



:: [portada](#) :: [Brasil](#) ::

09-09-2019

La "uberización" del trabajo es peor para las mujeres

Julia Dolce

Agência Pública (Brasil)

Cuatro millones de personas trabajan para empresas de aplicaciones de servicios en Brasil, sin vínculos contractuales formales. Repartidoras, conductoras, manicuristas y jornaleras explican cómo la informalidad de las aplicaciones genera precariedad laboral.

Años de experiencia como chofer de pruebas en fábricas de automóviles, donde recibió clases sobre la postura de manejo adecuada, no fueron suficientes para evitar que Tatiana Francisca de Souza se enfermara con las aplicaciones para conducir. De 29 años y originaria de Minas Gerais, fue despedida en 2017, cuando les dijo adiós al contrato y a los controles de salud semestrales a cargo de la compañía y comenzó a trabajar con Uber. A principios de este año, las largas horas que lleva pagar las cuentas comenzaron a tener sus impactos.

Primero vino el diagnóstico de un principio de infarto, generado por el estrés excesivo que pasaba en las calles. Luego, una inflamación en la región cervical que la llevó a perder movilidad en la mano derecha. Las enfermedades ocupacionales dejaron a Tatiana en reposo durante algunas semanas. Tres médicos distintos le dijeron que tendría que acortar las horas de trabajo si quería mejorar. Como resultado, las cuentas se fueron acumulando. Única fuente de ingresos de su familia, con lo que gana como conductora de aplicaciones Tatiana mantiene a sus dos hijas pequeñas, de cinco y ocho años, y también a su madre anciana.

Después de recuperar el movimiento de sus dedos en cinco sesiones de fisioterapia, interrumpió su tratamiento para volver a manejar. "Se arruinó todo. Cuando llegó marzo, tuve que manejar más para pagar el alquiler atrasado de mi auto. Después vinieron las facturas. Tengo tres facturas de electricidad y tres de agua sin pagar". Tatiana dice que no ha tratado de contactar a la compañía porque no hay "espacio para eso". "Uber no ofrece apoyo, ni siquiera le importa si estás trabajando, si te sentís enfermo. Así que los conductores estamos muy unidos, estamos el uno para el otro".

Tatiana forma parte de las casi cuatro millones de personas que integran la categoría de trabajadores de empresas de aplicaciones de servicios en Brasil, según el Instituto Brasileño de Geografía y Estadística. Para estas empresas, esos trabajadores se describen como "autónomos", sin mantener ningún vínculo laboral.

Si la "uberización", como se conoce el fenómeno, ha despertado discusiones en la sociedad durante algún tiempo, principalmente debido a la inseguridad causada por la informalidad, la



brecha de género dentro de ese ámbito sigue siendo un asunto poco tratado. Para las pocas investigadoras que lo analizan, tal como pasa en otros formatos laborales, las más afectadas por esta transformación económica son las mujeres.

Esto es lo que señala la abogada laboral Fernanda Caldas Giorgi. "Es una desigualdad transversal. No importa cuántas formas de trabajo y legislación se creen, habrá una diferencia en la manera en que se aplican para hombres y mujeres", considera. Según la abogada, debido a la cultura patriarcal, esta desigualdad ya está presente en el trabajo formal y se expresa en puntos que van desde las diferencias salariales hasta la doble jornada que ejercen las mujeres que, además de trabajar, siguen siendo amas de casa y se ocupan solas de la crianza de los hijos.

El 8 de mayo los conductores de la empresa Uber hicieron un paro en ciudades de todo el mundo para exigir derechos tales como mayores garantías de seguridad de parte de la empresa y reducción de la tasa que se les descuenta por viaje. El paro se estableció para el día en que la multinacional empezaría a cotizar en la Bolsa de Nueva York, y recaudaría 8.100 millones de dólares con la venta de acciones. Esta transacción no representa ningún cambio en los bolsillos de millones de conductores de la aplicación, ya que no son considerados empleados.

De acuerdo con Giorgi, que es consultora de la Central Única de Trabajadores a través del estudio de abogados LBS, todavía no hay consenso en la legislación laboral acerca de esta relación. En su opinión, el crecimiento de este nuevo y polémico modelo es "aterrador".

La abogada explica que hoy la ley brasileña "no da cuenta" de esta nueva modalidad de trabajo, que genera jurisprudencia múltiple. En última instancia, en su opinión, las empresas se benefician de una especie de precarización y de la falta de regulación. "Existen incluso decisiones contradictorias sobre si los conductores son empleados o trabajadores autónomos. De este modo, hay lugar para discutir dónde encaja esa situación. Cuando defiendo al trabajador, tiendo a ver esta relación mucho más cercana al empleo. Desde el punto de vista jurídico, tengo de un lado a alguien que posee los medios de producción y del otro lado a alguien que vende la fuerza laboral", agrega.

Aunque las aplicaciones defienden la autonomía de los trabajadores, muchos especialistas creen que esta libertad de hecho no existe. "No veo al conductor de Uber con libertades, veo características de selección de personal y subordinación", dice Giorgi. Tener que cumplir ciertos requisitos o pasar por una selección para trabajar con la empresa, así como que haya precios preestablecidos por las propias aplicaciones y sanciones y multas para los trabajadores son algunos ejemplos de esta relación de control. Para los trabajadores de aplicaciones con los que hablamos, este exceso de deberes y la falta de derechos también pesan más sobre las mujeres.

Tatiana llegó incluso a agradecer, al final de la entrevista, por haber sido escuchada. "Es un placer saber que hay personas que están preocupadas por las mujeres que manejamos, porque nadie nos cuida, estamos jugadas", lamenta. Su caso se volvió emblemático, incluso entre los demás conductores, para ejemplificar el daño de la informalidad de la profesión. Fue sólo con



ayuda de ellos que la conductora y madre soltera consiguió organizarse financieramente, por medio de una colecta convocada principalmente en los grupos de Telegram y Whatsapp que habían sido creados para organizar el paro. "Me prestaron los chicos de los grupos. Si no fuera por ellos, habría perdido mi casa".

Dolor para pagar las cuentas

Hasta enero, la jornada laboral de Tatiana comenzaba a las 6.00 y a menudo se extendía hasta las 18.00. En ese tiempo, la conductora paraba sólo para ir a buscar a sus hijas a la escuela y almorzar. "Era mucho calor, tránsito, estrés. Estás desesperada por pagar tus facturas y hay que hacer más y más viajes", explica.

Una mañana había estado manejando durante algunas horas cuando comenzó a sentirse muy mareada. En la ansiedad por cumplir la meta, se echó agua en la cara y siguió conduciendo. Después de dos pasajeros más, Tatiana finalmente se detuvo para descansar. "Todo rodó, tenía el estómago revuelto. Mi madre me sacó del auto. Ni siquiera podía hablar. Mi presión arterial era disparatada", dice ella. Fue el comienzo del ataque cardíaco.

Tan pronto como regresó al volante, Tatiana creyó que pronto lograría recuperar el tiempo de trabajo perdido. El optimismo duró poco: a fines de abril se sintió mal una vez más mientras manejaba. Algunos días después le diagnosticaron dengue y tuvo que hacer reposo durante dos semanas. Además, la necesidad de renovación de la libreta de conducir se agregó a los gastos diarios.

A pesar de las dificultades financieras, Tatiana cuenta que decidió hacer el paro el 8 de mayo. "Quería manejar, porque el precio dinámico subió y necesitaba el dinero, pero con todo el sacrificio hice el paro, porque una golondrina no hace verano. Paré para conseguir una mejora", explica.

La conductora lamenta que en la agenda del movimiento de la recién creada categoría de trabajadores de aplicaciones no se haya contemplado incorporar derechos sobre enfermedades ocupacionales, o incluso pautas específicas para las mujeres conductoras. "Nos gustaría ser un poco mejor valorados. Hoy hacemos Uber para sobrevivir". Además, según Tatiana, cuando comenzó a manejar con Uber obtuvo un ingreso mucho mayor que el actual. Desde julio de 2018 el monto transferido al conductor dejó de ser una tarifa plana de 25%, y pasó a un monto variable según la distancia y la duración de cada viaje.

El miedo a volver a tener síntomas de depresión causados por el exceso de trabajo hizo que una conductora de Sao Paulo, Eliane Maria da Silva, estableciera un límite de ocho horas de trabajo diarias. "Hay conductores que hacen 14, 16 horas al día. No tengo la intención de volver a pasar por eso en la vida", dice. Desde noviembre de 2018, cuando fue despedida de su empleo como



gerenta de proyectos de tecnologías de la información, los viajes en Uber, 99 y Lady Drive [dirigido a mujeres conductoras y pasajeras] han sido su única fuente de ingresos.

Después de que fue agregada a uno de los grupos de conductores creados para organizar el paro, a Tatiana se le ocurrió la idea de crear otro parecido con las pocas mujeres que, calladas, leían los abusos publicados. Su objetivo, explica, era crear una red de acompañamiento para la jornada laboral y de localización de las trabajadoras. Al consultar a la empresa, Uber dijo que no tiene datos específicos sobre la cantidad de mujeres que trabajan como "compañeras de manejo" y que las parejas "manejan cuando quieren". "Es importante tener en cuenta que no es Uber el que contrata los conductores o compañeros, sino que ellos contratan a Uber para usar la aplicación, para proporcionar el servicio", agrega la compañía.

Eliane dice que en el recientemente creado grupo de Whatsapp "Damas al volante", compuesto por unas 20 mujeres, las conductoras publican sus ubicaciones y, cuando una de las participantes no aparece a las pocas horas del inicio de la jornada, las otras le envían mensajes para preguntarle si está todo bien: "Publicamos nuestra ubicación después de ocho horas manejando. Una ayuda a la otra. Estamos alertas si una está mucho tiempo estacionada en un lugar. Estamos siempre atentas a la seguridad, siempre pensamos lo peor debido a la violencia en las calles".

Acoso y maternidad

Parte de la estrategia de Eliane para obtener el ingreso mensual promedio de 3.250 reales es trabajar en las primeras horas del día. Con alta demanda y precios dinámicos, los conductores acostumbran a optar por los horarios nocturnos para expandir las ganancias. Pero ese horario, considerado más peligroso, es mucho más frecuentado por los hombres. "No veo conductoras mujeres trabajando de noche o de madrugada. Tal vez porque tienen que cuidar a sus familias y también porque las personas ya están borrachas, lo que, les guste o no, alienta a los hombres a [mostrar sus esencias]", dice la conductora, que vive sola y no tiene hijos.

"La vulnerabilidad para las mujeres es un poco complicada, hay mucho acoso por parte de los pasajeros. Me pasó algunas veces. Hace poco tiempo, un pasajero bromeó diciendo [ah, bueno, nunca me tocó una conductora], pero se me estaba insinuado. Dejé de conversar. Corté la conversación para no dar lugar a nada", dice. Según Eliane, las aplicaciones no le ofrecieron orientación ni instrucciones sobre cómo proceder en situaciones como esa. "Vamos aprendiendo de la experiencia".

Si en el caso de Eliane el acoso verbal fue eludido sin mayores inconvenientes, Tatiana no puede decir lo mismo. Incluso trabajando sólo durante el día, cuando se siente más segura, ha sido acosada varias veces por pasajeros. La situación que más la marcó ocurrió un domingo de tarde, cuando un pasajero se subió al auto y dijo: "Qué linda". "Me agarró la cara e intentó besarme. Lo agarré de abajo. Le dije que si volvía a ponerme la mano encima, llamaría a la Policía", recuerda.



Tatiana incluso completó ese viaje. Relata que en ese momento informó a Uber de lo que ocurrió y recibió sólo un mensaje que indicaba que la compañía lamentaba el incidente, que se pondría en contacto con el pasajero y que a ella no volverían a aparecerle solicitudes de viajes de él. "Siempre trato de salir por la tangente, nunca tuve que parar el auto, pero Uber no me dio ninguna capacitación sobre cómo lidiar con estos casos".

No sólo el acoso y el miedo al robo o al secuestro atormentan a los conductores de aplicaciones: la probabilidad de accidentes en el trabajo es uno de los factores que ahuyentan a las personas que se dedican a manejar de manera profesional. Para las mujeres, sin embargo, el miedo se duplica cuando la preservación de su propia vida no es la única preocupación. Es el caso de Esther de Figueiredo Arantes, directora del Frente Nacional de Apoyo al Conductor Autónomo (Fanma, por su sigla en portugués), en Belo Horizonte.

Formada en derecho, en 2009 Esther tuvo que renunciar a su trabajo y pausar sus estudios para centrarse en el cuidado de su hija de cinco años, a quien le habían diagnosticado cáncer. La niña falleció ese mismo año y Esther pasó tres años sin trabajo. La idea de trabajar como conductora de aplicaciones surgió de su padre, que ya se dedicaba a esa actividad. En ese momento ella eligió inscribirse en Cabify porque creyó que estaría más segura, ya que en Brasil esa aplicación, a diferencia de otras, mostraba el destino de los pasajeros antes de que el conductor aceptara el viaje. En ese tiempo, descubrió que estaba embarazada.

"Trabajé durante ocho meses de gestación sólo en Cabify. Una vez, a los tres meses, un chico chocó contra mi auto. Estaba asustadísima, sobre todo por mi experiencia previa con mi hija. Lloré mucho, fue complicado. La empresa no paga nada en estos casos".

Después del nacimiento de su hijo, Bernardo, que ahora tiene poco más de un año, las cuentas no se pagaban sólo con los ingresos de una aplicación. Fue entonces cuando Esther comenzó a trabajar en 99 y en Uber. En la época en la que estaba amamantando, dice, sólo trabajaba de madrugada, para poder pasar todo el día cuidando a su hijo. Hoy en día intercala jornadas diurnas y nocturnas, que se extienden hasta las cinco de la mañana.

"Le pido a Dios que me proteja y me voy, tomo todas las precauciones, participo en grupos de localización de mujeres. Mi esposo tiene un rastreador para acceder a mi ubicación en cualquier momento. Como Uber no avisa el destino, a veces es de madrugada y voy a parar a una zona peligrosa". Una de las principales demandas del movimiento organizado de conductores, el conocimiento del destino del pasajero, es uno de los cambios que Uber ha probado desde el año pasado, que comenzó a aplicarse en algunas regiones de Brasil desde el 15 de mayo.

Si antes Esther conseguía pagar las cuentas con una jornada laboral de seis horas, hoy necesita trabajar mucho más. "El seguro del auto es ahora el doble del precio porque tenemos que advertir que trabajamos con una aplicación, la nafta aumentó mucho y las tarifas han cambiado. Puedo obtener cerca de 1.500 reales líquidos por mes. Sólo alcanza para pagar los gastos de la casa", dice. Aun así, hoy el salario de Esther es más alto que el de su esposo.



Aunque está casada hace 13 años, ella no escapa de la jornada doble del inicio de la maternidad. "Llego a casa de mañana. A esa hora mi hijo ya se está despertando, tengo que cuidarlo, amamantarlo", cuenta. En una entrevista en la víspera del Día de la Madre, Esther dijo que trabajaría esa fecha porque sabía que la demanda sería alta. "No voy a pasar con mi hijo, desafortunadamente".

Un estudio publicado en julio de 2018 por las universidades de Chicago y Stanford, en Estados Unidos, mostró que la brecha de género también se extiende a la economía de las aplicaciones. Analizando datos de más de un millón de conductores de Uber, la investigación mostró que las mujeres reciben un total de 7% menos de ingresos por hora que los hombres. Los investigadores creen que algunos factores explican que se mantenga la desigualdad salarial entre los "trabajadores autónomos" o "independientes", por ejemplo el hecho de que los conductores masculinos conducen más rápido y debido a la doble jornada, que afecta las pausas para descansar que las mujeres pueden hacer.

Consciente de su condición de trabajadora autónoma para las aplicaciones, Esther decidió, durante el embarazo, crear el equivalente a una empresa unipersonal, un Registro Individual de Microempresario, y pagar al Instituto Nacional de Seguridad Social para obtener cuatro meses de licencia de maternidad. "Si no hubiera hecho eso, definitivamente estaría en una situación muy mala".

El 15 de mayo, el gobierno de Jair Bolsonaro emitió un decreto que regula el requisito de inscripción de conductores de aplicaciones como contribuyentes individuales en el Régimen General de la Seguridad Social. El decreto, cuyo objetivo es formalizar mínimamente la profesión, establece que la contribución es responsabilidad exclusiva de los conductores.

A pesar de la inseguridad, Esther reconoce que trabajar como conductora de aplicaciones le garantiza disponibilidad para crear sus propios horarios y poder cuidar a su hijo. "Si se enferma, puedo cambiar mis horarios para cuidarlo y trabajar". Recuerda haber escuchado a sus colegas comentar sobre un conductor que tuvo que llevar a su hijo pequeño en el asiento del pasajero cuando conducía. "Cuando lo escuché pensé que era absurdo, una falta de seguridad, pero hice lo mismo, sólo que con mi hijo dentro de mí".

En su labor como directora de la asociación de conductores, Esther dice que trabaja en pos de lo que exige ser una categoría cada vez más movilizada. "La adhesión al paro fue más alta de lo que yo imaginaba. Sé que no fue unánime, pero ya causó un impacto".

Reconocida por las empresas de aplicaciones, Fanma ya participó varias veces en reuniones con las empresas y el poder público. Más cerca de Uber que las otras conductoras entrevistadas, Esther señala que ha recibido algunas orientaciones y videos sobre cómo comportarse en casos de acoso. "Todos los conductores tienen un botón de alerta en la aplicación que activa a la Policía en el acto", explica.



La oficina de prensa de Uber dijo que la empresa ofrece a los "conductores asociados" un seguro gratuito de hasta 100.000 reales por accidentes personales que ocurran durante el viaje, y que el máximo valor se aplica sólo para casos de muerte. La compañía manifestó que ha venido adoptando nuevas tecnologías para bloquear los "viajes considerados más riesgosos".

Uber afirma además que "se enorgullece" de ofrecer una oportunidad de generación de ingresos "democrática, independientemente de credo, origen étnico, orientación sexual o identidad de género", e informó que en noviembre de 2018 inició una serie de alianzas para hacer frente a la violencia contra la mujer. Entre los resultados de esas asociaciones, la compañía ha lanzado un video instructivo de seguridad en el que también guía el comportamiento de los conductores hombres con pasajeras.

El problema de las empresas de delivery: "Es cada uno para sí mismo"

No sólo de viajes en auto está formada la economía de la uberización. La relación informal entre empresas y trabajadores, interconectada por la interfaz de la aplicación, ya se extiende a varias áreas y categorías. Especialmente, hay una que ya cambió el escenario e impactó la rutina de las metrópolis brasileñas: las aplicaciones de reparto o delivery.

Los motociclistas y los ciclistas se extienden cada vez más por los centros comerciales, esperando cerca de los restaurantes con sus bolsos de colores llamativos. La mano de obra es mucho más masculina que en las aplicaciones de transporte: según una encuesta realizada por la Fundación Instituto de Administración y publicada por la Asociación Brasileña Online to Offline, 97,4% de los repartidores de aplicaciones son hombres, y la edad promedio es de 29 años.

Aun menos regulado, el tipo de trabajo que realizan, que en el caso de los ciclistas depende exclusivamente del rendimiento físico, es una de las razones mencionadas por las propias compañías de repartos de la ausencia de mujeres. Esto es lo que destaca a la joven Mikaela Evelyn dos Santos, de 23 años, repartidora de comida para Uber Eats y de otros productos a través de la aplicación Box Delivery.

Desconforme con la diferencia en la cantidad de entregas que le ofrecen hacer, Mikaela, una de las cuatro repartidoras mujeres que conocen la zona de la Baixada Santista, donde vive, incluso cronometró el tiempo que le toma pedalear y se comparó con sus colegas. "Hago las carreras en un promedio de 20 minutos. Los restaurantes no tienen mucha confianza, por lo que suelen elegir a los repartidores masculinos. Un día, un amigo y yo estábamos esperando en el mismo lugar y él recibió siete repartos seguidos, mientras que yo sólo obtuve dos", cuenta.

La joven, que tiene la intención de estudiar enfermería, dice que ha escuchado, incluso de los propios ciclistas, que el trabajo "no es para mujeres". "En Burger King, de donde me llaman bastante, se sorprenden cuando llego. Dicen: ¡iQué rápido llegaste!i".



Pedaleando para las aplicaciones, Mikaela se queja de los peligros del tránsito, la falta de cuidado de los conductores y el acoso en la calle y de parte de los propios clientes, motivo por el cual no hace entregas durante la madrugada, cuando suele haber más llamadas.

Parte del sector de los repartidores, especialmente aquellos que trabajan con Uber, también se unió a la huelga de mayo. Fue el caso de Mikaela, cuyo pedido principal es el aumento de la tasa de entrega. "Antes los repartidores trabajaban en restaurantes con una licencia formal, y ganaban hasta 12 reales por entrega. Hoy ganamos menos de un real por kilómetro conducido. He estado trabajando 16 horas en un día", cuenta, y agrega que a menudo tiene dolor en las piernas. Mikaela niega haber recibido algún tipo de orientación sobre salud o cuidados de las aplicaciones para las que trabaja.

Los bajos ingresos en comparación con los varios kilómetros recorridos también son una queja de Adenilza dos Anjos Rezende, conocida como Nana, repartidora del servicio Loop de la aplicación iFood, que ofrece comidas por diez reales a la hora del almuerzo. En unos pocos meses trabajando en el servicio, Nana vio reducirse sus ingresos de 40 reales fijos por día, más 1,50 por entrega, a 20 reales por día más comisiones. En la semana, su ingreso cayó de 400 reales a casi la mitad.

Dentro de la bolsa anaranjada de la compañía Nana puede llevar hasta 19 cajas de almuerzo, guardadas con la misma cantidad de latas de refresco, al restaurante específico donde trabaja, ubicado en la empinada calle Augusta del centro de Sao Paulo. "Cuando entré en este restaurante me hicieron una prueba. Enviaron la cantidad máxima de cajas a la vez, nunca llevé tanto peso. Pusieron esa carga máxima y luego dijeron que yo les gustaba porque podía soportarlo", recuerda.

Nana también se queja de la falta de respeto de la población hacia los repartidores, incluso en los días más difíciles para trabajar. "Si llueve, tenés que entregar empapado. Si vas por la vereda la gente te insulta, en la calle los autos te cierran el paso. Los porteros y los guardias de seguridad de los edificios también nos tratan como si no fuéramos nada. La semana pasada un portero me gritó, me dijo que no podía entrar con la bolsa en el edificio y que él no llamaría por el intercomunicador al residente".

Acosada con frecuencia por los propios repartidores, que rara vez encuentran a una mujer trabajando en el área, Nana, que es negra, sufre también el acoso de la Policía. Denuncia que la Policía Militar de la capital practica a menudo la detención de los repartidores: "La Policía me detiene todo el tiempo. Si estás de uniforme con el bolso, entonces realmente te paran. Buscan, miran sus teléfonos celulares". Según Nana, muchos de sus colegas repartidores salieron del sistema penitenciario y terminaron trabajando con entregas precisamente porque la informalidad no pone reparos ante sus antecedentes penales.

"Muchos ladrones callejeros también usan bolsos y uniformes para robar, por lo que la Policía es completamente irrespetuosa con todos los ciclistas. La primera vez que se acercaron a mí, estaba con otros repartidores esperando pedidos frente al restaurante. La Policía llegó pateando a los



muchachos, los que tenían viajes lo pasaron muy mal", denuncia.

De hecho, como explica Nana, los repartidores a menudo son víctimas de hurtos y robos. Ella ya va por su tercera bicicleta en tres meses de trabajo. Las dos anteriores fueron robadas. Desde entonces, ha gastado 1.450 reales en reponer el equipo de trabajo.

"Está cada uno para sí mismo. Las aplicaciones no cubren nada. Si no tenés una bicicleta, no trabajás. Pero hay lugares donde no podés entrar con la bicicleta o con el bolso. La gente de la calle, los vendedores ambulantes, otros trabajadores terminan ayudándote a vigilar esas cosas. Las valoran porque saben que vos también estás trabajando".

Nana vive en Brooklin, en el sur de la ciudad de Sao Paulo, y va al centro en su propia bicicleta. Hoy pasa unas cuatro horas al día en su bicicleta azul. "Si la bicicleta se rompe o te enfermás, te perdiste el día. No tenés ningún tipo de beneficio, manutención o ayuda", critica.

Los trabajos "típicamente femeninos"

Según el Departamento Intersindical de Estadística y Estudios Socioeconómicos, los datos de la Encuesta Nacional por Muestra de Domicilios Continua (PNAD) exponen que las ocupaciones autónomas con mayor participación de mujeres en Brasil son las de comerciantes de tiendas y vendedores a domicilio, especialistas en tratamientos de belleza y en el área de la costura.

Los datos no hacen diferencia entre quienes trabajan con empresas por intermedio de aplicaciones, pero tal vez ayuden a explicar un fenómeno más reciente dentro de la uberización: el surgimiento de servicios de aplicaciones de trabajos conocidos como "típicamente femeninos", ya caracterizados por la informalidad.

Para la socióloga Ludmila Costhek Abílio, investigadora de la uberización y de las mujeres en relaciones laborales informales, toda gran transformación que implique la flexibilización de las relaciones laborales comienza entre las trabajadoras mujeres. "En el fondo, los problemas más contemporáneos en el mundo del trabajo comienzan con las mujeres, especialmente aquellas con bajas calificaciones e ingresos. Son socialmente invisibles, están al margen del mundo del trabajo. Pero cuando las mirás, ves características que luego se generalizan en un contexto de precarización", explica.

La socióloga observó esta expansión en su tesis de doctorado, publicada en 2011, en la que estudió las relaciones laborales de las vendedoras de cosméticos en Brasil. La informalidad era la norma en este trabajo que emplea a más de un millón de mujeres en el país. Sin embargo, las bases de la uberización se formaron en el mismo entendido de que la empresa es un



"intermediario".

"En el trabajo más precario de la costurera que trabaja en su casa, la trabajadora doméstica, la ama de casa podemos encontrar elementos que hoy tejen la explotación del trabajo de manera generalizada. Al observar una ocupación típicamente femenina, ha sido posible reconocer las tendencias actuales en el mercado laboral que ahora conducen a la 'uberización', escribió la investigadora en un artículo publicado en 2017.

En otras palabras, las mujeres que están al margen de la economía formal, generalmente negras y de la periferia, en opinión de la socióloga "han tenido una vida 'uberizada' desde siempre". "No se necesita plataforma o aplicación para eso. Ellas se van agarrando de las oportunidades que surgen, se manejan en una inestabilidad permanente". La informalidad es lo común en los llamados "trabajos típicamente femeninos".

Ciertas experiencias más recientes en aplicaciones de servicios, casualmente o no, siguen algunas de las principales profesiones autónomas de mujeres destacadas por la PNAD. Este es el caso de las aplicaciones de salón de belleza, que ofrecen servicios particulares de peluquería, depilación y manicura. La profesional de belleza Célia Maria Oliveira Rodrigues, de 48 años, había trabajado en el negocio durante 18 años cuando, en el segundo semestre del año pasado, decidió unirse a una de estas aplicaciones: Singu.

Al igual que las aplicaciones de viajes en auto y de entrega, la idea de la empresa es básicamente intermediar entre trabajadoras y clientes. Sin embargo, al igual que otras aplicaciones, Singu establece precios, formas de control y multas para sus "profesionales asociadas". Después de algunas experiencias traumáticas, Célia dejó el servicio luego de tres meses de trabajo: "No vale la pena. Gastamos mucho más con la aplicación", critica.

En Singu y otras aplicaciones del ramo, las manicuristas profesionales, como es el caso de Célia, tienen que soportar los costos de transporte, alimentación, equipamiento y su mantenimiento, limpieza y esterilización, además de dejarle una parte considerable de las ganancias a la empresa. "Cuando comencé, en setiembre de 2018, la comisión era de 70% para nosotros, pero pronto cayó a 60%".

La tarifa es la media cobrada por los salones de belleza, que rara vez firman contratos con sus empleadas y que también trabajan con el esquema de "colaboración". Como atractivo, las aplicaciones de belleza ofrecen una alta demanda de los clientes. "En la aplicación, desde el momento en que salís de casa sabés que vas a tener gente. En el salón estás obligada a llegar de mañana, esperar horas y, a veces, salir como llegaste, sin ganar nada", explica Célia, que ahora trabaja como profesional independiente, sin la intermediación de la aplicación.

Aunque en aquel momento pudo atender hasta ocho clientes al día, las exigencias de Singu



pronto expulsaron a Célia de la aplicación. "Una vez fui a encontrarme con una cliente y comencé a sentirme mal. Al salir de allí, me desmayé en medio de la calle. Tenía más clientes que atender el mismo día, pero le dije a la compañía que no iba a hacerlo. Me suspendieron de la aplicación, y al mismo tiempo tomaron todos los horarios que tenía para el resto de la semana", recuerda.

Célia sólo pudo desbloquear la aplicación después de pasar por un médico y llevar un certificado a la sede de Singu. "Les dije que si pueden predecir cuándo se enfermarán los felicito, porque yo no puedo", dice. "Nunca piensan que estamos diciendo la verdad. Es muy humillante".

En otra ocasión, la manicura recuerda que llegó tarde a la casa de una cliente que vivía en el norte de Sao Paulo porque la dirección transmitida por la aplicación era incorrecta. Después de muchas llamadas a Singu pudo encontrar el lugar y trabajar, pero incluso antes de salir de la casa de la cliente en la aplicación ya la habían bloqueado nuevamente.

"Le mostré la dirección que me habían enviado a la cliente y ella dijo que estaba mal. Incluso los llamó para decirles que no era mi culpa. Aun así me cobraron por el servicio, trabajé gratis", afirma.

Según la socióloga Juliana Oliveira, que en su doctorado estudió la situación laboral de las manicuras en Brasil, hacer las uñas es la entrada al mundo del trabajo para muchas mujeres. Recuerda que desde octubre de 2016, seis meses antes de la Ley 13.429/17, que regula la tercerización para determinadas actividades, la aprobación de la ley de "salón asociado" ya hacía posible la contratación de profesionales de la belleza bajo el régimen de "trabajadores autónomos".

"O sea, esta ley anticipó para el sector de la belleza algo que después se extendió a todos los sectores: hace desaparecer el vínculo CLT", explica la socióloga. Por CLT se refiere al decreto de Consolidación de las Leyes Laborales, de 1943, que unificó esas normas y reglamentó las relaciones de trabajo. Según Oliveira, el sector de la belleza "siempre ha sido precarizado", pero en su opinión las aplicaciones vienen a "institucionalizar esta precariedad". Sin embargo, señala que una característica distintiva de los trabajos típicamente femeninos es la creación de relaciones entre clientes y trabajadoras. "La aplicación supone trabajadoras reemplazables, pero la manicura es un trabajo en el que se establece un vínculo", recuerda, y dice que difícilmente el ramo tenga éxito en el contexto de la uberización.

Pensando en la posibilidad de establecer un vínculo entre el cliente y la manicura que haga obsoleta a la aplicación, según Célia, Singu se anticipó: la empresa pone clientas ficticias y herramientas de control que hacen imposible la fidelidad de la cliente. La práctica, como explica la manicura, intimida a las trabajadoras.

"Decían que nos ponían a prueba con clientas falsas o que si la cliente usaba el servicio varias



veces y luego dejaba de usarlo era porque la manicura la estaba atendiendo desde afuera. Todo se basa en la sospecha. Decían que no podíamos conversar, que estarían atentos. Si la clienta pedía repetir la manicura, le duplicaban el precio del servicio", dijo. Se intentó consultar a Singu, pero no respondió a las críticas presentadas.

La desconfianza hacia las trabajadoras también se reflejó en el informe de una profesional de otro ramo: la jornalera Josiane Souza Santos. En su caso, sólo fue necesario un mes trabajando para la aplicación de servicios de limpieza Parafuzo, en 2017, para darse cuenta de que estaba siendo perjudicada.

"Durante un mes trabajé mucho, tenía la mejor calificación de la aplicación. Pero un día acepté una jornada de trabajo y me robaron en el camino. Se llevaron mi celular, mi billetera, documentos. Parafuzo tenía un límite de tres faltas, pero nunca había faltado. Como se llevaron todo, y ni siquiera sabía la dirección del cliente sin la aplicación, fui a hacer la denuncia. Cuando me puse en contacto con ellos, ya habían reducido la cantidad de noches que me ofrecían como castigo. Ni siquiera cuando les envié el parte de la denuncia eliminaron esta restricción. Además, no me pagaron todos los jornales de esa semana. Cancelaron mi suscripción y me quedaron debiendo cerca de 500 reales", denuncia.

Josiane dice que se quejó varias veces a la compañía, hasta que finalmente dejaron de atenderla. "No tenía otro trabajo, tuve dificultades, me retrasé con el pago del alquiler. Yo dependía de ese dinero que ya había ganado". Por enojo y falta de tiempo, terminó por no ir a juicio contra la empresa. Al ser contactada, Parafuzo tampoco respondió a este reclamo.

Después de esta experiencia, Josiane continuó trabajando como jornalera, pero esta vez con clientes fijos, sin la intermediación de aplicaciones. En los grupos de trabajadores jornaleros en redes sociales, dice que incluso ha llegado a acompañar una situación en la cual todo el valor del jornal le fue retirado a una trabajadora por Parafuzo sólo porque el cliente se quejó de que un imán de heladera había desaparecido de su casa.

"Le descontaron 70 reales de la tarifa diaria. Ella dijo en el grupo que no tomó el imán, pero que no le dieron la oportunidad de defenderse. No tienen en cuenta la historia de la trabajadora, sus evaluaciones. Si reciben una queja, multan a la trabajadora de la limpieza. Al final, ella trabajó literalmente gratis", cuenta.

En la página web de Parafuzo, en la sección "Sea una jornalera", un video de los términos de uso y las reglas explica que la aplicación cobra una tasa de 15% por el servicio a las trabajadoras, 22 reales por mes para manutención de la aplicación y multas por cancelación de jornadas. Además, el video informa que la jornalera está obligada a reembolsar la solicitud si hay alguna queja del cliente por daños o tareas mal hechas.



Según Josiane, que ha trabajado para otras compañías de limpieza, la diferencia entre ellas y las aplicaciones está principalmente en la forma en que se trata a las trabajadoras. "Las aplicaciones no valoran a los empleados. En otras empresas en las que trabajé, el tratamiento era más humanizado. Con la aplicación, si tenés algún problema no quieren saberlo". A pesar de representar un régimen incluso más precarizado, Josiane cree que cada vez más mujeres buscan estas aplicaciones, en especial en el contexto de crisis económica.

Formada en administración y cursando actualmente su segundo título en economía, dice que no puede encontrar trabajo en su área. "Conozco a muchas mujeres que trabajan para las aplicaciones porque es más fácil conseguir limpiezas, mujeres con formación académica, pedagogas, periodistas que no pueden conseguir trabajo y terminan aceptando cualquier cosa. Es una actitud desesperada", dice. Según Josiane, los principales clientes de las aplicaciones de limpieza son los jóvenes separados del tipo de personalidad históricamente atribuido a las trabajadoras domésticas.

Para Ludmila Costhek Abílio, en el caso de las trabajadoras domésticas, limpiadoras y jornaleras, la uberización llega para, en un sentido ambiguo, burocratizar un ramo que, en Brasil, deriva de la herencia esclavista y es uno de los ejemplos más alarmantes de la división sexual del trabajo. Al mismo tiempo, la solución llega en un contexto de crisis posregulación de la profesión, con la legislación de 2013, cuando muchas trabajadoras domésticas fueron despedidas y contratadas como jornaleras.

"Es interesante ver que lo que consideramos extremadamente moderno ya existía de otras maneras. Al mismo tiempo que la uberización es más riesgosa para las mujeres, ellas hacen esta gestión de sí mismas desde hace mucho tiempo".

Para la abogada Fernanda Caldas Giorgi, si vamos a tardar en adaptarnos al nuevo contexto laboral la solución contra la precarización irrestricta sigue estando en la organización de los trabajadores. "Ya tenemos un embrión de articulación de estos [trabajadores autónomos]. Con cambios en las relaciones laborales, este bosquejo debe ser el camino".

Traducción: [Revista Lento](#) (Uruguay).

Julia Dolce es fotoperiodista, formada en la Pontificia Universidad Católica de Sao Paulo (PUC-SP) y graduada en fotografía por el Senac (Servicio de Aprendizaje Comercial). Trabajó durante tres años en el periódico *Brasil de Fato*, cubriendo política y derechos humanos en texto, radio y fotografía. Actualmente es reportera de la *Agência Pública* y también escribe para el observatorio del agronegocio. De Ojo en los Ruralistas. En 2017 trabajó en el sitio palestino *Alternative Information Center*, en Beit Sahour (Cisjordania), donde produjo una serie de reportajes sobre el conflicto Israel-Palestina. Fue finalista del premio Anamatra de Derechos Humanos de 2018, por el reportaje "Dispensa maternidad, historias de madres despedidas luego del embarazo".

[Redacción Correspondencia de Prensa]

Fuente (de la traducción):

<https://lento.ladiaria.com.uy/articulo/2019/9/la-uberizacion-del-trabajo-afecta-mas-a-las-mujeres/>

Fuente (del original): <https://apublica.org/2019/05/a-uberizacao-do-trabalho-e-pior-para-elas/>