A photograph of a man with a beard and long hair driving a car at night. The car's interior is visible, and the driver is looking towards the camera. The background is filled with vibrant, blurred city lights in shades of blue, red, and yellow, creating a dynamic and urban atmosphere. The car's headlight is prominent in the lower right corner, glowing with a warm light.

NOTAS SOBRE MI UBERVIDA

Después de un trámite de media hora, un periodista de “Sábado” pasó una semana al volante persiguiendo tarifas dinámicas, escuchando historias de pasajeros, esquivando multas, huyendo de taxistas y sobrevivió para contarlo. Así es la vida de un conductor de Uber en Santiago.

**POR ARTURO GALARCE FOTOS SERGIO LÓPEZ I.
DIRECCIÓN DE ARTE MANUEL GODOY**



"En siete días como chofer de Uber recorrí un total de 358.96 kilómetros con pasajeros al interior de mi vehículo. Estuve conectado 24 horas y 3 minutos a la aplicación, y en 41 viajes conseguí una suma total de 118.876 pesos". Menos la bencina y el 25 por ciento con que se queda Uber, la ganancia neta fue de 97.336 pesos: poco más de 4 mil pesos por hora.

Es martes. 9:30 horas. Entro a Facebook y veo un auto con marcas de bala: ocho tiros repartidos entre carrocería, estanque de bencina, foco de estacionamiento y asiento trasero; también hay una bala incrustada en la maleta y sangre salpicada sobre el broche de un cinturón de seguridad. Hago clic. Es el auto de Felipe León, conductor

Uber, casado, dos hijas, perseguido a balazos la noche del 25 de septiembre después de trasladar a tres sujetos desde Nataniel Cox hasta una población en Pudahuel. Se me atraganta el desayuno. ¿Tenía que ver esto justo el día en que me convierto en chofer de Uber?

Calle Encomenderos, Las Condes. 14:00. Estoy en el subterráneo de un edificio, en las oficinas de Uber, esperando para activarme como conductor. La historia de Felipe es un rumor en las filas, pero también se oyen otras: de éxito, de millones, de la libertad de ser tu propio jefe. Hay *hipsters*, hombres cesantes, *millennials*, mujeres, abuelos, y un hincha de Colo-Colo rascándose su tatuaje de la Garra Blanca.

El tiempo de espera es de unos 10 minutos, y contrario a las 24 horas que demora a través de internet, la activación como conductor, en persona, es instantánea.

Mi nombre aparece en la pantalla del hall. Es mi turno. Un joven con polera de Uber me guía hasta un mesón donde un tipo de lentes y barba me pide los documentos. Los requisitos son sencillos: ser mayor de 21 años (tengo 32), permiso de circulación al día, licencia de conducir clase B, y certificado de antecedentes intachable. Los requisitos para el auto tampoco son gran cosa: 2004 en adelante, radio, cinturones de seguridad, cuatro puertas, *airbags*, patente blanca y aire acondicionado. El mío es un Suzuki SX4 GLX Sport 2014, modelo aprobado por la compañía para la categoría UberX, la opción de bajo costo de Uber.

La escena se repite en decenas de mesones alrededor. El hombre les toma fotos a los papeles, me los devuelve y ahora me pide el número de RUT, nombre del banco y número de cuenta corriente para los depósitos. Aclaro dudas: los pagos son cada siete días, en ciclos de ganancias semanales consideradas de lunes a lunes. Uber se queda con el 25 por ciento de los servicios, y el valor de los *tags* es sumado al cobro de cada carrera, registrados por el GPS de la aplicación cada vez que pase por un pórtico.

—Ahora le va a llegar un *mail*—me dice.

Miro mi celular. “¡Felicitaciones! Ya estás listo para comenzar a manejar y ganar dinero”.

—¿Eso es todo?—le pregunto, pensando en que nadie miró mi auto, ni me preguntó si sabía cómo llegar de un punto a otro en la ciudad, ni si soy alguna clase de psicópata. Días atrás, cuando planeaba activarme, alguien de la plataforma telefónica de Uber me habló de un examen psicométrico previo. No hay nada de eso.

Por mi edad, y según el perfil del conductor chileno recabado por Uber, acabo de ingresar al 47 por ciento de socios conductores de entre 25 y 35 años. Solo 10 por ciento del total de choferes—más de 50 mil a la fecha, el doble de la cantidad de taxistas—son mujeres y 7 por ciento jubilados. El 18 por ciento estaba cesante antes de subirse a recoger pasajeros, y el 92 por ciento de los choferes Uber asegura que se activó como conductor porque prefiere ser un trabajador independiente que uno empleado.

Han pasado 20 minutos desde que ingresé. El hombre me dice que sí, que eso es todo. Luego sonrío.

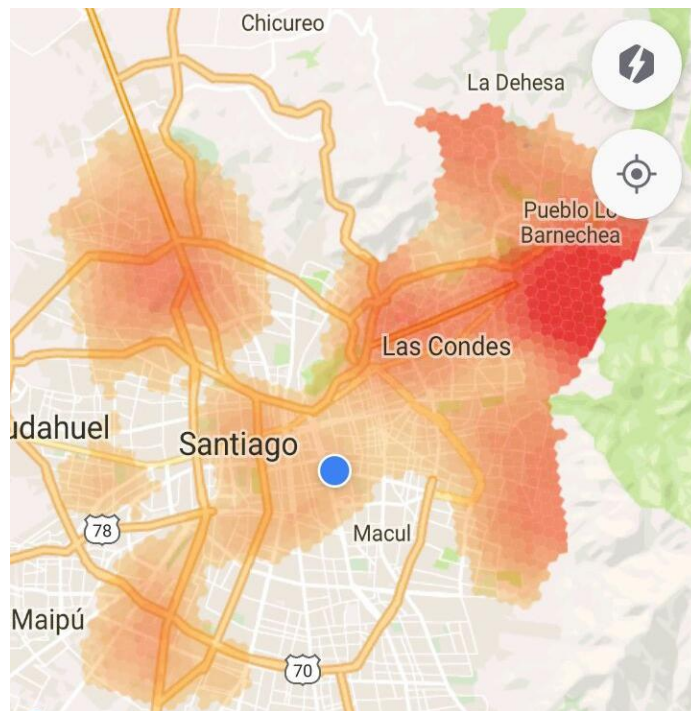
—Bienvenido a Uber.

Primer viaje

Entro a Google Play y bajo la aplicación que me pondrá en contacto con los pasajeros. Se llama Uber Driver. Inicio sesión y me tomo una *selfie* para completar mi perfil. Ahí aparecen los datos del vehículo, modelo y patente. Soy un “socio conductor”, un eufemismo que define la figura laboral que me comprometo con la empresa,

basada en un modelo de economía colaborativa. Es decir: Uber no es mi jefe y yo no soy su empleado, o al menos así lo tengo que entender. Uber, según Uber, es solo una plataforma que me ayuda en el contacto con los potenciales pasajeros. Pero solo ellos, la empresa, y aquí se nubla la cosa, pueden definir alzas o bajas en las tarifas. Uno acata. Y maneja.

22:20. Miro mi auto. Miro sus



“Esto es como estar metido en un videojuego, sobre todo cuando abres la aplicación y miras el mapa de Santiago, y lo ves bañado de rojo, cubierto de tarifas dinámicas para perseguir dinero a la mano, fresco y fácil”. La imagen es la pantalla de un conductor de Uber, con las zonas de mayor demanda de pasajeros.

marcas: una abolladura en la maleta y un topón en la puerta trasera derecha. Lo limpio por dentro: saco paquetes vacíos de maní, dos corontas disecadas de manzana y boletas de supermercado. Quito la silla de mi hijo e instalo un aromatizador Glade de vainilla en la rejilla del aire acondicionado. Sacudo el tapiz. Me siento. Estoy listo. Visto camisa, jeans y zapatillas. Activo el GPS y vinculo Waze a la aplicación Uber Driver. Ahí vamos.

Deambulo por Ñuñoa algunos minutos, cuatro para ser exactos, hasta que sucede: un círculo centellea en la pantalla del celular y suena algún tipo

de alerta. Tengo 15 segundos para pulsar el círculo y aceptar el pedido. Lo tomo. Waze me conduce hasta José Domingo Cañas. En el camino siento algo parecido al pánico: ¿qué hago ahora? ¿Qué le digo? ¿Y si es un grupo de taxistas armados con bates y mordió el anzuelo? ¿Y si son pasajeros comunes y corrientes? Igual me da pánico: ¿qué pasa si no sé llegar al destino?, ¿qué pasa si me pierdo?

Waze me lleva. No sé dónde estoy. Esquivo hoyos y perros. Me incorporo tímidamente a la Ruta 5 Sur y salgo de la misma forma. Freno de golpe frente a lomos de toro despintados, y otros sencillamente no los veo. Más tarde Uber me notificará de la cantidad de frenados y aceleraciones bruscas que he hecho, de las que lleva cuenta gracias al GPS.

Quiero saber de Jorge y su familia, pero están cansados y yo sudando de los nervios. Apenas me cuentan que estaban en la celebración del cumpleaños de un amigo, y que empezaron a usar Uber desde hace varios meses, cuando se cansaron de los taxímetros adulterados. A veces las carreras costaban 7, otras veces 10. Llegamos a destino después de 29 minutos y 18,23 kilómetros recorridos, y la carrera sale 4.764 pesos. Jorge tiene asociada su tarjeta de crédito al servicio, así que no es necesario transar dinero. Respiro. Es una calle estrecha. Me indican cómo salir de ahí, y digo que sí, que muchas gracias, pero en realidad no entiendo nada. Pienso en Felipe León, y en la recomendación, un poco clasista ahora que lo pienso, que me hizo un chofer en las oficinas de Uber: “Si estás muy lejos del centro o la zona oriente, apaga la aplicación y lárgate”.

Regreso al punto de partida y me conecto. En cada semáforo siento la mirada pesada de los taxistas. No los miro. Saben qué soy. El mito está extendido y más tarde lo corroboraré: los taxistas bajan la aplicación de usuarios de Uber para saber si tienen autos Uber a su alrededor. Miro al frente y frunzo el ceño. Acelero.

En Eduardo Castillo Velasco tomo a Daniel. Huele a alcohol y me cuenta que comenzó a utilizar Uber después de haber sido asaltado y pateado en el suelo por un grupo de colombianos, en calle San Diego. Lo dejo en Santiago Centro. Luego tomo a Guillermo, también en Ñuñoa, y me dice que odia a los taxistas. No le importaría que desaparecieran, dice, antes de contar la historia de un amigo secuestrado por un taxista que lo llevó dos días a un cajero automático para obligarlo

a sacar el máximo de dinero diario. Por eso prefiere Uber: no solo es más barato, además sabe quién lo lleva.

—Esto es distinto al taxi, puedes conversar con la persona, tener un trato más educado —dice Guillermo, antes de bajarse—. Además, sé quién eres tú, tengo todos tus datos y puedo calificarte según como fue el servicio.

De vuelta a casa abro la aplicación y miro mis calificaciones: en tres carreras he recibido 5 estrellas. Nota máxima. Soy un buen Uber.

Ibuprofeno

Es miércoles al mediodía. En los pocos viajes que he hecho, he aplicado un patrón de bienvenida y despedida del pasajero: “Buenas tardes”. “¿Cómo está?”. “¿Ingresó su destino?”. “Muy bien”. “¿Seguimos la ruta que nos ofrece Waze, o tiene un camino favorito?”. “¿Está bien así el aire acondicionado?”. “¿Está bien la música?”. Distancia y cordialidad. Si bajo de un promedio de 4,6 en las calificaciones, entro en zona de riesgo para ser desactivado de la aplicación.

Me muevo entre Providencia y Las Condes. Tomo lo que venga. Sube una familia frente al Apumanque. Sube una pareja de pololos con su gato en La Reina, y me dejan mil pesos extra por los pelos. Saco los pelos con las manos. Sube Soraya en Providencia. Va a Plaza Italia. Me pregunta hace cuánto tiempo manejo, al mismo tiempo que comienza a darme instrucciones: “Deberías irte por esta pista”, “ahora cámbiate”, “ahora era”, “ahora, métete”, “¿por qué te vas por acá?”, “¿no era por allá?”. Por suerte no me califica. Hace calor. Mi antebrazo izquierdo empieza a tostarse. Apago el aire acondicionado cuando no llevo pasajeros para no gastar gasolina de más y sería bueno estacionarme para esperar los pedidos de los pasajeros, pero no hay lugar. Sudo. No es un día fácil: sube Cristián en Ricardo Lyon. Va a la Clínica Dávila, en Recoleta, para conocer a su sobrino que nació hace pocas horas. En el camino casi choco dos veces: un jeep que se coló por mi punto ciego en Andrés Bello y una moto que no vi en Rapa Nui con

Tabaré, en Recoleta. Por suerte Cristián no se inmuta, y haciendo caso omiso a los insultos del motorista, me cuenta una historia: odia a los taxistas y radiotaxis, tanto que junto a sus compañeros de trabajo le pidieron al jefe de la empresa que asociara una tarjeta de crédito a una cuenta de Uber para los traslados laborales.

—Al principio no quería, pero al final *cachó* que le sale más barato que contratando un servicio de radiotaxis —dice, y se baja.

En la Estación Mapocho sube Rodolfo. Va a Pudahuel. Su auto está chocado y por eso usa Uber.

—No ocupo taxi. No ando ni en micro, ni metro —dice con orgullo. Es pelado, gordo y de pocas palabras.

Me duele la cabeza. Me siento inseguro y pienso que, si no choqué antes, es porque lo haré en la próxima esquina. Pero no pasa nada. Llegamos al destino y Rodolfo baja, y no lo miro cuando meto reversa para partir: casi lo atropello. Me mira abriendo las manos, como preguntando si me volví loco. No lo miro. Doblo en una calle con árboles y sombra. Me estaciono. Cuando me bajo siento mi espalda completamente mojada, y enciendo un cigarro que fumo sentado en la cuneta. Vuelvo a casa. Busco un ibuprofeno en el velador.

Uber problema

Después de activarme como conductor me integré a un grupo de WhatsApp de conductores de Uber, invitado por un amigo. Somos 250 en total. Nos alertamos del estado del tránsito, de la presencia de fiscalizadores, de carabineros y de lo despejado o vigilado que está el aeropuerto, el punto más riesgoso para dejar o buscar pasajeros. También lamentamos noticias: colegas asaltados, pasajeros que se niegan a pagar (desde julio se permite el pago en efectivo); robo de vehículos (hace dos días una conductora fue encañonada por dos pasajeros), autos requisados por Carabineros y fiscalizadores del Ministerio de Transportes, o denuncias de taxistas disparando balines de acero, y poblaciones en las que te agarran a piedrazos.

Es jueves. En Providencia suben

Wadli y Fernando. El primero es peruano y el segundo argentino. Son ejecutivos de una empresa de telecomunicaciones y van a un congreso a Espacio Riesco, en Huechuraba. Wadli cuenta que en Lima Uber no ha tenido la misma penetración que en Chile, porque el precio de los taxis sigue siendo muy económico. Fernando, en cambio, con la vista pegada a su celular, dice:

—En Argentina ni pienses tomar un Uber. Los taxistas han llegado a quemar autos.

Lo busco en internet: es cierto. De hecho, ante la presión de los taxistas, la justicia de Buenos Aires ordenó

“

Quando planeaba activarme, alguien de la plataforma telefónica de Uber me habló de un examen psicométrico previo. No hay nada de eso

”

suspender cualquier actividad de la empresa, y los conductores Uber corren riesgo de congelar sus licencias por dos años si son sorprendidos realizando viajes. En Colombia, y para presionar al gobierno de ese país, el presidente de la Asociación de Propietarios y Conductores de Taxis, Hugo Ospina, informó la creación de 52 “bloques de búsqueda”, dedicados a cazar autos Uber para bajar a la fuerza a los pasajeros. En Chile, después de tres marchas organizadas por el gremio de los taxistas, el Gobierno ingresó finalmente un proyecto de ley al Congreso que pretende regular las

plataformas tecnológicas para transporte privado como Uber y Cabify. Si eso se concreta, las empresas deberán exigir licencia profesional a sus conductores, y pagar al fisco un monto por kilómetro recorrido: una parte de ese dinero, iría a un fondo en beneficio de los taxistas. Mientras tanto, la cosa sigue así: si un chofer Uber es sorprendido trasladando a un pasajero, recibirá una multa de entre 15 y 20 UTM (entre 680 y 960 mil pesos), que deberá pagar para recuperar su vehículo. Leo en el WhatsApp cómo proceden esas detenciones: carabineros y fiscalizadores del Ministerio de Transportes hacen parar el vehículo. Una vez abajo, separan al conductor de los pasajeros y les preguntan los nombres y las razones del viaje. Si las historias no coinciden, y se corrobora el pago por traslado, se cursa la multa. El consejo es parecer amigos con el pasajero, conocerse los nombres, lucir relajados, y por supuesto, que el pasajero esté sentado adelante.

A veces, claro, eso último no pasa, como ahora mismo, mientras manejo por plena Alameda con una adolescente en el asiento de atrás, que me habla del paro de funcionarios públicos, del clima y del movimiento estudiantil. Yo voy tieso: soy un herbívoro cojo roedado de leones. No solo me preocupa la posibilidad de ser detenido por Carabineros. En realidad, en esa situación habría tiempo para inventar algo (en el chat recomiendan ponerse literalmente a llorar y decir que nunca más lo volverás a hacer, pues la única forma de ablandar a un policía es haciéndole sentir su poder). Pero lo que me preocupa son los taxistas, que me pasan, que me siguen, que me cercan, y que me hacen señas de amenaza, sacando las manos por la ventana cuando se dan cuenta de que llevo a una pasajera en el asiento trasero. Por suerte, el Waze me indica que doblemos, y llegamos al destino. Entonces le digo a la pasajera que para la otra se suba adelante. Me dice que bueno, que se dio cuenta de los gestos, pero que no sabía por qué eran. Cuando miro mi calificación, ya no es 5.

Somos dinámicos

En seis días como chofer de Uber he recorrido Santiago de punta a cabo. Las Condes, Providencia, El Bosque, Lo Barnechea, Recoleta, Maipú, Cerillos, Pudahuel, Cerro Navia. He entrado a poblaciones sin problemas, aprendí a dar vuelta, y en más de 300 kilómetros recorridos he trasladado a un crisol de seres humanos, como: una mujer viuda a la que sus hijas sacan de vacaciones para que olvide la muerte de su marido, sin éxito; un adicto a Uber que gasta 100 mil pesos al mes en traslado y que rompió todas sus tarjetas de crédito, salvo la asociada al servicio; a metaleros borrachos en busca de completos; y a una familia japonesa que jamás notó que dábamos vueltas en círculos; un escolar en La Dehesa castigado por tomar alcohol en mitad de un tratamiento para las espinillas, y tres mujeres de Maipú que acababan de salir de una once que terminó en drama cuando el tío taxista las vio pidiendo el Uber; recogí a dos *stripers* en La Reina y me dijeron que prefieren carretear con cuicos, porque son más sucios y desinhibidos que el resto; y con el paso de los días sentí una serie de efectos adversos en mi cuerpo: constante dolor de cabeza, tostado de camionero definitivo en mi brazo izquierdo, tres granos en la palma de mi mano izquierda, y algún tipo de faringitis por culpa del aire acondicionado. Vi persecuciones policiales en Las Condes, y a un ladrón reducido por Seguridad Ciudadana afuera de una tienda de lámparas en Vitacura; con desazón, vi también como las historias me fueron importando cada vez menos.

Lo hablé con otro chofer de Uber, que nos llevó a mí y a mi señora a un matrimonio. Ambos concordamos que esto es como estar metido en un videojuego, sobre todo cuando abres la aplicación y miras el mapa de Santiago, y lo ves bañado de rojo, cubierto de tarifas dinámicas para perseguir dinero fresco y fácil.

Las tarifas dinámicas son la estrategia de Uber para cubrir zonas con alta demanda y pocos conductores: te pagan más, a veces el doble, el triple, o incluso hasta cuatro veces

el valor de la carrera. Los fines de semana abundan y sobre todo en fechas especiales, como 18 de septiembre o Año Nuevo, las carreras pueden alcanzar precios exorbitantes. El que pierde es el usuario. Y el conductor no tiene cómo prepararse: me he descubierto abriendo la aplicación antes de dormir, o en mitad de la comida, buscando dinámicas: esos datos los maneja Uber. No el socio conductor. Esos datos provocan adicción, me dice el chofer de Uber, que se llama Pedro.

—De hecho, tengo pensado salir en Año Nuevo —dice Pedro, al volante—. No me importan los abrazos. Me han dicho que te *podís* hacer has-



El 92 por ciento de los choferes de Uber dice que se inscribió porque prefiere ser trabajador independiente en vez de empleado.

ta 800 lucas solo en esa noche.

Pedro trabaja de lunes a domingo. Es ingeniero en prevención de riesgos, pero cambió su empleo por este: se siente libre, ordena sus horarios, no tiene que trabajar en turnos en una mina en el norte, y gana más de un millón de pesos al mes. Se rompe el lomo los fines de semana persiguiendo dinámicas. Le gusta el dinero. Perseguir el dinero. Aunque el costo se lo lleva su pareja, que lo ve llegar de madrugada la mayor parte del tiempo.

Luego me advierte algo que he podido medir en el grupo de WhatsApp al que pertenezco: los conductores viejos no quieren a los nuevos, como

yo. Entre otras cosas, como aumentar el valor de las tarifas y mejores condiciones de seguridad para los conductores, esa es una de las razones por las que se organizarán en un paro para este 25 de noviembre: exigen, también, congelar el parque de vehículos Uber. Pedro me aconseja:

—Nunca le digas a los pasajeros que eres nuevo. Hay conductores viejos que están pidiendo servicios y te preguntan cuánto llevas. Si les dices que pocos días, te van a calificar con una estrella. Así te van bajando las calificaciones hasta que Uber te desactiva.

Le doy las gracias. Y mientras nuestra amiga se casa, saco el celular para ver si hay dinámicas. Las hay. En Las Condes, en La Pintana y en Santiago Centro. En el grupo de WhatsApp ya se corrieron la voz. Ahora aplaudo.

Colegas

En siete días como chofer de Uber recorrí un total de 358.96 kilómetros con pasajeros al interior de mi vehículo. Estuve conectado 24 horas y 3 minutos a la aplicación, y en 41 viajes conseguí una suma total de 118.876 pesos, 50.100 de ellos en efectivo. Según el rendimiento de mi auto —12 kilómetros por litro en ciudad—, y considerando el litro de bencina de 95 octanos en un promedio de 720 pesos, gasté 21.540 en combustible, estimando ganancias netas de 97.336: más de 4 mil pesos la hora. Estoy molido; es un trabajo duro. Pienso en el cuarto de la plata que me gané rodando por Santiago y que Uber se lleva sin moverse del escritorio, ni pagar impuestos. Esta tarde calurosa, no me suena muy colaborativa.

Camino por avenida Matta, tengo que ir a buscar un remedio para mi mujer. No está en la primera farmacia, no está en la segunda. Me alejo, a pie, un par de kilómetros más hasta que los encuentro. Miro mi teléfono, el icono Uber. Después miro la calle y extendiendo el brazo, retomando mi rol histórico en el entramado social: de pasajero, no de conductor. El auto parte y a las pocas cuerdas le suelto la bomba al taxista.

—Manejo en Uber —le digo, casi excusándome.

Parece un acto suicida. Creo que lo es. Voy sentado atrás, los vidrios están polarizados y suena Don Omar. Si quisiera girarse y darme con un palo, no le resultaría difícil. He estado viendo muchos noticiarios. Pienso en las técnicas que se discuten a diario en el grupo de WhatsApp para protegerse de taxistas o delincuentes: datos de dónde comprar un shock eléctrico de mano o gases pimienta. Vamos por avenida Matta. Después de escucharme, el hombre, que es blanco, que es gordo, me mira de reojo.

—Sí, poh, si cacho. Yo tengo mi hermano que trabaja en Uber. Es bueno Uber.

—¿En serio piensa eso? —le pregunto, desparramándome sobre el asiento.

—Sí, poh, si mi hermano antes trabajaba como ingeniero en informática y un día dijo qué pasa si trabajo en Uber. Y le gustó. Gana como un millón y medio al mes. Claro que él tiene una Ford Ranger petrolera, entonces pasa piola con los pacos y gasta poco en combustible, porque tampoco tiene que andar buscando a la gente, como yo. A mí, lo único que me ha cambiado es que antes trabajaba para Las Condes, Vitacura, y allá es el *boom* de Uber. Ahora trabajo en el centro. Lo que estoy pensando es vender esta hue. ..., sacarle 19 millones, solo la patente vale 12 millones, y comprarme dos petroleros y meterlos a Uber. No es mala idea.

—¿Y convertirse en blanco de sus colegas? —le pregunto.

—A mí me chocaron unos Uber. Una Orlando. Hay de todo. Los taxistas hacen pedidos falsos y agarran a los conductores. Pero yo no me meto. No voy a marchas. Me preocupo por mí, nomás. Yo soy mi propio gremio, y si las lucas están buenas en Uber, vamos para Uber. Además que capaz después me los encuentre y anden todos manejando Uber.

Le digo que pare. Que tengo que bajarme. Le pago la carrera, que costó cinco mil pesos y le deseo suerte.

—Lo mismo para usted, pues, compadrito. A ver si nos vemos por ahí de colegas.

Muertos de la risa, un chofer de Uber y un taxista se estrechan la mano. **S**