para proteger su identidad, y se consultó con ellas si estaban de acuerdo con los nombres no reales.

Durante los meses de septiembre y noviembre de 2020, juntamente con el Observatorio de Plataformas³, se desarrolló una encuesta anónima a 73 personas conductoras para conocer las condiciones laborales en plataformas de transporte en Ecuador. A pesar de que esta encuesta no fue incluida como parte del trabajo de campo, es pertinente relacionar los datos levantados y toda la información colectada en forma de entrevistas y testimonios. No son experiencias únicas: las condiciones de las personas que trabajan en plataformas digitales en Ecuador son similares en términos de explotación y subordinación.

TRABAJO EN PLATAFORMAS DIGITALES: LA EXACERBACIÓN DE LO INFORMAL Y PRECARIO

El mundo del trabajo no es homogéneo, ni mucho menos neutro, varía de región a región e intensifica sus impactos dependiendo también de la ubicación, la clase, el género, la raza, la nacionalidad y la edad, entre otras categorías de desigualdad. En este sentido, a pesar de que la globalización, Internet y las nuevas tecnologías han permitido la expansión desmesurada de modelos de negocios como los de las plataformas digitales del trabajo en todo el mundo, los efectos varían y se agudizan en el Sur global. No obstante, la

³ El Observatorio de Plataformas es un colectivo en el que se juntan personas trabajadoras de plataformas, investigadoras, activistas y artistas para reflexionar y cuestionar las economías de plataformas. Es un colectivo con enfoque feminista y de género que creció a lo largo de 2020. Los resultados aquí presentados son preliminares y cuentan con el consentimiento del colectivo para el uso de estos en este documento.

mayoría de la literatura correspondiente a las economías de plataformas y el impacto en el mundo del trabajo se ha suscitado en el Norte, por ello se torna pertinente situar la llegada de estos modelos de negocios a contextos laborales históricamente informales y precarios como los de Latinoamérica y en particular el ecuatoriano.

De acuerdo a autores como Nick Srnicek (2017) o Alex Rosenblat (2018), la *gig economy* o economía de plataformas nace en Norte global como respuesta a la crisis del neoliberalismo financiero de 2008, que desestabilizó la noción del trabajo estable y seguro todavía predominante en países industrializados, reemplazándola por ideales de emprendedurismo que, en realidad, escondían flexibilidad y precarización. Al mismo tiempo, los modelos de negocios de las economías de plataformas se presentaron como opciones de salvataje frente a la masiva pérdida de empleos en el Norte. Su emergencia en el Sur, por otro lado, permea contextos con gobiernos débiles en materia reguladora sobre trabajo, en los que la seguridad laboral escasea y el trabajo informal y precario está naturalizado. En el caso latinoamericano, los estudios de caso sobre trabajo en plataformas digitales en Perú (DiNegro, 2020), en Argentina (Negri, 2020), México (Jaramillo-Molina, 2020), Ecuador (Salazar Daza e Hidalgo Cordero, 2020), entre otros países, manifiestan esta realidad. No obstante, la narrativa con la que se presentan las economías de plataformas tanto en el Norte como el Sur global es la del emprendedurismo y el ideal de “ser jefe/a de uno/a mismo/a”.

Según académicas feministas del Sur como Benería *et al.* (2018), Espino (2012) o Vásconez (2012), las desigualdades sociales y las transformaciones en el mundo del trabajo en Latinoamérica y el Sur global presentan una correlación con la implementación de políticas neoliberales a finales del siglo XX. A partir de este momento, las condiciones del mercado laboral presentaron características aún más desoladoras para las personas trabajadoras. El neoliberalismo, entonces, propició un periodo de crisis que impactó y exacerbó las formas de sostener las vidas de las personas, generando lo que economistas feministas como Pérez Orozco (2014) llaman el conflicto entre el “*capital-vida*”.

De esta manera, las crisis económicas se tornan expresiones del sistema capitalista para poner en jaque la *sostenibilidad de la vida* (Pérez Orozco, 2014), expandir la acumulación sin medida a costa de la necesidad y, con ello, reconfigurar los mundos del trabajo. De acuerdo a Fairweather (2017), las crisis se tornan excusas para flexibilizar el mercado laboral y desvanecer derechos alguna vez reclamados. Esta reconfiguración o desmantelamiento de los mundos del trabajo, generan presiones sobre las formas de experimentar lo laboral, así como sobre las formas de subsistir en donde la informalidad y la precariedad predominan.

De acuerdo a Vega y Bermúdez (2019), el surgimiento de la informalidad en América Latina podría estar correlacionado con la implementación y, sobre todo con el fracaso del modelo que impulsó la modernización en la región en la mitad del siglo XX. Neffa (2009) lo confirma al reconocer que parte de las externalidades que deja dicho modelo fueron poblaciones subsumidas en la pobreza y el aumento de la migración de campo a la ciudad, entre otras. Esta situación de vulnerabilidad deja mano de obra a muy bajo costo dispuesta a hacer cualquier actividad con tal de sobrevivir (Vega y Bermúdez, 2019). Si bien la informalidad ha sido una constante en la región, se debe mencionar que no solamente surge esta característica en los trabajos a mediados del siglo pasado, sino que también la herencia colonial ha forjado desde sus inicios su expansión con base en oficios no remunerados, desconocidos o invisibilizados. Unos oficios que fueron principalmente realizados por poblaciones indígenas, negras y de mujeres, muchas de ellas insertas en el servicio doméstico (Rivera, 2010 en Apilánéz, 2015).

El empleo informal, como ha definido últimamente la Organización Internacional del Trabajo (OIT 2015), responde a condiciones de trabajo en las que priman la inseguridad, la incertidumbre y la ausencia de protección social. Sin embargo, al ser un concepto de difícil definición, brinda espacio de maniobra para que, al momento de referirse a este sector del mercado laboral, se hable también de emprendimiento y autonomía. Es indispensable reflexionar, no obstante, que estas condiciones de trabajo en que no se cuenta con derechos laborales, seguridad salarial o beneficios sociales inciden en el incremento de la vulnerabilidad para quienes hacen del empleo informal una actividad de subsistencia. A diferencia de la idea romantizada del emprendimiento como una opción de autonomía y progreso, los empleos informales de subsistencia, encubiertos bajo esta falacia, son quizás la única alternativa de sobrevivencia para importantes porcentajes de la población. De acuerdo a Gago, Cielo y Gachet (2018), en contextos como el de América Latina, en donde el empleo seguro escasea, este tipo de trabajos se tornan una realidad permanente, inclusive para población con niveles altos de instrucción.

Si la informalidad hace referencia a las condiciones de trabajo, la precariedad refleja la calidad con que se lleva a cabo el trabajo (Ferreira, 2014). Julián (2014) también asocia la degradación de los mercados laborales con la expansión del capital en tiempos neoliberales, y con esto, el empeoramiento de las condiciones y la calidad de los trabajos. En este sentido, la precariedad como resultado de la expansión extractivista del capital, también determina la calidad de los trabajos en función de los intereses económicos, dando mayor espacio a la flexibilización y con ella pérdida de derechos laborales.

Pero, ¿de qué manera impacta la degradación de las condiciones y la calidad de los trabajos sobre el sostenimiento de la vida para personas y hogares que no tienen otra opción que aceptar trabajos informales y precarios? Desde el enfoque de la economía feminista, Verónica Gago cuestiona los análisis

económicos centrados en el crecimiento del capital y sugiere que es importante pensar “*cómo se organiza y garantiza la reproducción de la vida colectiva*” (Gago, 2019: 126), particularmente en situaciones en donde las oportunidades para acceder a empleos y una vida en condiciones dignas son cada vez más escasas.

Esta reflexión es relevante en el momento de pensar en el surgimiento de las economías de plataforma insertadas en los mercados laborales de América Latina. La narrativa con la que llegan está impregnada con ideales de emprendimiento, autonomía e independencia que no se cumplen. De esta manera llegan con el mismo incentivo de “salvar” mercados laborales como en el Norte, proponiendo trabajos en el Sur que ya existían pero que traen consigo el componente tecnológico y la autonomía como símbolos de estatus o mejora de condiciones, que vagamente se cumplen. A esto Ludmila Abilio (2018) añade que, modelos similares de negocio como los que presentan las plataformas digitales han existido en Latinoamérica, solo que ahora todos los riesgos los asumen las personas trabajadoras autónomas (Abilio, 2018).

Estos discursos permean en las personas como si las falacias detrás del emprendedurismo fueran los objetivos a alcanzar: flexibilización laboral, pérdida de derechos y pagos injustos. En realidad, lo que promueven estos trabajos es mayor control, disciplinamiento y vigilancia ocultos tras una figura de independencia.

Resulta novedoso también resaltar los momentos en los que las empresas deciden arrancar con sus operaciones en las geografías en las que aterrizan. Se juntan con la exacerbación en la implementación de políticas neoliberales, ejerciendo presión sobre las formas de sobrevivencia de poblaciones que ya son vulnerables o en transición a la vulnerabilidad. Así también es interesante reflexionar en torno a cómo influyen estos modelos de negocio sobre las subjetividades trabajadoras y los roles de género dentro de los hogares que sostienen. Para ello, se deben acoger los aportes de las economistas feministas que sitúan en el centro de los debates la vida y no la acumulación del capital, como la economía tradicional. Aquella que ve distantes los hogares de la esfera productiva, como si lo que sucede en lo público no tuviera incidencia en las relaciones y dinámicas de los hogares y sobre todo en la sobrecarga de presiones que ejerce el mercado sobre las vidas y el sostenimiento de las vidas de las personas –particularmente mujeres y cuerpos feminizados, corroborando lo que se conoce como división sexual del trabajo.

LA LLEGADA DE LAS PLATAFORMAS DIGITALES DE TRANSPORTE EN EL CONTEXTO ECUATORIANO

Existe una correlación entre el desmoronamiento del mercado laboral y las crisis neoliberales que se han desatado en Ecuador desde fines del siglo XX. La implementación de políticas neoliberales, la dependencia de mercados globales,

sumadas a la constante inestabilidad política, han causado que las condiciones y la calidad de los trabajos en el país se vayan deteriorando. Si bien el mercado laboral en Ecuador y la región dista de brindar estabilidad, justicia y derechos laborales en condiciones dignas a una población diversa y desigual, el impulso del neoliberalismo irguió los cimientos para una institución jerárquica e inequitativa.

Para Ecuador y la región los últimos cuarenta años han sido impactados por la llegada del neoliberalismo. La década de 1980 para Ecuador y la región trajo consigo la falla de un modelo económico proteccionista y la rápida apertura al intercambio global del mercado. Se sumó un impacto fuerte en la economía, debido a la dependencia de los precios de materias primas en el mercado internacional y la implementación de políticas económicas neoliberales, lo que derivó en lo que se llamó la *crisis de la deuda* (Caría, 2019). Esta crisis causa, entre otros efectos, la caída drástica del Producto Interno Bruto (PIB) ocasionando un golpe aún más fuerte sobre la población que perdió el empleo y se empobreció aún más desde el terremoto de 1987 y los cambios en materia laboral (Porras, 2009). En la década de los noventa la situación económica y social empeora, se aplica el segundo ciclo de políticas de ajuste estructural con el *Consenso de Washington*. Dicho consenso polarizó a la población aún más, generando más pobreza y el debilitamiento del Estado; y con esto, una fuerte flexibilización laboral (BCE, 2010). También se dieron el incremento de la corrupción, la inestabilidad política, desastres naturales, conflicto con Perú y la profundización de la crisis económica y el aumento del desempleo y la migración (Cabezas, 2017).

El nuevo milenio trajo consigo fluctuaciones dramáticas que generaron impacto en la vida de las personas, partiendo de la adopción del dólar como moneda nacional y como una estrategia para salvar la economía (Larrea, 2004) y la implementación de reformas laborales que perjudicó a la clase trabajadora (Porras, 2009). Luego, un prolongado *boom* petrolero entre 2004 y 2014 (Caría, 2019) y las divisas de población migrante sostuvieron la economía nacional (Carrasco *et al.*, 2011). De 2007 a 2017 el gobierno del Movimiento Alianza PAIS - Patria Altiva i Soberana entra al poder con una fuerte propuesta para generar empleo y, sobre todo, enfocarse en el empleo joven. La Constitución aprobada en 2008, que establece la priorización del capital sobre la vida, contiene también arreglos legales que impulsan, de manera silenciosa, la precarización laboral y una mayor flexibilización en cuanto a contratos laborales (Gaussens, 2016).

La caída del precio del petróleo en 2014 propicia una recesión económica para los siguientes años, y con ella, la emergencia de una "*crisis de mercado laboral*" (Salgado, 2017). De hecho, 2016 es el año en el que la tasa de desempleo sube al 5.2% (INEC, 2017), coincidiendo también con la catástrofe causada por el gran terremoto que asoló la costa del país, además de lo que Salgado (2017) considera la incapacidad del Estado para generar empleo. Sin

embargo, esta crisis del mercado laboral que afecta al país en 2016 se extiende sigilosamente durante 2019 y termina por enquistarse en 2020 con la llegada de la COVID-19. Las decisiones del gobierno de Lenin Moreno propiciaron un acercamiento “emergente” con el Fondo Monetario Internacional (FMI) que desató el descontento de la población provocando un estallido social en octubre de 2019. Es sin embargo la pandemia la que permite que el gobierno y la asamblea nacional aprueben la llamada “ley humanitaria”, en la que se establecen supuestos mecanismos y decisiones para “salvar” al país de la crisis. Esta ley facilitará con creces la flexibilización laboral en cuanto a los tipos de contrataciones, horarios y salarios, promoviendo una mayor precarización laboral.

En este contexto de continua destrucción del mercado laboral ecuatoriano surgen en 2016 las economías de plataformas *on-demand*, con la llegada de la empresa española de transporte digital Cabify. En 2017, la empresa multinacional Uber Technologies Inc. ingresa al mercado de servicios digitales de transporte, a pesar de que no considerarse empresas de transporte sino facilitadoras de tecnología. No existen datos oficiales sobre cuántas personas trabajan en esta aplicación digital debido a la falta de transparencia; sin embargo, de acuerdo con cifras publicadas en un diario nacional, a fines de 2019 contaba con 20 000 personas “socias conductoras” (El Universo, 2019).

Debido a que las economías de plataforma ofrecen “salvar” al mercado laboral, es imperativo ubicar su emergencia en este contexto pauperizado en el que el trabajo escasea, y para sostener las vidas, cualquier opción se torna en una alternativa.

TRABAJAR EN UBER: ¿LA ÚNICA OPCIÓN EN MEDIO DE UN MERCADO DE TRABAJO PAUPERIZADO?

El constante deterioro del mercado laboral en Ecuador permite que los trabajos ofrecidos en plataformas digitales como Uber resulten una opción atractiva en medio de la necesidad y la incertidumbre de la crisis económica que atraviesa el país. Además, son trabajos que, encubiertos con los ideales del emprendedurismo, crean una ilusión sobre el “ser jefe/a de uno/a mismo/a” o la facilidad de “administrar el tiempo de uno/a” y al mismo tiempo ganar dinero. Todo esto como si los derechos y seguridades que brida un trabajo formal, como un salario fijo, seguridad social, vacaciones, permisos de maternidad o paternidad no fuesen deseables. De acuerdo a Gago (2014), este tipo de lógicas en torno a la libertad y el mercado tiene que ver con el neoliberalismo, de la que se aprovechan empresas multinacionales como Uber, para influir en las subjetividades de personas para quienes los trabajos informales y precarios no son una elección sino la única opción.

Esta sección se divide en dos partes: una que habla, a partir de las categorías de género y edad, de quiénes son las personas conductoras de Uber que

participaron en esta investigación y los desafíos que se enfrentan en trabajos como los que ofertan las plataformas; la segunda parte refleja cómo esos retos se agudizan al momento de pensar en sostener los hogares con actividades como Uber, que no representan una ganancia real sino un retroceso y explotación.

Las personas “socias conductoras”

La población que trabaja en Uber es heterogénea. Cuando pides un Uber en Quito puede venir por ti una persona ecuatoriana, extranjera, de la capital o de otra provincia, puede ser joven o mayor de 45 años y en contadas ocasiones mujeres. Las personas conductoras presentan diversidad en los niveles de instrucción educativa y en trayectorias laborales. Esta diversidad invita a pensar también la magnitud del impacto de políticas neoliberales sobre el mercado laboral, que no distingue una única población a quien afectar, sino que lo hace cada vez de una forma más masiva. Sin embargo, pese a la diversidad, el punto en común es la falta de oportunidades para generar ingresos y garantizar una vida digna; esta figura de persona emprendedora en las plataformas digitales permite elevar expectativas para alcanzarlas. No obstante, una vez involucradas en las plataformas digitales, las personas conductoras van descubriendo las trampas de estos modelos de negocios, que distan de brindar libertades y mejorar condiciones de vida, sino que por el contrario los tornan más dependientes de las apps y con lo que consiguen logran cubrir apenas gastos diarios de alimentación en sus hogares, dejándolos con deudas y frustraciones.

Además, debido al diseño de las empresas y su constante desconocimiento de relaciones laborales con quienes sostienen a las plataformas a través de su trabajo, se refieren a las personas trabajadoras como “socias” o “colaboradoras”, o en el caso de Uber “socias conductoras”, con la finalidad de dejar sentado que son parte de una falsa “economía colaborativa” y que las personas son contratistas independientes y no trabajadoras. Esto les exime de cualquier responsabilidad patronal y laboral con quienes hacen que las plataformas crezcan en ganancias. A pesar de esta narrativa, el 29% de personas encuestadas manifiestan reconocerse como trabajadoras.

Pese a la diversidad en la población que trabaja en la plataforma Uber en Quito, cabe resaltar que estas experiencias develan desigualdades estructurales para una población que dentro del mercado laboral ya se encontraba en desventaja. Esto lo menciona Scasserra (2019), cuando señala que las plataformas digitales “acogen” fundamentalmente a poblaciones vulnerabilizadas.

Ser mujer y conducir en Uber

De las 16 personas entrevistadas, 11 fueron varones y 5 mujeres. Esto se debe a que el sector de transporte es una actividad masculinizada debido a

estereotipos de género en torno a los lugares y actividades que pueden hacer las mujeres (Wachs, 1996). De la misma manera, en la encuesta realizada por el Observatorio de Plataformas, solo el 3% de las personas participantes eran mujeres. También, debido a que “no existe neutralidad digital” (Scasserra, s/f, 9), las plataformas digitales contienen sesgos desde su momento de programación en torno al género y otras categorías como la raza. Estas razones se juntan para que trabajar como mujer en una actividad masculinizada y regida por la programación y el control de un algoritmo sea más difícil. Existen razones estructurales para que, a pesar de que las plataformas digan ser explícitamente no discriminatorias en función del género, las mujeres no puedan prosperar en apps como Uber: la inseguridad, la división sexual del trabajo y sobre todo las cargas reproductivas y de cuidado que históricamente están imbricadas en ellas. Estas limitaciones para mujeres en plataformas como Uber representan una doble precarización para un sector de la población que ya tiene limitado su ingreso al mercado laboral y que además sostiene los hogares con trabajos no remunerados.

A esto podemos agregar que menos mujeres tienen acceso a bienes como un auto o a una licencia de conducir, así como también al manejo de aplicaciones digitales. Así lo mencionó Mónica, una conductora de Uber de 33 años y madre soltera:

Al principio todos se rieron, incluso soy mala para ubicarme entonces yo conducir en Quito sabiendo que mi peor defecto es la falta de ubicación. Y también el miedo, de hecho, me prohibieron trabajar en la noche. Porque al principio trabajaba en horas de la noche, entonces me dijeron que la única condición para ayudarme con las nenas, era de que no trabaje a esas horas (Mónica, entrevista personal, 24 de febrero de 2020).

Las reflexiones de Mónica resultan imprescindibles al hablar de trabajos precarios e informales, principalmente representados por mujeres (Benería *et al.* 2018), pero que en aquellos como los de plataformas digitales se exponen otras barreras sociales y también digitales., lo cual las posiciona como una población vulnerable y excluida “indirectamente” por estas empresas.

A pesar de que Uber se presenta como no discriminatoria en función del género, las experiencias de las mujeres conductoras difieren a las de los varones, empezando por la seguridad y horarios de conducción. Por ejemplo, Marianela, conductora de 48 años, mencionaba que con la aplicación nunca se sabe a dónde les va a tocar ir y hay barrios y horarios en los que ella prefiere no conducir, pues teme por su seguridad (Marianela, entrevista personal, 9 de febrero de 2020). Pero al mismo tiempo, el hecho de que no conduce lo “suficiente” hace que no pueda subir de puntaje⁴. Mientras, Andrea, de 28

⁴ La aplicación Uber establece un sistema de puntuación, en base a metas, para “subir” niveles y obtener mayores bonificaciones. Esto hace que el estrés en el que ya viven las personas conductoras se incremente, pues no solamente están expuestas a las fluctuaciones de la demanda por parte de los clientes, que ya inciden en sus ganancias; sino también en “cumplir” con la

años, tampoco conduce en la noche por temor, y limita su horario de trabajo en la aplicación por esta razón y porque desde que se quedó sin empleo, no puede pagar para que otra persona cuide de sus hijas y atienda las tareas de la escuela y la crianza. Ahora ella trabaja más horas en casa y en la plataforma, descansando diariamente 5 horas.

“Muy joven o con mucha edad” para conseguir un trabajo formal

Así como el género, la edad también es otra categoría que esconde desigualdades en el ámbito laboral. Cuando se es joven se es un “buen *target*” para el ejercicio de vulneraciones debido a que no se tiene experiencia. De la misma manera, cuando se sobrepasa los 45 años pareciera que la persona es obsoleta para trabajar en condiciones dignas. La edad como una barrera para insertarse en el mercado laboral formal hace que trabajar en una plataforma digital de transporte sea atractivo.

De acuerdo a Scasserra (2019) para las personas jóvenes que se insertan en el trabajo en las plataformas digitales es probablemente el primer empleo, pues conseguir un trabajo formal o un trabajo en condiciones dignas es difícil. En contextos como el ecuatoriano, en donde el trabajo escasea, ciertamente trabajar en Uber es una alternativa; sin embargo, está lejos de ser justa. Por ejemplo, Ana, conductora de 22 años, también vio en Uber una oportunidad para generar ingresos. Todos los trabajos pasados de Ana han estado subsumidos en la informalidad y precariedad, y vio que al “ser jefa de sí misma” como lo oferta la empresa, podría mejorar sus condiciones de vida. Pero no tiene auto propio, así que es “chofer”⁵ de alguien más. Esto hace que todas las ganancias que genera tengan que ser repartidas entre Uber, el dueño del auto y ella. Por ello Ana trabaja siete días a la semana, preferiblemente en las noches para generar más ganancias, pero pese a su esfuerzo y constancia, no lo ve reflejado en sus ganancias. Ella menciona:

El anuncio te pone que vas a ganar 180 US\$ a la semana, pero mentira, los 180 US\$ son lo que tú le vas a dar al dueño. [...]Una piensa 180 US\$ para mí, ¡chévere!, se solucionan mis problemas en la semana, ¡mentira! (Ana, entrevista personal, 13 de febrero de 2020).

Para Ana, Uber no es su primer empleo, pero es uno más de los múltiples empleos precarios que ha tenido desde los 14 años y sueña con ingresar a la universidad.

En el otro espectro etario, las personas de más de 45 años también enfrentan limitaciones para trabajar en el mercado laboral formal o en condiciones

empresa con la excusa de ser bonificados.

⁵ Esta es otra de las modalidades con las que se puede trabajar en Uber, pero en la que se alcanzan niveles de precarización mucho más altos. En la encuesta, 23% de las personas que respondieron trabajan bajo esta modalidad.

justas. De hecho, en la encuesta anónima, 83,5 % de las personas conductoras de plataformas sobrepasaban los 45 años. Durante esta investigación, las personas que se mostraron más abiertas a comentar sus experiencias trabajando en la aplicación fueron personas sobre los 50 años. Entre ellos Eduardo, conductor de 55 años, llevaba trabajando en Uber 18 meses. Licenciado en cultura física y deportes, había sido profesor en un colegio por la mayor parte de su vida, pero debido a su edad y falta de presupuesto, fue despedido. Para él, como muchos otros Uber supuso la única opción, *“ya con mi edad, yo creo que ya no podría encontrar trabajo”* (Eduardo, entrevista personal, 18 de febrero de 2020). Como Eduardo, Ángel, conductor de 60 años, fue despedido del colegio en el que daba clases hasta 2018 y vio en Uber una oportunidad. Su esposa perdió también su empleo y Uber significaba la única actividad para sostener el hogar. Ni Eduardo ni Ángel cuentan con seguridad social o esperanza alguna para garantizar una jubilación digna, además, ambos pagan las cuotas del auto que sacaron para trabajar en Uber. Los dos trabajan 6 de los 7 días de la semana por 10 o 12 horas, que es lo que permite la aplicación; en la encuesta el 79% de conductores respondieron trabajar 6-7 días a la semana para intentar cubrir sus necesidades. No obstante, lo que se genera es insuficiente, aparte de todas las vulnerabilidades e incertidumbres a las que se ven expuestos con este tipo de trabajos.

En este sentido, no es una coincidencia que poblaciones ya vulnerabilizadas y excluidas del mercado de trabajo formal se vean empujados a los trabajos en plataformas digitales como única alternativa, pues se aprovechan de la mano de obra barata y “dispuesta” a hacer lo que sea por generar ingresos y sostener a sus hogares bajo el lema del emprendimiento. En Ecuador, ya es difícil encontrar un trabajo y mucho más cuando se es mujer y/o madre, joven o mayor de 45 años. Ya no importa la formación académica ni la experiencia laboral, es por ello que modelos de negocios como Uber se deslizan abiertamente en contextos en donde el Estado no tiene la capacidad para generar empleos ni garantizar una vida en condiciones dignas para su población y, por tanto, se vuelven permisivos y carentes de regulaciones para empresas que “solucionan” esta debilidad. Esto refleja también las viejas prácticas del capital en los procesos de acumulación, es decir, valerse de la necesidad de las personas para alcanzar sus objetivos.

¿SOSTENER AL HOGAR O A LA PLATAFORMA?

Frente a las vulneraciones en materia de derechos laborales y a las seguridades que no brindan los trabajos en plataformas, una de las preguntas que guiaron esta investigación tenía que ver con las ganancias o cuánto llevaban las personas conductoras a sus hogares para su sostenimiento. Esto con la finalidad de entender si es trabajar en la plataforma las horas dedicadas a ella, además de todos los gastos y riesgos, realmente les permitía cubrir sus

necesidades y qué otro tipo de negociaciones ocurren dentro de los hogares para acomodar las falencias.

¿Cuánto gana una persona que conduce Uber en Quito?⁶

A pesar de la diversidad de las personas entrevistadas, todas coincidieron en señalar que se trata de una actividad de subsistencia. Esto quiere decir que, a pesar del esfuerzo, tiempo, bienes y el mismo cuerpo que se entrega a la plataforma, lo que se consigue no es suficiente para sostener los hogares y cubrir todas sus necesidades, sino solo lo que se necesita al día. Inclusive, muchos acaban aún más endeudados que antes de entrar a trabajar en la plataforma. Esto se debe a que, para poder trabajar, necesitan contar con un auto de ciertas características y los gastos que vienen con el mantenimiento de este.

Al ser estos modelos de negocios buenos exponentes del neoliberalismo, una de las consignas con las que se presenta es que “si quieres ganar más, debes trabajar más”. Sin embargo, en Uber, el trabajo que hacen las personas conductoras no es suficientemente reconocido, puesto que la aplicación, que impone las tarifas, se lleva entre el 25 y el 40 % de cada viaje pagado por una persona usuaria. Lo que ganan quienes conducen es inclusive más bajo que la tarifa básica para el taxismo convencional. Marianela comentaba que ella “confiaba” en la aplicación hasta que, en un viaje de 8 US\$, acabó generándole una ganancia de 2 US\$. A pesar de que se quejó a la aplicación, nunca obtuvo respuesta. De la misma manera, Raúl, conductor de 56 años que ha dedicado gran parte de su vida al taxismo convencional y ahora hace Uber, sabe que la empresa es la única ganadora en la ecuación.

De acuerdo a las personas entrevistadas, el promedio de ganancia diaria está entre 35 US\$ y 50 US\$. Sin embargo, no es ésta la cantidad que llevan a casa al final del día. Raúl realizó un desglose de lo que en realidad lleva a su casa diariamente después de su trabajo en Uber:

⁶ Es necesario señalar que estos datos hacen referencia al tiempo previo a la pandemia de COVID-19 que azota a Ecuador en marzo de 2020. Durante la pandemia, las personas conductoras de Uber ganaron ni el 25% de lo que obtenían antes de marzo (Raúl, conversación telefónica, julio de 2020).

Figura 1 Desglose ganancias y gastos diarios en US\$ de una persona conductora de Uber en Quito

| | |
|---------------|---|
| \$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: Raúl, elaboración propia.

Raúl sabe que tiene que dedicar más tiempo a trabajar, inclusive los días que debería descansar, para poder cubrir la cuota del auto que está pagando y los gastos de su hogar. Esto, según el entrevistado ha causado el desgaste de sus relaciones familiares, pues para que tengan lo necesario debe pasar la mayor parte del día en el auto. Además, se produce otro fenómeno que Cavallero y Gago (2019) llaman la “*financiarización de la vida*”, es decir, debido a que lo que ganan no es suficiente para sobrevivir, acuden al endeudamiento. Para el capital es la mejor trampa para mantener a las personas esclavas y sin la posibilidad de salir de la deuda, ejerciendo presión en otras áreas de su vida, como las relaciones dentro de los hogares.

En Ecuador, la canasta básica familiar alcanza los 720,03 US\$ para satisfacer las necesidades básicas de una familia de cuatro personas en la capital (INEC, 2020). Sin embargo, para las personas que conducen Uber que logran hacer un poco más de un salario básico mensualmente 400 US\$, ese dinero no es suficiente para cubrir la canasta básica, obligándoles a dedicar más horas a la aplicación. Pero ¿qué sucede cuando no se puede cubrir las necesidades básicas en los hogares? De acuerdo a economistas feministas, en momentos de crisis económicas los hogares son los que reciben todas las presiones y violencias ejercidas por el mercado y el capital, y particularmente, los cuerpos feminizados. Pérez Orozco (2014) señala que son los hogares, los espacios ocultos, de los que se aprovecha el capital para despojar y causar conflicto.

En este sentido, se producen nuevas reconfiguraciones dentro de los hogares para hacer frente a situaciones de incertidumbre y vulnerabilidad. Fausto, un conductor de 32 años, fue despedido en 2017 y a pesar de múltiples intentos para conseguir un empleo, desistió e ingresó a Uber. Desde ese momento, los patrones de consumo en su hogar se modificaron, no pudiendo contar con una persona que le ayude en tareas de cuidado para la casa y sus hijas. Su esposa hace la mayor parte de los trabajos de cuidado y limpieza en casa, mientras Fausto trabaja en la aplicación, pero también ha tenido que dejar de realizar las actividades de ocio que llevaba a cabo anteriormente con su

familia. A pesar de que su esposa tiene una profesión y emprendimiento en casa, cuando Fausto sale a trabajar ella dedica su tiempo a los cuidados de la casa y las niñas. Esta situación es recurrente entre personas conductoras: para el 65 % de las personas encuestadas, las esposas, madres, hermanas, novias o suegras realizan el trabajo de cuidados para que puedan salir a conducir.

Resulta interesante ver cómo el discurso del emprendedurismo se diluye en sensaciones claras de frustración y hasta desesperación entre los conductores. En contextos en los que la incertidumbre es la regla y el trabajo escasea, aceptar opciones como “hacer Uber” para sobrevivir es la “alternativa”. Sin embargo, a pesar de que los trabajos en plataformas son introducidos como actividades que garantizan libertad para escoger horarios de trabajo, nada de esto se cumple: solamente la degradación de las condiciones de vida de la persona y el hogar. Además, Uber no es una actividad transitoria sino permanente, porque no puede dejar de hacerse, no hay otra alternativa. Por otra parte, el algoritmo controla los viajes y rutinas de quienes conducen: nunca se es dueño del trabajo ni de las ganancias. Todas estas presiones se trasladan a la persona que conduce como a sus hogares, pues “amortiguan” las trampas que el mercado ejerce sobre ellos.

CONCLUSIONES

En medio de una exacerbada violencia económica, debido a la escasez de trabajos formales y a la normalización de aquellos informales y precarios, trabajar en una plataforma digital de transporte en Ecuador es sin duda la única opción para sostener los hogares. La crisis del mercado laboral se ha mantenido constante desde 2016, hasta exacerbarse por completo con la llegada del COVID-19 en 2020. Tal es así que encontrar un trabajo formal o con condiciones dignas es casi imposible en el país. Por ello, trabajar en plataformas de transporte como Uber se torna atractivo y hasta en ocasiones esperanzador, que pronto se transforma en frustración. Adicionalmente, la ausencia de condiciones laborales, la incertidumbre y los riesgos asumidos por las personas trabajadoras en estas plataformas incrementan otro tipo de vulnerabilidades que confluyen con categorías como la edad y el género; al mismo tiempo, ejercen presiones en las relaciones de género dentro de los hogares. Todo esto está provocando que las experiencias de trabajo en estas aplicaciones estén lejos de ser alicientes para las economías de los hogares; operen más bien como un dispositivo que desvaloriza la vida humana para incrementar el capital.

En Ecuador, el trabajo en plataformas digitales no está regularizado; incluso empresas como Uber no están registradas. Esto dificulta que las personas trabajadoras de plataformas puedan exigir derechos laborales o condiciones más justas. En un escenario carente de oportunidades para generar ingresos, las plataformas digitales brindan esperanzas, pero en condiciones subordinadas y explotadas. Por tanto, hay que entender que las plataformas no van a

desaparecer, pero estos modelos de negocios y los algoritmos que los controlan deben ser diseñados de maneras más justas y equitativas. Así, el trabajo en ellas no acabaría siendo una simple relación de despojo disfrazado de emprendedurismo, sino que en verdad permitiría garantizar el sostenimiento de una vida digna.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abilio, L (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.
- Apilánéz, E. (2015), Género y mestizaje colonial Andino. Los tránsitos posibles de las mujeres indígenas en la sociedad pigmentocrática. *Revista ReveLA* (4), 51-57. Disponible en: <http://revelaaustria.com/wp-content/uploads/2016/03/ReveLA-4.pdf#page=51>
- Banco Central del Ecuador- BCE. (2010). *La economía ecuatoriana luego de 10 años de dolarización*. Quito: Banco Central del Ecuador.
- Benería, L., Berik G. y Floro M. (2018 [2016]). *Género, desarrollo y globalización. Una visión desde la economía feminista*. Barcelona: Bellaterra.
- Business of Apps (2020). “Uber Revenue and Usage Statistics”. Disponible en: <https://www.businessofapps.com/data/uber-statistics/>.
- Cabezas, M. (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
- Caria, S. (2019). *Caracterización del perfil económico-productivo de Ecuador*. Quito: FES-ILDIS Ecuador.
- Carrasco, A., Beltrán P. y Palacios J. (2011). “La economía ecuatoriana 1950-2008”. En Zambrano O. (ed.), *Estado del país: Informe cero Ecuador 1950-2010* (119-152). Quito: Edición Activa.
- Cavallero, L. y Gago V. (2019). *Una lectura feminista a la deuda. “Vivas, libres y desendeudadas nos queremos”*. Buenos Aires: Fundación Rosa Luxemburgo.
- DiNegro Martínez, A. (2020). “El mercado laboral peruano y las plataformas de delivery”. ¿Qué dicen los derechos laborales?”. En H. Kruskaya y C. Salazar Daza (eds.) *Precarización laboral en plataformas digitales. Una lectura desde América Latina* (69-82), Quito: FES-ILDIS Ecuador.
- De Stefano, V. (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
- 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-numerosos-operaciones-ecuador>.
- Espino, A. (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.
- Fairweather, C. (2017). The Sharing Economy as Primitive Accumulation: Locating the Political-Economic Position of the Capital-Extractive Sharing Economy. *HPS: The Journal of History & Political Science* 5: 51-63.
- Federici, S. ([2014] 2016). *Calibán y la bruja. Mujeres, cuerpo y acumulación originaria*. Quito: Editorial Abya Ayala.
- Ferreira, M. (2014). Las nociones de trabajo informal y trabajo precario en el análisis de la calidad del empleo en Colombia. *Lebret* 6, 29-58.
- Gago, V. (2019). *La potencia feminista o el deseo de cambiarlo todo*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Gago V., Cielo C. y Gachet F. (2018). Economía popular: entre la informalidad y la reproducción ampliada. Presentación del dossier. *Íconos: Revista de Ciencias Sociales*, 62, 11-20.
- Gaussens, P. (2016). ¿El fin del trabajo o el trabajo como fin? Proceso Constituyente y Reformas Laborales en el Ecuador de la 'Revolución Ciudadana' (2007-2013). *Revista Latinoamericana de Derecho Social*, 23, 31-55. Disponible en:<https://doi.org/10.1016/j.rlds.2016.08.002>.
- Gurumurthy, A., Chami, N. y Alemany C. (2018). "Igualdad de género en la economía digital. Tema Cuestiones emergentes". DAWN and IT for Change
- Haraway, D. (1988). Situated knowledges: The science question in feminism and the privilege of partial perspective. *Feminist studies*, 14(3), 575-599.
- Harvey, D. (2003). *The New Imperialism*. Estados Unidos: Oxford University Press.
- Hunt, A. and Samman E. (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>.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) - Enemdu. (2017). Encuesta nacional de empleo, desempleo y subempleo: indicadores laborales diciembre 2016.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). (2020). Índice de precios al consumidor (IPC)-Canastas. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/canasta/>
- Jaramillo-Molina, M. (2020). "Precariedad y riesgo: Diagnóstico sobre las condiciones laborales de los repartidores de apps en México". En H. Kruskaya y C. Salazar Daza (eds.) *Precarización laboral en plataformas digitales. Una lectura desde América Latina* (135-148). Quito: FES-ILDIS Ecuador.

- Julián, D. (2014). La precariedad laboral, modernidad y modernización capitalista: Una contribución al debate desde América Latina. *Trabajo y Sociedad*: 147-168. Disponible en: <https://www.unse.edu.ar/trabajosociedad>.
- Larrea, C. (2004). Dolarización y desarrollo humano en Ecuador, *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 19: 43-53.
- Luxán, M. y Azpiazu J. (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
- Navarro, A. (2009). "La entrevista: el antes, el durante y el después". En Meo, A. y A. Navarro (coords.) *La voz de los otros. El uso de la entrevista en la investigación social*, capítulo 5. Buenos Aires: Omicron System.
- Negri, S. (2020). "Condiciones laborales, proceso de trabajo y movilización de los trabajadpres en plataformas de reparto en Argentina". En Hidalgo K. y C. Salazar Daza (eds.) *Precarización laboral en plataformas digitales. Una lectura desde América Latina (37-54)*, Quito: FES-ILDIS Ecuador.
- Neffa, J. (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°, 1-25. Congreso Nacional de Estudios del Trabajo. Buenos Aires
- Organización Internacional del Trabajo-OIT. (2015). Panorama Laboral. "1: Transición a la formalidad en América Latina y el Caribe." Lima: OIT.
- Pérez Orozco, A. (2014). *Subversión feminista de la economía. Aportes para un debate sobre el conflicto capital-vida*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Porras, A. (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.
- Rivera, S. (2010). *Violencias (re) encubiertas en Bolivia*. La Paz: Ed. La Mirada Salvaje/Piedra Rota.
- Rosenblat, A. (2018). *Uberland: How Algorithms are Rewriting the Rules of Work*. Oakland: University of California Press.
- Salazar Daza, C. e Hidalgo Cordero K. (2020). "La aplicación te precariza". Experiencias de personas repartidoras y conductoras en Ecuador". En Hidalgo K. y Carolina Salazar Daza (eds.) *Precarización laboral en plataformas digitales. Una lectura desde América Latina (83-98)*, Quito: FES-ILDIS Ecuador.
- Salgado, W. (2017). Situación de la Economía ecuatoriana y desafíos del nuevo Gobierno, *Ecuador Debate* 100: 9:27.
- Scasserra, S. (s/f). "Comercio electrónico futuro del trabajo y su impacto en las mujeres". Documento de trabajo. Instituto Julio Godio, UNTREF.
- Scasserra, S. (2019). "El despotismo de los algoritmos". En *El futuro del trabajo*, 49-58. Santiago de Chile: Aún creemos en los sueños

- Srnicek, N. (2017). *Platform Capitalism*. Cambridge: Polity Press
- Vásconez, A. (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, C. y Bermúdez H. (2019). Informalidad, emprendimiento y empoderamiento femenino. Economía popular y paradojas de la venta directa en el sur de Quito (Ecuador). *Revista de Antropología Social* 28(2): 345-370.
- Wachs, M. (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>