

Condiciones de empleo de los trabajadores/as en las plataformas en línea basadas en la ubicación en el AMA

Conditions of employment of workers in the online platforms based on the AMA location

Carmen García¹, Ignacio González¹, Quintín Riquelme¹, Rosa Ruffinelli¹, Sebastián Vargas Ferreira¹

Resumen

Este trabajo tiene como objetivo, conocer las condiciones de vida de los trabajadores/as en plataformas en línea, basada en la ubicación para el traslado de personas y productos. Es una investigación exploratoria, de tipo cualitativa, se tuvo acceso a la población a conveniencia. El instrumento fue un cuestionario semi estructurado y la técnica la entrevista. En ella se pudo conocer las condiciones de precariedad laboral, al ser trabajadores por cuenta propia. Las aplicaciones establecen ciertos acuerdos implícitos en la contratación, para las diversas modalidades de trabajo, remuneración e incentivos, no así riesgos laborales los cuales van por cuenta propia de los trabajadores. Los motivos para incursionar en esta actividad se dieron por necesidad de contar con mayor ingreso económico en la familia, como un adicional a los trabajos estables y otros por necesidad de contar con algún ingreso debido a que quedaron sin trabajo. La gran mayoría de los entrevistados manifiesta que esta actividad es temporal y no un trabajo permanente.

Palabras clave: trabajo en plataformas, geo localización, trabajo, Área Metropolitana de Asunción.

Abstract

This work aims to know the living conditions of workers in online platforms, based on the location for the transfer of people and products. It is exploratory research, of qualitative type, the population was accessed at convenience. The instrument was a semi-structured questionnaire and the technique was the interview. It was possible to know the conditions of labor precariousness, being self-employed workers. The applications establish certain implicit agreements in the contracting, for the various work modalities, remuneration and incentives, but not labor risks which are at the workers' own expense. The reasons for entering this activity were due to the need to have a higher economic income in the family, as an additional to stable jobs and others due to the need to have some income because they were left without a job. The vast majority of those interviewed state that this activity is temporary and not a permanent job.

Keywords: platform work, geo location, work, Asunción Metropolitan Area.

¹ Universidad Nacional de Asunción, Facultad de Ciencias Sociales. San Lorenzo, Paraguay.

Correspondencia a:
carmetea72@gmail.com

Recibido:
20 de setiembre de 2021
Aceptado:
27 de diciembre de 2021

Doi:
<https://doi.org/10.54549/ky.6.2021.68>



Artículo publicado en acceso abierto bajo la Licencia Creative Commons.

Cita:
García, C., González, I., Riquelme, Q., Ruffinelli, R., & Vargas Ferreira, S. (2021). Condiciones de empleo de los Trabajadores/as en las plataformas en línea basadas en la ubicación en el AMA. *Kera Yvoty: reflexiones sobre la cuestión social*, 6, 68-78. <https://doi.org/10.54549/ky.6.2021.68>

1. Introducción

Es sabido que las plataformas digitales basadas en la ubicación, generaron un gran crecimiento en la última década, la economía colaborativa, implica la inclusión de tecnología digital de ubicación de servicios con los consumidores, los cuales a su vez se conectan con el servicio a partir de una aplicación y con trabajadores que acercan a las personas los productos.

Este trabajo aborda las condiciones de empleo de los trabajadores/as en las plataformas en línea basadas en la ubicación. El objetivo del mismo fue caracterizar el trabajo en plataformas digitales en el Área Metropolitana de Asunción, a partir de conocer condiciones de vida y las condiciones de empleo de esta nueva modalidad de trabajo. Fue una aproximación a partir de entrevistas de tipo cualitativas a trabajadores de reparto y de traslados de personas. Es un estudio de tipo exploratorio, debido que es una primera aproximación a la temática y aún existen muy pocos trabajos que abordan esta problemática.

Este trabajo está estructurado a partir de una primera aproximación conceptual sobre la temática estudiada, posteriormente se recupera un estudio realizado sobre esta población que caracteriza en términos cuantitativos el trabajo en plataformas y finalmente se recuperan las reflexiones generadas a partir del trabajo de campo realizado y se realiza una conclusión sobre los hallazgos preliminares.

1.1. La plataforma digital que generan empleo en el área de traslado de personas y servicios de reparto

En Paraguay, los efectos de la pandemia de COVID-19 contribuyeron al aumento del desempleo, pasando de 5,7% a 7,2%. Una parte importante de personas que integran la fuerza laboral fue empujada a la inactividad circunstancial, alcanzando a 61.083 personas para finales del año 2020 (INE, 2020).

La paralización casi total de la economía

muestra que, de un total de 1.873.122 hogares, el 68,5% de los mismos, reportó que algún miembro del hogar tuvo disminución de ingresos; 37,8% pérdida de trabajo o fuentes de ingreso y, 27,7% suspensión del trabajo sin pago (EPHC, 2020).

Con la paulatina flexibilización del aislamiento social, varios sectores económicos comenzaron el reinicio de sus actividades laborales parcialmente, produciéndose una leve recuperación del empleo, pero quedando aún un porcentaje importante de la población económicamente activa sin sus fuentes de trabajo.

Algunos estudios a nivel internacional vienen mostrando como los efectos de la pandemia contribuyeron con un acelerado crecimiento e influencia de la economía digital, dada su capacidad de evitar las concentraciones de personas y promover el trabajo a distancia (OIT, 2021). Sumado al aumento del desempleo, las plataformas digitales se volvieron una alternativa de rápido acceso laboral. Algunas de ellas, como es el caso de las plataformas digitales de reparto, lograron una importante expansión a causa de la pandemia, de las medidas de distanciamiento social y de la prohibición de aglomeración de personas.

A partir de las últimas décadas puede observarse como los crecientes avances tecnológicos se encuentran revolucionando todas las esferas de la sociedad contemporánea. Acontecimientos como el surgimiento y la propagación de la internet alrededor del mundo, el nacimiento de las redes sociales, los avances de la inteligencia artificial y el *machine learning*, entre otros sorprendentes avances de la tecnología digital, motivaron a algunos analistas contemporáneos a propugnar el nacimiento de una nueva revolución industrial —sería la cuarta— o el desarrollo de la industria 4.0 (Schwab, 2017; Bianchi, 2020).

Una de las esferas más afectada por este acelerado desarrollo es, sin lugar a dudas, la económica. Con el rápido progreso de la economía digital se fue generando un amplio

repertorio de categorías con el objetivo de dar cuenta de las nuevas modalidades que tienen lugar en este terreno, tales como: *economía colaborativa*, *gig economy*¹ y *crowd economy*². Sin embargo, Unzué (2020), observa “cierto cinismo” al pensar en la idea de colaboración que algunos sectores del campo tecnológico buscan imponer. Puesto que, con la denominada economía de plataformas, se busca “construir un escenario completamente alejado de cualquier forma de organización de la producción en base a propiedad compartida, participación, democracia o solidaridad” (Unzué, 2020, p. 49).

Ravenelle (2020) define a la economía colaborativa como “una serie de tecnologías basadas en aplicaciones cuyo objetivo es el alquiler o la prestación de bienes o servicios, bien por afán de lucro o bien para lograr un bien superior” (Ravenelle, 2020, p. 84). Centrando su interés en aquellas plataformas de la economía colaborativa que “proporcionan una fuente de trabajo y de ingresos”, la autora las considera parte de la *economía gig* “porque se centran en la oportunidad de ingresos a corto plazo” (Ravenelle, 2020, p. 85). Para esta autora, este tipo de economía erosiona el viejo modelo de mercado laboral, conculcando derecho y ampliando las brechas de oportunidad entre los trabajadores (Ravenelle, 2020).

La economía de plataformas digitales puede ser definida como el conjunto de actividades económicas en las cuales se involucra algún tipo de intermediación por medio de la internet. Para ello, se recurre al desarrollo de plataformas digitales que intermedian entre diferentes tipos de usuarios: trabajadores, vendedores y consumidores. Así, las plataformas permiten que los trabajadores o vendedores independientes oferten o vendan tanto servicios como bienes a los clientes por medio de una intermediación digital (Farrell & Greig, 2016).

Desde una mirada más detallada, a partir del análisis de la OIT (2021), las mencionadas plataformas digitales pueden ser divididas en tres grandes grupos o categorías, según sus características particulares. En primer lugar, pueden distinguirse las plataformas centradas en ofrecer servicios o productos digitales a usuarios individuales, como motores de búsqueda o redes sociales. En segundo lugar, se encuentran aquellas centradas en facilitar y mediar transacciones entre diferentes usuarios, como relaciones comerciales establecidas entre empresas³. Finalmente, en tercer lugar, se hallan agrupadas las conocidas como plataformas digitales de trabajo (OIT, 2021).

Centrándonos en el último tipo, podemos ver que las plataformas digitales de trabajo se caracterizan por conectar a trabajadores, empresas y clientes. Entre las mismas, pueden identificarse dos grandes tipos: i) el de las plataformas en línea basadas en la web; y ii) el de las plataformas en línea basadas en la ubicación (OIT, 2021).

En el primer tipo, las personas que trabajan realizan tareas de forma remota, sin importar su ubicación, a través de la internet. Entre las modalidades más frecuentes de trabajo en este ámbito se encuentran: las microtareas, el trabajo autónomo, el trabajo basado en concursos, la programación competitiva y las plataformas de consulta médica, entre sus formas más comunes (OIT, 2021).

En el segundo tipo, las tareas no se realizan en la internet sino en una ubicación física especificada, la cual es establecida por las personas o clientes que demanda el servicio. Las actividades laborales más frecuentes en esta modalidad de plataforma son los servicios de taxi o transporte de pasajeros, de reparto o *delivery*, servicios domésticos, de reparación, así como otros tipos de atención domiciliaria (OIT, 2021).

Las plataformas digitales tienen

1 Economía colaborativa en inglés.

2 Economía de multitudes o masas en inglés.

3 También conocida por la sigla B2B, del inglés “business to business”.

la ventaja de reducir las barreras de ingreso al mercado laboral. Muchas de ellas ofrecen servicios que demandan una capacitación muy básica (limpieza, conducción de automóviles o motocicletas, entre otras), por lo que son de fácil acceso para una fuerza de trabajo poco calificada y sin experiencia laboral. Por lo general, ofrecen a la vez remuneraciones rápidas y horarios flexibles (Petriglieri et al., 2020; Coworkingfy, 2020; OIT, 2021). Pero, en contra partida, sus trabajadores sufren condiciones de informalidad y altos niveles de precariedad laboral, como, por ejemplo: relaciones de trabajo poco encubiertas o trianguladas, los salarios bajos, la ausencia de seguridad social y de protección frente al despido, limitaciones para la libre asociación y la negociación colectiva (Berg et al., 2019; Ravenelle, 2020; OIT, 2021). En el campo de las plataformas digitales, este fenómeno es también conocido como *uberización*, entendido como el “proceso en que el trabajador informal se ve despojado de derechos, garantías y protecciones asociados al trabajo y asume los riesgos y costos de su actividad” (Costhek, 2020, p. 580).

1.2. La situación en Paraguay

Hasta momento son escasos en el país los trabajos centrados en el análisis de la economía digital, en general, y el trabajo de plataformas, en particular. El único estudio que, actualmente, presenta un panorama general de este ámbito es el recientemente publicado por Organización Internacional del Trabajo (OIT), bajo el título *Desafíos para el trabajo decente: El trabajo en plataformas digitales en Paraguay* (Borda et al., 2021).

El mencionado estudio evidenció que la Economía de Plataformas, así como el trabajo a través de plataformas digitales, son un fenómeno sumamente vigente en el país. Se destaca, fundamentalmente, aquellas plataformas denominadas como *basadas en la ubicación*. El estudio en cuestión logró identificar un total de 43 plataformas digitales de intermediación de diferentes

tipos o rubros operando en el país. Entre las mismas, pueden considerarse como las más relevantes, a partir de su presencia y expansión, las plataformas pertenecientes a los rubros de transporte y reparto. Este tipo de plataformas que incorporan en la actualidad a miles de trabajadores paraguayos en sus filas (Borda et al., 2021).

Es de destacar también que, en la mayoría de los casos, los trabajadores de plataformas son considerados como autónomos. Esto quiere decir que son considerados como profesionales independientes que prestan sus servicios a clientes particulares, lo que se traduce en que los mismos permanezcan sin percibir las prestaciones propias de la relación de trabajo (Borda et al., 2021).

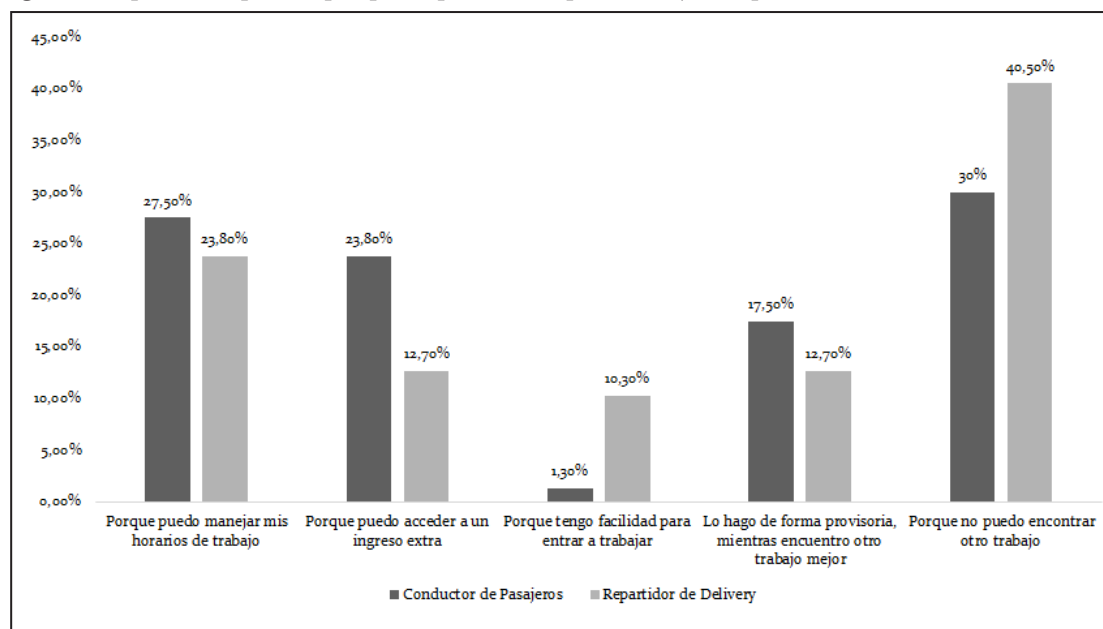
Otro de los escasos estudios que contribuye a explorar las condiciones laborales de los trabajadores de plataforma es en el Paraguay es el que realizó la primera encuesta exploratoria del sector, examinando las condiciones laborales de los trabajadores de dichos sectores en la capital y el área metropolitana de Asunción (González Bozzolasco & Montalto, 2021).

Los resultados muestran como el sector en cuestión presenta altos niveles de precarización. Así, la informalidad laboral, las bajas remuneraciones, las exageradamente extendidas jornadas laborales y la ausencia de cualquier tipo de protección social son la constante (González Bozzolasco & Montalto, 2021).

Los datos recolectados por este estudio muestran que gran parte de los trabajadores encuestados realiza trabajos de conducción o reparto porque no pudo encontrar un mejor empleo (Figura 1). Realizando este tipo de labores considerándolos algo provisorio, una actividad pasajera mientras encuentra una mejor oportunidad laboral (González Bozzolasco & Montalto, 2021, p. 12).

El estudio plantea como hipótesis que, dada la falta de opciones laborales, los trabajadores de estos rubros se ven obligados a someterse a condiciones laborales sumamente precarias. Los datos

Figura 1. Tipo de ocupación por principal motivo para trabajar en plataformas (%)



Fuente: Extraído de Transporte, Reparto y Precarización en Paraguay. Una primera aproximación a las condiciones de trabajo en los sectores de transporte y reparto a través de plataformas digitales (González Bozzolasco & Montalto, 2021).

recogidos muestran que alrededor del 60% de las personas encuestadas trabajan más de 8 horas diarias, a la vez que un cuarto de ellas dice que su jornada laboral comprende entre 10 y 12 horas diarias. Es así que, una mayoría de las personas dedicadas a estas labores exceden con creces el tope de las 48 horas semanales de trabajo (González Bozzolasco & Montalto, 2021, p. 13).

2. Metodología

Para el cumplimiento de los objetivos planteados se optó por un estudio de corte transversal de carácter cualitativo. Al ser un primer relevamiento, el tipo de estudio en cuanto a su profundidad de análisis es de carácter exploratorio. La técnica implementada fue la entrevista semiestructurada y el instrumento una guía de preguntas, lo que permitió conocer desde los propios trabajadores/as sus vivencias y su percepción del trabajo mediante la plataforma digital de preguntas.

El relevamiento de datos se realizó en forma aleatoria y por conveniencia

a trabajadores y trabajadoras del Área Metropolitana de Asunción que incluye 11 ciudades (Asunción, Capiatá, Luque, San Lorenzo, Lambaré, Fernando de la Mora, Limpio, Ñemby, Mariano Roque Alonso, Villa Elisa y San Antonio). La muestra no fue probabilística y el contacto con los informantes, ha sido al azar o por conveniencias. Esto debido a que no se cuenta con un registro de trabajadores, esta actividad al ser de tipo informal (dentro de la generación del autoempleo) el acceso a la población se dio a través de contactos informales de 15 entrevistadores/as quienes concurren a una convocatoria de la Dirección de Investigación de la FACSOS para formar parte del equipo de investigación. Estos entrevistadores previa capacitación hicieron los contactos con los trabajadores/as tanto de movilidad de personas y servicios de reparto. Se han procesado las entrevistas semiestructuradas de 16 trabajadores/as, previo consentimiento informado de estas personas.

3. Resultados y Discusión

De acuerdo a las categorías de análisis, que son presentados a continuación, los resultados obtenidos muestran aspectos que hacen a las condiciones de vida.

3.1. Condiciones de vida

El trabajo en plataforma es un ingreso más, el multiempleo es una tendencia

Un conductor de la plataforma bolt (SE) de 46 años vive en la ciudad de Luque con su señora e hija de 16 años, viviendo en la casa propia. Su señora es docente jubilada. Además, es funcionario público que realiza guardias de 24 hs y tiene 2 días libre los que le dedica al trabajo de la plataforma bolt.

El delivery de Pedidos Ya vive en la ciudad de Capiatá, a 19 km de la capital, vive con su padre, hermanos y su hijo en su casa propia, su hermano y él son quienes aportan para el mantenimiento del hogar, ambos tienen el mismo empleo en la misma plataforma.

En todas las entrevistas se pudo notar, que la tendencia del pluriempleo es cada vez mayor, para el aumento de ingresos. Entre los entrevistados había empleados públicos, desempleados, pero que en su composición familiar otro miembro tenía un trabajo formal. Es decir el trabajo flexible de traslado de personas, posibilita un ingreso más a la familia dependiendo de los casos.

En cuanto a los trabajadores de reparto son en general jóvenes de entre 18 a 40 años, en su mayoría todos tenían como principal actividad el trabajo en plataformas de repartos. Sus condiciones de vida son también más precarias.

Cuidado, hogar, trabajo, Género

La trabajadora de Delivery, actualmente tiene casa propia donde vive con su único hijo, que tiene 3 años, económicamente su hogar

es mantenido sola por ella, ya que es madre soltera. Esta casa la va edificando poco a poco, en un terreno ubicado en la ciudad de Itauguá. Su hijo queda al cuidado de la abuela paterna algunos días, y otros días con la abuela materna, se queja de la falta de un hogar público para niños a modo de ayudar a las mujeres trabajadoras.

Entre las 16 entrevistas, se ha tomado contacto con 4 mujeres, una de ellas relata como los roles reproductivos son asumidos y administrados dentro de la precaria relación de trabajo establecida, con "la plataforma". Otra de las cosas resaltantes es también que esta entrevistada además es migrante, ciudadana brasilera, que vino por otras circunstancias y se quedó aquí, es decir los roles tradicionalmente atribuido a la mujer, conjuntamente con la inserción laboral precaria y la condición migratoria, la colocan especialmente en condiciones de precariedad.

Educación, vulnerabilidad y pobreza; hoy más educados, pero en empleos precarios

De los 17 casos solo 2 no tienen la secundaria concluida. De este grupo 7 está cursando o ha cursado la universidad. Y de los 17 casos, 7 tienen un núcleo familiar con instrucción terciaria y universitaria.

La conductora de Bolt tiene el año lectivo de ciencias contables concluido, solo le falta defender la tesis de grado, entre semana trabaja en tareas vinculadas a la contabilidad; su padre tiene un título vinculado al área mecánica y su hermana está cursando el último año de contabilidad.

La otra conductora de bolt cuenta que tiene el año lectivo de la carrera de psicología concluido, le falta defender la tesis. Su marido tiene la Educación Media concluida.

En cuanto a la formación académica el delivery de pedidos ya (AJ) tiene

hasta bachiller completo trato de seguir la facultad, pero dos semestres nada más pudo, después la crisis, la pandemia tuvo que dejar sus estudios universitario, de eso está siguiendo la carrera de actuación, pero según él lastimosamente acá no se puede vivir de la actuación, además la libertar que da la empresa en cuanto a horario le permite poder seguir estudiando teatro.

Estas nuevas modalidades de empleo, desmitifican la idea de la pobreza por insuficiencia de alimentos, hogar o vestimenta. Si tomamos como muestra de que de 17, 7 tienen un nivel de instrucción terciaria e inclusive universitaria, se está hablando que esta “nueva-vieja pobreza urbana” es mejor instruida que los casos vistos tradicionalmente en las estadísticas. En realidad por rangos del EPH, no se está entre los más pobres o vulnerables, esto interpela los parámetros que rigen para las policías de asistencia, en cuanto al concepto de pobreza a la vez que reconfigura la idea de que hoy por hoy ya la educación por sí sola no es un medio de ascenso social.

3.2. Condiciones de trabajo

Lo impersonal, lo flexible, la virtualidad y el nuevo patrón la “APP”

Llega a la plataforma a través de la búsqueda de trabajo en donde la oferta laboral era la de Callcenter con horarios rotativos, su carrera, hace que necesite un trabajo flexible; un amigo le dice que él tenía moto y rápido la plataforma le iba a agarrar, completo un link y en una semana ya se pusieron en contacto, tuvo una reunión vía zoom y ya comenzó a trabajar luego de la firma del contrato”.

Le pidieron como documentación, foto de la cedula de identidad, y al firmar el contrato ya se les ofrecía el seguro que se los descontaría entre tres a cuatro mil por día, el cual

desconoce que implicaba el seguro o que cubriría, hasta el momento no sabe. En cuanto a las gestiones de RUC si no contaban la empresa misma lo tramita, según el trabajador en eso son muy accesibles “te sirven en bandeja.

La plataforma les paga una vez a la semana cada jueves mediante una tarjeta bancaria que proporciona la empresa o si el trabajador ya cuenta con una cuenta bancaria lo deposita en la misma.

El Uber, encontró en la plataforma en donde el requisito era saber manejar, lo cual sabía, tenía que presentar el registro de conducir al día, antecedentes judicial y policial, en el caso de no contar con auto se puede alquilar por día, que también al ser propio o alquilado debe de contar con Seguro, del conductor, del pasajero y de terceros.

Estos relatos hablan, las modificaciones en las condiciones de empleo a partir de las plataformas digitales, se acabaron las entrevistas de trabajo, en un edificio, en una oficina, una dirección, la inscripción se hace vía plataforma, entrevistas zoom y adecuación al máximo de las normativas necesarias para regularizar un trabajo que según la legislación paraguaya es por cuenta propia. Nótese que se habla de la plataforma, como en esquemas antiguos se hablaba del jefe, estas máquinas que vinieron a regular las nuevas formas de trabajo.

Automatización, flexibilidad, trabajo colaborativo, representación de estas nuevas modalidades de empleo

La plataforma habilita los horarios zonas donde los colaboradores eligen, que pueden ser de a partir de tres horas, pero la mayoría se encuentra de cuatro hs, esto se pone en la plataforma 24 a 48 hs antes. Una vez que los colaboradores van eligiendo, va quedando cada vez más pocos, en

donde si no llegas a anotarte a tiempo se tienen que adecuar a los horarios que restan en los horarios nocturnos y las zonas.

Este relato llama la atención sobre dos cosas, por un lado, la automatización al algoritmo de la App y la automatización del trabajador a esta lógica, desde un empleo considerado legalmente como auto empleo. Haciendo un paralelismo, si en la década del 40, la sujeción era por la máquina y en una fábrica, ahora lo es a una aplicación, pero el trabajador esta “libre” en un trabajo por cuenta propia.

Pagos, incentivos y horas de trabajo, en los trabajadores de Reparto

También hay un ranking de pedidos aceptados y recibidos, así como tiempo. Para ganar un poco mejor dentro de la plataforma hay que llevar los pedidos de manera apresurada y realizar mayor cantidad de envíos de pedidos.

En cuanto a promedio según comenta en 4 horas de trabajo y con 10 pedidos realizados tiene un monto de 71.000 gs (10 dólares) descontando el seguro diario y esta actividad la realiza 3 a 4 días a la semana. Los domingos realiza esta actividad ya que pagan extra 5.000gs, a la vez el mayor ingreso se da los días domingo.

Otro entrevistado menciona que “normalmente para sacar un poco mejor trabaja 7 a 8hs, pero muchos de sus compañeros trabajan entre 12 a 14 hs”.

Otro de los requisitos es que

Al iniciar el trabajo se debe contar con un capital de 150.000gs mas el combustible y el sencillo”. Otra de los aspectos mencionados es que “Cobran por publicidad, que sería por la mochila que transportan y también los premios por los pedidos entregados según el ranking que alza la plataforma. En tiempos de lluvia suele haber premio por pedidos entregados para los trabajadores.

Pagos, incentivos y horas de trabajo, en trabajadores que transporte de personas

El vehículo en el cual uno de los trabajadores desarrolla sus actividades es alquilado, el compromiso con el dueño es la ganancia por comisión del 30% en caso de viajes fuera de app era 50 y 50, lavar el auto mínimo 1 vez por semana. Y a la app se le paga el 20% del viaje, en donde el trabajador esta en este momento trabajando entre 10 a 14 horas. Tomándose tiempo de descanso los domingos.

Con estas dos descripciones se tiene muy claro que la aplicaciones regulan la intensidad del trabajo, premiando determinados riesgos (tiempo rapidez de entrega) colocando un incentivo monetario que pone a prueba al trabajador, muchas veces incitando a situaciones de peligro. En los trasportadores de personas, lo que se ve es otra compleja trama de relaciones, está el trabajador/a que tiene movilidad propia y está el que alquila, dentro de esta gama también se dan sub ocupaciones y subalternidades que colocan al trabajador en condiciones de vulnerabilidad.

Riesgos, temores y estrés

Los trabajadores y trabajadoras mencionaron diverso riegos y situaciones que generan stress tales como:

el tráfico y el trato de las personas, porque le tiran todo a ellos, siempre pagan con plata grande, uno tiene que tener para el cambio.

los accidentes de tránsito, también la dificultad al estar pendiente del google maps eso le imposibilita en ocasiones en estar atento al camino.

Los robos ya que la empresa no se hace cargo y responsabiliza al trabajador.

el tráfico y la inseguridad por ser mujer y los peligros que se potencian por su condición, no cuenta con seguro médico y en días de lluvia tiene su equipo e igual trabaja, pero según ella es imposible estar seca cuando ocurre eso.

El trabajo nocturno trae exposición al peligro de asaltos. El entrevistado “cuenta que él mismo sufrió un accidente, que los propietarios del vehículo son los que cubren esos gastos con el pago del seguro.

Por todos los relatos se puede visualizar que existen innumerables riesgos que corren, al ser cuenta propistas, no en relación de dependencia, estos riesgos deben ser absorbidos por los trabajadores/as. Con la consecuente vulnerabilidad existente en los sistemas de seguro social y salud pública. No optante al ser un trabajo flexible, de alta demanda, los trabajadores siguen realizándolo como estrategia tanto para obtener mayores ingresos, pagar sus estudios (en el caso de los jóvenes) o simplemente adquirí lo necesario para vivir.

Proyección de vida

El trabajador de pedidos y (AJ) indica que “está buscando una mejor oferta laboral, ya que esta actividad le ayuda a salvar”.

El conducto de Bolt (LS), se proyecta a armar una flota de vehículos para tener personas trabajando en ellos dentro de la plataforma, igualmente explica que el trabajo dentro de estas plataformas es para salir del apuro, ya que es una buena salida laboral.

Otro trabajador menciona

Dice que de aquí a un año se ve con un automóvil, que le gustaría dejar el “mundo de los deliverys” y que su actitud es siempre tener más de lo que ya tiene, poder estudiar, tener actividades no peligrosas como es en lo que trabaja actualmente, entre ellas podría ser trabajar para las plataformas de transporte de pasajeros, pues en ese trabajo cree que existe menos exposición al peligro. Para ella el trabajo de delivery es transitorio, y que por la multiplicidad de inseguridades quiere dejarlo.

4. Discusión y Conclusiones

El trabajo por plataforma se ha convertido en una salida laboral rápida de fácil acceso ante la crisis del empleo formal

existente en la actualidad. En general por la muestra aleatoria y a conveniencia, se puede ver que esta actividad representa un complemento junto con otros de ingresos familiares.

Existe una diferenciación en el nivel socio económico de los Delivery y los transportadores de personas. Los seguros de autos, cubren más riesgos que los seguros que pagan los *Deliverys* (que en las entrevistas no podían mencionar que riesgos cubren) aunque una de las entrevistas mencionó que cubre el seguro del vehículo y a terceros no así los deliverys.

Las cargas horarias van de 4 a 5 horas, hasta 12 horas. En general los que se dedican exclusivamente a estos empleos tienen largas horas de trabajo. Los que asumen este empleo como complemento, lo tienen de 4 a 5 horas.

Los ingresos según las entrevistas, en el caso de los transportes de personas, si el trabajo es sistemático de 8 a 12 horas pueden llegar a alcanzar los 2000000. En el caso de los *Deliverys* el ingresos en dos o tres entrevistados sondeo a los 75000, 100, 200 mil por día.

En las indagaciones legales realizadas se pudo constatar que no existe normativa legal que regule el trabajo en plataforma. No es considerado como un empleo en relación de dependencia al contrario, les tramitan el Ruc o sea que tributan como cuenta propistas. Por más de que las App regulan los ingresos, horarios, formas de realizar el trabajo, firman un contrato.

Es de hecho una asignatura pendiente ver al igual que otros países de la región sistemas de regulación para estas actividades que son producto de la revolución digital y que ha venido para quedarse, por la forma en que van creciendo y desarrollándose

Paraguay se suma a la precarización del empleo en la era digital, al igual que los demás países de la región, con este estudio damos una primera aproximación y esperamos se sigan realizando de tal forma a visibilizar esta problemática, y pensar políticas que tiendan a asegurar los riesgos de estas nuevas modalidades de empleo.

Referencias

- Bianchi, P. (2020). *4.0: La nueva revolución industrial*. Alianza Editorial.
- Borda, D., González Bozzolasco, I., Serafini, V., González, R., Rodríguez, M. (2021). *Desafíos para el Trabajo Decente: El trabajo en plataformas digitales en Paraguay*. Informes Técnicos OIT Cono Sur, N°21: OIT.
- Costhek, L. (2020). Uberização e juventude periférica. Desigualdades, autogerenciamento e novas formas de controle do trabalho. *Novos Estudos*, 39(3), 579-597.
- Coworkingfy. (2020). «Gig economy». *Qué es, características y algunos ejemplos de la economía gig*. <https://coworkingfy.com/economia-gig-economy-que-es/>
- Farrell, D., & Greig, F. (2016). *Paychecks, paydays, and the online platform economy: Big data on income volatility*. JP Morgan Chase Institute.
- González Bozzolasco, I., & Montalto, B. (2021). *Transporte, Reparto y Precarización en Paraguay. una primera aproximación a las condiciones de trabajo en los sectores de transporte de pasajeros y reparto de mercaderías a través de plataformas digitales*. FES.
- OIT. (2021). *World Employment and Social Outlook 2021: The role of digital labour platforms in transforming the world of work International*. OIT.
- Petriglieri, Gianpiero y otros (2020). Thriving in the Gig Economy. *Harvard Business Review*. <https://hbr.org/2018/03/thriving-in-the-gig-economy>
- Ravenelle, A. (2020). *Precariedad y pérdida de derechos. Historias de la economía gig*. Alianza Editorial.
- Schwab, K. (2017). *La cuarta revolución industrial*. Debate.
- Unzué, M. (2020). La coartada de la precarización. En *Le Monde Diplomatique, El Atlas de la Revolución Industrial. Del sueño libertario al capitalismo de vigilancia* (pp. 48-51). Capital Intelectual.

Sobre los Autores

Carmen García 

Licenciada en Trabajo Social, con Maestría en Políticas de Migraciones Internacionales por la UBA y Especialización en Políticas Sociales por el Instituto de Trabajo Social de la Universidad Nacional de Asunción. Docente e investigadora universitaria, desde 2011 es Técnica en el Departamento de Investigación en el Instituto Social del MERCOSUR.

Ignacio González Bozzolasco 

Doctor en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires (UBA), Magister en Historia por la Universidad Nacional de Asunción (UNA), Especialista en Ciencias Sociales por la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO) y Licenciado en Sociología por la Universidad Católica (UCA). Investigador categorizado PRONII-CONACYT. Se desempeña como docente y Director de Postgrado en la FACSO-UNA.

Rosa Ruffinelli 

Docente investigadora de la FACSO-UNA. Tutora de tesis de la FENOB-UNA, Doctora en Educación Superior, Universidad Nacional de Asunción. Máster en Trabajo Social Universidad Americana y Licenciada en Trabajo Social por la Universidad Nacional de Asunción. Trabajadora Social en la Secretaría Nacional por los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Quintín Riquelme 

Sociólogo por la Universidad Católica de Asunción. Docente investigador (parcial) de la Facultad de Ciencias Sociales – UNA. Investigador del Centro de Documentación y Estudios.

Sebastián Vargas Ferreira 

Docente Investigador, FACSO-UNA. MSc. en Investigación Científica con Énfasis en Métodos Cualitativos y Cuantitativos. Investigador PRONII-CONACYT.