

CREACIÓN TECNOLÓGICA SITUADA Y AGENCIA FEMINISTA EN PLATAFORMAS DIGITALES: EL CASO DE *SHE TAXI* EN ARGENTINA

DOSSIER

AGUSTINA DANIELA GODOY – godoyagustina@gmail.com
Universidad Nacional de Quilmes / Universidad Nacional de La Matanza. Argentina.

ARK CAICYT: <https://id.caicyt.gov.ar/ark:/s16668979/oo35torrw>
DOI: <https://doi.org/10.62174/arg.2025.10826>

FECHA DE RECEPCIÓN: 24-5-2025

FECHA DE ACEPTACIÓN: 2-8-2025

Resumen

Este artículo analiza la experiencia de *She Taxi*, una plataforma digital de transporte público gestionada por mujeres en ciudades argentinas, como un caso de innovación sociotécnica feminista. Desde un enfoque situado, tecnofeminista y sociotécnico, se examinan las formas en que las conductoras no solo se apropian de la tecnología, sino que también participan activamente en su diseño, gestión y resignificación, transformándola en una infraestructura digital y afectiva orientada a valores como el cuidado, la autonomía y la reciprocidad.

Lejos de ser usuarias pasivas, las conductoras despliegan prácticas de creación tecnológica situada que desafían las lógicas hegemónicas de las plataformas digitales bajo demanda. Desde trayectorias marcadas por exclusión estructural y precarización, configuran una experiencia colectiva que entrelaza lo técnico, lo organizativo y lo simbólico en clave feminista.

El estudio adopta una metodología cualitativa que combina entrevistas en profundidad, observación digital no participante y análisis documental, con el objetivo de reconstruir prácticas, sentidos y tensiones que configuran esta experiencia desde abajo. *She Taxi* ofrece evidencia conceptual y empírica para repensar el rol de las tecnologías digitales en la transformación de la movilidad urbana, la organización del trabajo y la construcción de comunidad desde una lógica feminista, situada y relacional.

Palabras clave: Plataformas digitales, innovación sociotécnica feminista, creación tecnológica situada, cuidado colectivo

552

SITUATED TECHNOLOGICAL CREATION AND FEMINIST AGENCY IN DIGITAL PLATFORMS: THE CASE OF SHE TAXI IN ARGENTINA

Abstract

This article analyzes the experience of She Taxi, a digital public transportation platform managed by women in Argentine cities, as a case of feminist sociotechnical innovation. From a situated, technofeminist, and sociotechnical perspective, it examines how female drivers not only appropriate technology but also actively participate in its design, management, and reinterpretation, transforming it into a digital and affective infrastructure oriented toward values such as care, autonomy, and reciprocity.

Far from being passive users, these drivers engage in practices of situated technological creation that challenge the dominant logic of on-demand digital platforms. Emerging from trajectories shaped by structural exclusion and labor precarization, they collectively build an experience that intertwines the technical, organizational, and symbolic dimensions through a feminist lens.

The study adopts a qualitative methodology combining in-depth interviews, non-participant digital observation, and document analysis, aiming to reconstruct the practices, meanings, and tensions that shape this grassroots experience. She Taxi provides both conceptual and empirical insights to rethink the role of digital technologies in transforming urban mobility, labor organization, and the construction of community from a feminist, situated, and relational perspective.

Keywords: Digital platforms, feminist sociotechnical innovation, situated technological creation, collective care

1. Introducción

La expansión de las plataformas digitales ha reconfigurado profundamente la organización del trabajo, el acceso a servicios y la vida urbana. En el transporte público de pasajeros, estas transformaciones se producen sobre una estructura históricamente masculinizada, con escasa participación de mujeres conductoras e invisibilización de sus trayectorias. En este contexto de exclusión estructural y limitada respuesta institucional, emergen demandas sociales de mujeres y diversidades por condiciones de movilidad más seguras, accesibles y dignas, ante múltiples formas de acoso y violencia en el espacio público.

Esta exclusión se ve reforzada por múltiples indicadores que dan cuenta de la persistente desigualdad de género en el acceso y uso del transporte. Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2023), las mujeres representan apenas el 0,6% del total de conductoras profesionales, y solo el 35% de las licencias de conducir en

el país les pertenece. En la vía pública, solo 2 de cada 10 personas al volante son mujeres, cifra que asciende al 28% cuando trasladan niños o niñas.

Esta escasa autonomía modal –es decir, la limitada posibilidad de elegir medios de transporte seguros y adecuados– se entrelaza con altos niveles de violencia y una persistente percepción de inseguridad. Una encuesta nacional realizada por el Observatorio Mumalá en 2017 reveló que el 93% ha sufrido alguna forma de acoso en la vía pública y que más del 80% de las mujeres se sienten inseguras al caminar solas de día; cifra que asciende al 84% por la noche. En tanto, otra encuesta nacional realizada por el mismo Observatorio en 2022 reportó que el 94% de las personas encuestadas mencionó haber sufrido alguna forma de acoso sexual en la vía pública.

Estos datos también son respaldados por el estudio *Ella se mueve segura* (Allen et al., 2019), una investigación comparativa sobre la seguridad personal de las mujeres en el transporte público en tres ciudades de América Latina: Quito, Santiago y Buenos Aires. En este caso, se analizó Buenos Aires como un ejemplo de gran urbe latinoamericana, con fuerte dependencia del transporte público, particularmente de los colectivos. El estudio reveló que el 72% de las mujeres en Buenos Aires se sintieron inseguras en el transporte público (frente al 58% de los hombres). El 89% había sufrido acoso al menos una vez y el 40% lo había vivido en el último año. Además, el 81% reportó modificar sus trayectos, horarios o modos de transporte para evitar estas situaciones, lo que evidencia una movilidad condicionada por el miedo.

Frente a esta problemática, surgen iniciativas tecnológicas desde abajo que combinan herramientas digitales con principios organizativos alternativos. Es el caso de *She Taxi*, una aplicación de transporte público lanzada en Rosario en 2016, gratuita y sin fines comerciales, que funciona dentro del sistema de taxis y remises convencionales, pero exclusivamente con conductoras mujeres. Diseñada colectivamente para responder a necesidades concretas de movilidad segura, su implementación habilitó nuevas formas de inclusión laboral, organización comunitaria y visibilización de trayectorias femeninas en un sector históricamente excluyente.

En Rosario y Córdoba, donde *She Taxi* se implementa, el transporte público de pasajeros se rige por ordenanzas municipales¹ que históricamente han invisibilizado la inclusión de mujeres como conductoras. Aunque no hay exclusión legal explícita, sí existen indicios normativos, simbólicos y estructurales que refuerzan la exclusión indirecta. Esta exclusión puede advertirse en el lenguaje normativo (habitualmente masculino o neutro), así como en la falta de disposiciones explícitas orientadas a la inclusión o a una planificación del servicio con enfoque de género. La ordenanza de Córdoba, por ejemplo, establece que el 47,5% de las nuevas licencias se otorguen a conductores con más de tres años de antigüedad, lo cual beneficia a quienes ya están en el sistema (mayoritariamente varones), dificultando el ingreso de mujeres.

El acceso a licencias también ha estado históricamente restringido de facto, debido a condiciones estructurales como la informalidad laboral femenina, las responsabilidades de cuidado y la falta de acceso a financiamiento. Recién entre 2019 y 2022 comenzaron a establecerse concursos con paridad de género, aunque actualmente persisten reclamos por medidas como la eximición del *canon* como reparación histórica y estudios de casos con perspectiva de género. La adjudicación de licencias no garantiza por sí sola la puesta en marcha del servicio, ya que se requiere disponer de un auto nuevo, su preparación y el pago de impuestos, sin opciones de financiación accesibles.

Estas carencias evidencian los límites de las políticas públicas de movilidad para incorporar la perspectiva de género de forma sustantiva. *She Taxi* se inscribe como una plataforma que interviene en esas omisiones institucionales, ofreciendo una alternativa inclusiva desde abajo que contribuye a repensar el servicio público. Su lógica de funcionamiento tensiona y resignifica las reglas institucionales desde una perspectiva equitativa.

¹ Entre las ordenanzas, en Rosario se aplica la ordenanza N°2649/1980 sobre el Régimen General del Servicio de Taxi, funcionamiento y control; y en Córdoba, la ordenanza N°12.859 ofrece el marco regulatorio para el servicio público de autos de alquiler con chofer.

Cabe destacar que este artículo se desprende de una investigación desarrollada en el marco de una tesis de maestría, que abordó de forma exploratoria el caso de *She Taxi*². El diseño metodológico cualitativo incluyó entrevistas en profundidad, observación digital y análisis documental, centrado en las ciudades de Rosario y Córdoba como territorios de implementación de la plataforma. Aquí se profundizan los hallazgos con foco en las formas en que las conductoras no solo se apropian de una tecnología, sino que la co-crean, gestionan y resignifican, transformándola en una herramienta situada que refleja sus experiencias, necesidades y valores.

Desde una perspectiva situada, sociotécnica, tecnofeminista y del cuidado, se aborda la plataforma como un dispositivo socialmente construido, moldeado por trayectorias, saberes y experiencias que tensionan los sentidos dominantes de lo tecnológico, lo laboral y lo urbano. El caso de *She Taxi* se propone como una experiencia de innovación sociotécnica feminista que ensaya respuestas alternativas a demandas de equidad de género, autonomía laboral y acceso seguro a la movilidad urbana en un contexto de desigualdades en la apropiación de tecnologías digitales.

556

A fin de situar este análisis en el debate académico actual, se presentan a continuación los principales antecedentes sobre género, tecnología y plataformas en el contexto argentino. Por un lado, existen estudios sobre apropiación y creación tecnológica (Gendler et al., 2018) donde se desarrollan ejemplos con fines alternativos, aunque sin situarse en el ámbito específico de las plataformas de movilidad. Al mismo tiempo, se encuentran investigaciones sobre apropiación tecnológica y agencia femenina con foco mayormente en las tecnologías de información y comunicación (TICs) y el activismo digital en causas sociales (Laudano, 2017, 2018, 2019a, 2019b).

² Godoy, Agustina Daniela (2024). *Género y tecnología. Interacciones sociotécnicas de conductoras en torno a una plataforma digital de transporte público en Rosario y Córdoba desde 2016* [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Quilmes]. <https://ridaa.unq.edu.ar/handle/20.500.11807/4565>

En paralelo, existe literatura acerca de las plataformas digitales que, al igual que *She Taxi*, utilizan como principal tecnología la geolocalización como son las de transporte o reparto. Estos estudios han tendido a describir la evolución de las plataformas y tipos de trabajadores (Madariaga, Buenadicha, Molina, Ernst, 2019 y centrarse aún más en la relación capital-trabajo, así como en los impactos económicos, laborales y regulatorios (Arias, et al., 2020a, 2020b, 2023; Garaviglia, 2022; Haidar, 2020; Haidar y Garaviglia, 2022; Mourelo López, 2020; Mourelo López y Pereyra, 2020; Pereyra y Poblete, 2022). Con menor atención también se destacan algunos estudios de las experiencias sociales, culturales (Longo, Busso y Fernández Massi, 2023) y de género (Brossi et al., 2023) en torno a la utilización de estas plataformas.

Por último, cabe destacar algunos estudios sobre género y movilidad urbana que recuperan experiencias y prácticas cotidianas de mujeres en Argentina y América Latina (Gutiérrez y Reyes, 2017; Jirón y Zunino Singh, 2017). Estos aportes resultan clave para el diseño de políticas públicas que, en la actualidad, no pueden pensarse al margen de la tecnología. Todo desarrollo en este campo debería partir de las vivencias concretas de las mujeres, de cómo habitan, perciben y transforman sus prácticas de movilidad, así como de las relaciones de género que las configuran y reproducen.

En este escenario, se identifica un vacío en el estudio de plataformas digitales con características similares a *She Taxi* –gratuitas, con fines sociales, geolocalizadas y reguladas localmente– que partan de las trayectorias situadas de conductoras y pasajeras. Este artículo busca contribuir a ese campo emergente mediante el análisis de una experiencia concreta de innovación sociotécnica feminista. Además, ofrece aportes conceptuales y empíricos que invitan a repensar nuevas articulaciones entre tecnología, género y movilidad urbana. La propuesta se enmarca en una perspectiva situada, interpretativa y tecnopolítica, entendida como la capacidad de intervenir socialmente en los procesos de diseño, uso y resignificación de las tecnologías.

2. Encuadre teórico para el estudio de experiencias tecnológicas situadas

Este trabajo se apoya en un marco teórico que articula aportes de los Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología (CTS), como el constructivismo social, los enfoques sociotécnicos y las sociotecnologías del cuidado, con perspectivas tecnofeministas y desarrollos recientes sobre creación tecnológica situada. Esta integración permite analizar las tecnologías digitales como prácticas sociales mediadoras, configuradas por relaciones de poder, desigualdades estructurales y experiencias situadas que co-constituyen lo social y lo técnico.

La convergencia entre los enfoques CTS y los estudios culturales, de género y las epistemologías críticas posibilita una lectura integrada de los procesos de configuración sociotécnica y de las relaciones de género que atraviesan el diseño, el uso y la resignificación de la tecnología. Mientras que los primeros permiten comprender cómo los artefactos se construyen en tramas sociales de sentido, los tecnofeminismos visibilizan cómo dichas construcciones reproducen –y también pueden subvertir– desigualdades de género como parte constitutiva del entramado técnico.

A partir de esta articulación, el objetivo es comprender cómo las mujeres conductoras de *She Taxi* participan en procesos de apropiación y creación tecnológica, desafiando modelos tradicionales de organización del trabajo y producción técnica. En este marco, se propone una lectura de la innovación en la que lo técnico, lo relacional y lo político se entrelazan en prácticas cotidianas que habilitan formas alternativas de movilidad, organización laboral y cuidado.

Desde el enfoque constructivista, en especial el sistematizado por Hernán Thomas (2008), se distinguen dos corrientes: una más moderada, que reconoce influencias sociales externas, y otra radical, que sostiene que los procesos sociales inciden en el contenido de la tecnología desde sus fases iniciales. Esta última, retomando a Bijker y Pinch (1987), sostiene que los artefactos atraviesan momentos de flexibilidad interpretativa, donde distintos grupos sociales les atribuyen sentidos diversos según intereses y valores. Esta multiplicidad puede dar lugar a disputas,

apropiaciones o transformaciones hasta que uno o más sentidos se imponen y generan estabilización del artefacto dominante.

Aplicado a *She Taxi*, este enfoque permite analizar trayectorias sociotécnicas dinámicas, donde las conductoras no son meras usuarias, sino actoras activas en la construcción de sentido y sostenimiento del dispositivo. La tecnología no se adopta pasivamente, sino que se inserta en una red relacional donde se resignifica desde experiencias situadas y demandas colectivas. Esta mirada también integra los aportes del tecnofeminismo, que denuncia la omisión del género en los estudios tecnológicos y recupera la agencia de mujeres y diversidades en los procesos de innovación.

Desde esta perspectiva, el tecnofeminismo aporta una crítica radical a la supuesta neutralidad de la técnica y visibiliza cómo las tecnologías reproducen –o pueden desafiar– estructuras de género. Judy Wajcman (2006) sostiene que tanto el diseño como el uso de las tecnologías están atravesados por relaciones de poder, y que históricamente las mujeres y otros grupos subalternos han sido excluidos de los procesos de producción técnica. Frente a ello, el tecnofeminismo no solo denuncia, sino que también destaca la capacidad de las mujeres para apropiarse de las tecnologías, resignificarlas y crear dispositivos nuevos a partir de sus propias necesidades, saberes y prácticas sociales para alcanzar verdaderas transformaciones sociales.

Esta crítica se enriquece al articularse con una mirada interseccional, como la desarrollada por Kimberlé Crenshaw (1989)³, que permite complejizar la categoría «mujeres» reconociendo las múltiples posiciones de opresión desde las cuales se accede, se interpreta y se transforma la tecnología. La clase, el territorio, la maternidad o la edad no son variables accesorias, sino condiciones estructurales

³ Fue desarrollado por la autora para dar cuenta que las experiencias de racismo y sexismo se entrelazaban generando identidades únicas y diversas y multifacéticas formas de opresión y resistencia. En este sentido, la literatura se ha extendido a otras identidades, además de género y raza, que incluyen múltiples estructuras sociales como clase social y marginalidad, etnia, colonialismo, ruralismo, entre otros. Y además se han incorporado las luchas de otros grupos sociales y políticos, como los pueblos indígenas, las comunidades afrodescendientes, las personas con discapacidad, y los movimientos LGBTQ+, entre otras.

que modelan las posibilidades de agencia. En este marco, las experiencias de apropiación y co-creación tecnológica –como en el caso de *She Taxi*– no pueden analizarse por fuera de los condicionamientos sociales que las atraviesan, ni de las desigualdades previas que afectan a las conductoras y usuarias.

Desde una propuesta más simbólica, el modelo de *cyborg* desarrollado por Donna Haraway (1991) permite explorar cómo las mujeres pueden apropiarse de la tecnología para subvertir roles tradicionales y rediseñar, en este caso, la movilidad urbana, tomando el control de su seguridad y autonomía en un espacio público a partir de sus interacciones en una plataforma que les otorga un ambiente de confianza y seguridad. Este planteo dialoga también con las advertencias de Turkle (2011) sobre el riesgo de desconexión emocional en entornos digitalizados, subrayando la importancia de plataformas que restablecen vínculos de confianza, contención y cuidado. Así, las perspectivas tecnofeministas e interseccionales convergen en una lectura relacional de la tecnología, que permite analizar cómo los dispositivos digitales pueden ser resignificados desde condiciones de exclusión para habilitar nuevas formas de trabajo, autonomía y sostenimiento colectivo.

560

En esta línea, el concepto de creación tecnológica (Gendler, et al., 2018) amplía la mirada sobre apropiación, al mostrar cómo ciertos colectivos no solo adaptan tecnologías, sino que desarrollan herramientas propias desde valores y contextos específicos. Desde el tecnofeminismo, esto implica pensar las innovaciones como prácticas sociales situadas, impulsadas desde abajo por actoras excluidas del diseño técnico. A diferencia de la adopción pasiva, la creación tecnológica implica una participación activa y transformadora, orientada a fines colectivos, como el cuidado colectivo, la seguridad compartida o la autonomía laboral. En este marco, *She Taxi* puede leerse no solo como una experiencia de apropiación crítica, sino como una plataforma diseñada desde una lógica de innovación feminista y comunitaria, que conjuga elementos de plataformas bajo demanda y colaborativas, pero que desde su posición situada se distancia de los modelos dominantes por su orientación política, su modelo organizativo y su sentido de pertenencia colectiva.

Cabe destacar que esta forma de creación tecnológica no se limita al diseño inicial, sino que se despliega y se sostiene a través de prácticas organizativas y afectivas que articulan lo técnico con lo social. En este marco, otras dimensiones menos visibilizadas –como la organización colectiva, el sostenimiento mutuo y la ética del cuidado– resultan claves para comprender cómo se configuran alternativas tecnológicas feministas desde abajo.

Para interpretar esta dimensión relacional y sostenida, resulta útil introducir el concepto de infraestructuras digitales del cuidado, entendido aquí como una categoría analítica construida a partir de los aportes de María Puig de la Bellacasa (2017), Lucy Suchman (2007) y Joan Tronto (1993). Si bien ninguna de ellas emplea esta formulación de manera estricta, sus trabajos permiten pensar cómo ciertas tecnologías digitales –especialmente aquellas desarrolladas y mantenidas por colectivos organizados– pueden constituirse en soportes relacionales, éticos y organizativos que habilitan prácticas de cuidado mutuo, reciprocidad y sostenimiento cotidiano.

Desde una perspectiva tecnofeminista situada, Lucy Suchman (2002, 2007) sostiene que la producción tecnológica no puede comprenderse sin atender a las redes de relaciones que la hacen posible, y propone una política de *accountability* localizada que sitúe la responsabilidad dentro de los procesos de diseño. En lugar de concebir la tecnología como un producto terminado, Suchman la entiende como una práctica colectiva y relacional que requiere cuidado, coordinación y negociación.

Respecto del cuidado, María Puig de la Bellacasa (2017) plantea que «cuidar es sostener la vida en su fragilidad», y extiende la noción de cuidado hacia los mundos tecnocientíficos, al afirmar que incluso las infraestructuras requieren ser cuidadas, reparadas y sostenidas para funcionar. Desde esta mirada, el cuidado no es solo un acto afectivo, sino una práctica material, ética y política que atraviesa la producción tecnológica. Por su parte, Joan Tronto (1993) define el cuidado como una actividad todo lo que hacemos para mantener, continuar y reparar el mundo que se desarrolla en cuatro fases: reconocer una necesidad, asumir responsabilidad, proveer atención

efectiva y evaluar su recepción, lo que permite comprenderlo como una práctica relacional, situada y política.

Integrar las perspectivas anteriores al análisis de plataformas como *She Taxi* implica reconocer que su sostenibilidad técnica depende de prácticas cotidianas de atención, escucha y apoyo mutuo entre las trabajadoras. Desde este enfoque, plataformas como *She Taxi* pueden leerse como espacios donde el trabajo tecnológico se entrelaza con el cuidado colectivo, conformando así una alternativa concreta al modelo extractivo y despersonalizado dominante en las plataformas digitales. Esta articulación entre lo técnico, lo relacional y lo ético constituye una forma alternativa de pensar la infraestructura tecnológica desde una perspectiva feminista y comunitaria.

Estos enfoques permiten analizar a *She Taxi* como una infraestructura sociotécnica feminista, es decir, un entramado técnico, organizativo y afectivo que emerge desde prácticas de cuidado y colaboración, co-creada y sostenida colectivamente desde experiencias situadas. Estas formas situadas de apropiación tecnológica reconfiguran los sentidos del trabajo, la movilidad y el cuidado urbano, habilitando nuevas posibilidades de organización feminista y sostenimiento colectivo. A partir de esta articulación, el análisis se orienta a comprender estas prácticas que configuran una innovación tecnológica desde abajo y ofrecer claves analíticas y políticas para repensar las tecnologías digitales como espacios de cuidado, agencia y transformación feminista.

3. Encuadre metodológico para el estudio de experiencias tecnológicas situadas

Este estudio se inscribe en un enfoque cualitativo, interpretativo y situado, orientado a comprender las experiencias, sentidos y prácticas que despliegan las conductoras en su vínculo con la plataforma *She Taxi*. A diferencia de enfoques cuantitativos orientados a la generalización, aquí se persigue una comprensión profunda de los procesos de apropiación, creación tecnológica y agencia colectiva que configuran prácticas sociotécnicas con perspectiva feminista.

La estrategia adoptó un diseño de estudio de caso intensivo (Stake, 2005), que permite captar la complejidad del fenómeno en interacción con su entorno social, institucional y técnico. El foco estuvo puesto en *She Taxi* en Rosario y Córdoba, ciudades donde la plataforma funciona como alternativa gestionada por mujeres. Estas ciudades fueron seleccionadas por su relevancia en la expansión del proyecto y por permitir observar similitudes y matices en experiencias locales de apropiación tecnológica. Ambas operan bajo normativas municipales que regulan taxis y remises, pero sin políticas históricas de inclusión de mujeres conductoras. En este marco, *She Taxi* se inserta como actor innovador que disputa sentidos en un sistema masculinizado, transformando reglas institucionales desde adentro.

Se emplearon tres técnicas principales de producción de información:

1. Entrevistas en profundidad: Se realizaron cinco entrevistas semiestructuradas a conductoras seleccionadas por muestreo intencional, considerando diversidad en antigüedad, participación organizativa, trayectorias previas y edad. Las entrevistas abordaron experiencias con la plataforma, uso tecnológico, motivaciones, percepción de seguridad y participación en decisiones. Fueron grabadas, transcritas y analizadas mediante codificación temática, combinando enfoques inductivos y categorías predefinidas.
2. Observación digital no participante: Se siguieron interacciones en grupos de *WhatsApp* de conductoras, donde se coordinan viajes, alertan sobre riesgos, comparten apoyo emocional e información institucional. Esta observación permitió conocer dinámicas organizativas informales, redes de cuidado digital y formas de gobernanza colaborativa que exceden el diseño técnico y configuran una infraestructura afectiva y política.
3. Análisis documental: Se relevaron documentos públicos disponibles en redes sociales, páginas institucionales y medios locales. Se usaron para reconstruir el origen y evolución del proyecto, identificar marcos discursivos legitimantes y contrastar representaciones mediáticas con voces de conductoras.

El análisis se desarrolló desde una perspectiva reflexiva y dialógica, entendiendo que la interpretación no es neutra, sino una práctica situada e informada teóricamente, atravesada por la implicación de la investigadora. Se reconoció el carácter performativo de los relatos y la influencia del contexto político, las emociones y las condiciones materiales en la producción de sentido. Además, se atendió especialmente a tensiones, ambivalencias y contradicciones en los discursos y prácticas, entendiendo que la agencia y la apropiación tecnológica no son lineales ni exentas de conflicto, sino procesos abiertos y atravesados por relaciones de poder.

Esta estrategia metodológica permitió construir una mirada integral del vínculo entre mujeres, tecnología y movilidad, visibilizando las dimensiones materiales, simbólicas, organizativas y afectivas que configuran la experiencia de trabajar en una plataforma co-construida desde una lógica feminista, comunitaria y tecnopolíticamente situada. La elección metodológica responde no solo a criterios analíticos, sino también a un compromiso ético con formas de investigación que reconozcan la agencia situada de los sujetos y la posibilidad de construir conocimiento transformador desde los márgenes.

4. Análisis empírico: dimensiones técnica, organizativa y simbólica de la experiencia tecnológica situada seleccionada She Taxi

El material empírico recolectado mediante entrevistas, observación digital y análisis documental permite analizar cómo las conductoras de *She Taxi* participan activamente en procesos de apropiación y creación tecnológica, desbordando el rol pasivo asignado a las usuarias en plataformas convencionales. Las tecnologías digitales, lejos de ser adoptadas de forma pasiva, pueden ser apropiadas y transformadas desde prácticas sociales encarnadas, colectivas y situadas. Las conductoras despliegan formas activas de involucramiento tecnológico que incluyen uso adaptado y participación en diseño, ajuste y circulación del dispositivo.

Desde su origen, *She Taxi* no fue una aplicación cerrada desarrollada por técnicos externos, sino una creación tecnológica colectiva, forjada desde las experiencias de

mujeres trabajadoras del transporte. Este rasgo tensiona el modelo hegemónico de las plataformas bajo demanda, que centralizan decisiones técnicas, ocultan el diseño y priorizan lógicas de eficiencia, individualismo y control algorítmico. Frente a ese modelo, *She Taxi* democratiza el acceso, diseño y gestión tecnológica desde una lógica feminista.

Esta configuración no puede entenderse sin considerar los condicionamientos sociales que atraviesan a sus protagonistas. La agencia tecnológica no se ejerce desde una posición homogénea, sino desde trayectorias diversas atravesadas por desigualdades estructurales en las que interviene la noción de interseccionalidad (Crenshaw, 1989). En este marco, la experiencia de apropiación y participación de *She Taxi* debe leerse como una práctica situada, construida desde posiciones desiguales, pero potenciada por vínculos de reciprocidad, saberes compartidos y acción colectiva.

Las entrevistas permiten reconstruir que la apropiación no es una simple adaptación instrumental, sino un proceso sostenido de co-creación. Las conductoras participaron en definir criterios de funcionamiento (geolocalización, turnos, tipos de pasajeras), señalaron mejoras en la interfaz y difundieron la *app* mediante redes de confianza. Esta participación –técnica, organizativa y simbólica– constituye una forma de agencia tecnológica situada, basada en saber práctico, experiencia encarnada e interacción cotidiana.

En este sentido, la categoría de creación tecnológica situada resulta clave para interpretar este proceso. La innovación no debe pensarse exclusivamente como invención de dispositivos nuevos, sino también como reconfiguración de tecnologías existentes desde marcos éticos, organizativos y simbólicos alternativos, tal como señalan los estudios sociotécnicos y tecnofeministas. Las mujeres conductoras, en este caso, transforman un conjunto de herramientas técnicas disponibles –como la geolocalización o la intermediación digital– en una tecnología social orientada a garantizar seguridad, generar autonomía laboral y construir comunidad entre trabajadoras.

Un aspecto especialmente significativo de esta creación situada es que no se limita al plano técnico de la aplicación, sino que incluye también la definición de normas de uso, criterios de inclusión, dinámicas de acompañamiento y mecanismos de resolución de conflictos. Estas dimensiones amplían la noción de tecnología más allá del código o la interfaz, incorporando lo relacional, lo organizativo y lo afectivo como parte constitutiva del dispositivo. Así, *She Taxi* no solo es un producto técnico funcional, sino una construcción colectiva que entrelaza tecnología, organización y afectividad como prácticas de cuidado.

Este proceso de apropiación y creación tecnológica también implica una revalorización de saberes deslegitimados. Las conductoras no solo despliegan conocimiento práctico sobre cómo circular en la ciudad, cuidar a una pasajera o sostener el trabajo en condiciones precarias; también producen conocimiento técnico cuando traducen esas experiencias en propuestas de mejora, decisiones de diseño o estrategias de difusión.

Se trata de una innovación sociotécnica que se sostiene en saberes colectivos históricamente subestimados por el discurso experto y masculino del mundo tecnológico. El análisis también da cuenta de tensiones internas que no niegan la agencia ni la innovación feminista, sino que forman parte constitutiva del trabajo colectivo y del ejercicio cotidiano de una política feminista del cuidado y la tecnología.

En resumen, la apropiación de *She Taxi* no puede comprenderse como un uso funcional, sino como una práctica de innovación desde abajo: un proceso de creación tecnológica feminista y situada que resignifica el trabajo, la movilidad urbana y la tecnología desde experiencias compartidas de exclusión, cuidado y autonomía. Este proceso sociotécnico desborda lo funcional y se inscribe en saberes colectivos, vínculos afectivos y formas de organización atravesadas por el género, que surgen de la exclusión laboral y la violencia en el espacio público.

Estas múltiples formas de intervención en el diseño, la gestión y el sentido de la tecnología configuran una experiencia compleja que puede analizarse a través de tres dimensiones clave. A partir del material empírico recolectado, el análisis se

organiza en tres bloques clave que configuran una forma de agencia tecnológica situada con perspectiva de género: (1) una dimensión técnica, vinculada a la participación activa de las conductoras en el diseño y funcionamiento de la plataforma; (2) una dimensión organizativa, centrada en la producción de saberes desde la experiencia laboral y colectiva; y (3) una dimensión simbólica, relativa a la resignificación del dispositivo como espacio de cuidado, pertenencia y disputa de sentidos en torno al trabajo, la tecnología y la movilidad urbana.

4.1. Dimensión técnica: Participación en el diseño y funcionamiento de la plataforma

A diferencia del modelo hegemónico de las plataformas digitales, donde las usuarias suelen quedar relegadas a una posición pasiva frente a sistemas diseñados externamente por actores ajenos, con decisiones centralizadas y lógicas algorítmicas opacas, en *She Taxi* las conductoras asumieron un rol activo, sostenido y situado en el desarrollo técnico de la aplicación. Desde experiencias concretas de conducción y cuidado, en diálogo con otras compañeras, participaron en decisiones clave que definieron tanto la funcionalidad como la interfaz del dispositivo: desde la implementación del sistema de geolocalización, los mecanismos de validación mutua entre pasajeras y conductoras, el botón antipánico, los mensajes automatizados, hasta detalles operativos como los horarios o el ordenamiento de los turnos.

Este involucramiento pone en evidencia una forma de agencia técnica situada, en el sentido planteado por Suchman (2002, 2007), donde la tecnología no se concibe como una herramienta neutra impuesta desde arriba, sino como un arreglo en permanente construcción, moldeado por las prácticas, saberes y vínculos de quienes la habitan. Como expresó una de las entrevistadas:

Si se sube la pasajera era una charla entre nosotras y después M.E tomaba lo que a ella le parecía que realmente servía y ahí lo metían junto con el ingeniero, por supuesto, y ahí nos lo pasaba a la aplicación, pero en realidad nosotras la fuimos armando con los comentarios, con las vivencias que cada uno tenía (Conductora B, 55 años, Rosario).

Este relato muestra cómo la experiencia encarnada de las conductoras fue traducida en funcionalidades técnicas, articulando vivencias con desarrollo. La plataforma, en este sentido, no fue diseñada como un producto cerrado. A partir de una mediación informal se evidencia cómo el diseño técnico se construyó desde la escucha situada, así lo explicita otra entrevistada:

No tenía nada la aplicación, entonces después en el uso las pasajeras empezaron a pedir cosas, las conductoras empezaron a pedir cosas y yo iba tomando nota para trasladarlo al ingeniero lo que era viable y necesario [...] yo era como el colector entre las pasajeras y conductoras con el ingeniero (Conductora y creadora M.E, 50 años, Rosario).

Estas intervenciones también pueden analizarse desde la noción de flexibilidad interpretativa de Bijker y Pinch (1987), que señala cómo los significados técnicos de un artefacto son construidos por distintos grupos sociales en función de sus intereses, trayectorias y experiencias. En el caso de *She Taxi*, las decisiones técnicas no respondieron a una lógica algorítmica orientada a la eficiencia comercial, sino a valores socialmente construidos como la seguridad, el cuidado mutuo y la reciprocidad. Las modificaciones surgidas desde abajo fueron múltiples: el botón OP para objetos perdidos, mensajes de alerta personalizados, un ícono para indicar transporte de mascotas, y el rediseño del botón antipánico para que activara tareas diferenciadas según la geolocalización de cada conductora. Como advierte la flexibilidad interpretativa, estas modificaciones no surgen del diseño original, sino de resignificaciones colectivas y situadas.

El diseño técnico fue también guiado por criterios de accesibilidad y adecuación a la práctica de manejo. La atención a la usabilidad desde la experiencia de manejo revela un diseño encarnado, sensible a las condiciones reales del trabajo en movilidad, en entornos urbanos dinámicos. Una entrevistada destacó:

La aplicación es integral, es eficiente, es simple, no requiere usar lentes para mirar, tiene todo en formato como adecuado a una persona que está manejando, porque esa es otra Cabify, Uber. Uber es una aplicación tremenda porque es una aplicación

para una oficina y yo no estoy en una oficina, yo estoy en un volante, y mis ojos son para el parabrisas, no son para una pantalla (Conductora A, 47 años, Córdoba).

Desde esta perspectiva, puede decirse que *She Taxi* constituye una experiencia genuina de creación tecnológica (Gendler et al., 2018) situada, en la que no se trata solo de adaptar herramientas existentes, sino de generar tecnología desde abajo, con base en necesidades encarnadas, valores compartidos y contextos específicos.

La trayectoria técnica de la plataforma también se explica desde lo que Thomas (2008) conceptualiza como trayectoria sociotécnica, esto es, un proceso en el que los dispositivos se transforman históricamente a partir de las tensiones, los arreglos y las negociaciones entre actores sociales diversos. Tal como resume el propio testimonio de una entrevistada, la *app* evolucionó porque era apropiada y redefinida en diálogo constante:

Vos ingresabas a la aplicación e ingresabas al whatsapp del She, que fue el primer grupo de WhatsApp que nosotras tuvimos, y ahí hacíamos todas comentarios. A algunas se le ocurría una cosa, a otras otra, como que era una charla entre todas, entre las compañeras (Conductora B, 55 años, Rosario).

569

Este uso colectivo del grupo de WhatsApp funcionó como un laboratorio técnico informal donde las ideas circulaban y se traducían en mejoras concretas para la plataforma. Este tipo de diálogo técnico y organizativo entre conductoras y programadores remite también a la co-construcción de género y tecnología (Wajcman, 2006), al mostrar cómo un grupo históricamente excluido del diseño digital se apropia de herramientas técnicas para redefinirlas desde una posición colectiva, situada y feminista. La plataforma no es un simple canal para trasladar pasajeras, sino una tecnología configurada desde y para las mujeres que trabajan en ella.

Incluso las solicitudes de mejora surgen de situaciones cotidianas, como lo muestra el siguiente fragmento:

Uy, vos sabés que hoy me subí una pasajera con mil pesos y yo no tenía cambio, tuve que parar en la estación de servicio, “Che M.E. por qué no pones un botón que diga

que paga con \$1.000 pesos así no nos vuelve a pasar eso (Conductora B, 55 años, Rosario).

En definitiva, la dimensión técnica del proceso de apropiación de *She Taxi* evidencia una innovación sociotécnica colectiva que desestabiliza el modelo verticalista de las plataformas dominantes. Se trata de un dispositivo vivo, construido en el hacer, nutrido por saberes encarnados, decisiones participativas y relaciones de cuidado. Es, al mismo tiempo, una tecnología y una práctica: una infraestructura digital y afectiva que resignifica los sentidos del trabajo, la movilidad y la seguridad desde una mirada situada, feminista y cooperativa. Inscribe lo técnico en una política del cuidado, la autonomía y la seguridad compartida que redefine los sentidos mismos de lo tecnológico desde una perspectiva feminista situada.

4.2. Dimensión organizativa: Producción de saberes tecnológicos desde la experiencia situada

Un segundo eje clave en la experiencia de apropiación tecnológica por parte de las conductoras de *She Taxi* es la construcción de conocimientos organizativos surgidos del hacer colectivo, más allá de la experticia técnica formal o certificada. Esta dimensión organizativa no puede desligarse del marco normativo en el que se inscribe la experiencia, tanto en Rosario como en Córdoba, las ordenanzas municipales que regulan el servicio de taxis y remises han sido formuladas en masculino genérico, sin referencias específicas a la inclusión de mujeres como conductoras ni políticas de promoción de su participación. Aunque no establecen una exclusión jurídica explícita, su redacción y espíritu refuerzan una estructura históricamente masculinizada del transporte público individual. En este contexto, *She Taxi* se constituye como una experiencia que interpela esas normativas desde la práctica concreta, ampliando los márgenes de participación y desafiando la naturalización de un oficio concebido tradicionalmente como masculino.

Frente a la ausencia de dispositivos institucionales de formación o acompañamiento técnico, las propias conductoras han generado redes autónomas de transmisión de saberes, coordinación de turnos y resolución de problemas cotidianos. Estos conocimientos, no formalizados ni jerárquicos, se construyen en espacios

informales –como los grupos de WhatsApp– donde se comparten estrategias técnicas, datos contextuales, saberes prácticos surgidos de la experiencia situada, dispositivos de seguridad y apoyo emocional. La red organizativa de *She Taxi* no replica la estructura empresarial de otras plataformas, sino que funciona como un entramado horizontal y afectivo, donde las decisiones se negocian colectivamente y el sostenimiento se apoya en vínculos de reciprocidad y apoyo mutuo.

Este entramado organizativo encarna una práctica de cuidado en el sentido propuesto por Tronto (1993), quien lo define como una actividad concreta que abarca desde el reconocimiento de una necesidad hasta la evaluación del cuidado brindado. Este enfoque permite comprender el cuidado como una práctica relacional, situada y política, que atraviesa y sostiene las dinámicas de *She Taxi*. El siguiente testimonio lo ilustra con claridad, al mostrar cómo se despliega esta secuencia en la práctica cotidiana:

Cuando ellas se registran en *She*, yo las agrego a grupos de WhatsApp. Tengo un grupo que se llama *She Informativo*, que es un grupo cerrado porque la app no tiene para enviar audios ni archivo ni vídeos instructivos, entonces utilizo WhatsApp para mantenerlas informadas [...] y también hay un ‘grupo soporte’, en donde están las conductoras más experimentadas. Allí las nuevas se van incorporando para que puedan despejar todas las dudas y puedan tener una respuesta en tiempo real (Creadora y conductora M.E., 50 años, Rosario).

En este relato se observan las cuatro fases del cuidado identificadas por Tronto: en primer lugar, el reconocimiento de una necesidad, expresado en la identificación de limitaciones de la *app* y la llegada de nuevas conductoras que requieren acompañamiento; luego, la asunción de responsabilidad, al tomar la iniciativa de incorporarlas a grupos y brindar información; en tercer lugar, la provisión de atención efectiva, mediante la creación de un espacio de soporte con conductoras experimentadas; y finalmente, la evaluación de la recepción, a través de un acompañamiento que asegura respuestas rápidas y resolución de dudas. Esta secuencia evidencia que el cuidado no es un complemento, sino una dimensión estructural de la organización en *She Taxi*, sostenida por prácticas colectivas, horizontales y afectivas.

Esta forma de transmisión sustituye los canales institucionales por prácticas de acompañamiento entre pares. Este tipo de espacio configura lo que se conceptualiza como arreglo sociotécnico situado, es decir, un entramado relacional donde las tecnologías funcionan en articulación con personas, saberes y soportes no convencionales (Suchman, 2007, 2012). En *She Taxi*, la *app* se sostiene tanto por el código como por las prácticas de colaboración entre pares, que reemplazan el soporte técnico convencional por una lógica de cuidado mutuo.

En este mismo sentido, otra entrevistada relata:

Yo me acuerdo haber sido como madrina de algunas chicas [...] nuevas más jovencitas [...] La chica nueva que entra a *She* se encuentra con un grupo de WhatsApp, donde puede consultar cualquier cosa, y también puede disponer de una compañera para que la vaya a asistir en cualquier problema que tenga (Conductora V, 44 años, Córdoba).

Este vínculo relacional revela la centralidad del acompañamiento, no solo como gesto solidario, sino como estrategia de sostenimiento organizativo y gesto tecnopolítico encarnado que cuestiona los modelos tradicionales de asistencia técnica. Aquí se manifiesta también lo que Haraway (1991) conceptualiza como saberes encarnados, esto es, conocimientos situados que emergen de los cuerpos, trayectorias y vínculos de quienes habitan los márgenes del campo tecnológico.

La observación digital no participante confirmó la circulación de estos saberes técnicos y organizativos. En los grupos de WhatsApp se registraron intercambios donde las conductoras consultan sobre cuestiones prácticas (como paradas, direcciones, tarifas, fallas técnicas o barrios riesgosos), y reciben respuestas de colegas con mayor experiencia. Estas interacciones, que en su mayoría se producen por mensajes de audio –ya que muchas están en viaje–, muestran una forma situada de inteligencia técnica distribuida, sostenida por colaboración en red, confianza mutua y sensibilidad territorial.

La propia existencia de estas redes autoorganizadas puede leerse como una forma de infraestructura del cuidado, en el sentido de Puig de la Bellacasa (2017), donde lo técnico se enreda con lo ético y lo afectivo. Es en estos espacios donde emergen

protocolos informales de acompañamiento, sistemas de madrinazgo, alertas comunitarias y acuerdos sobre disponibilidad, que hacen posible el funcionamiento cotidiano de la plataforma, incluso frente a las limitaciones estructurales que impone el marco legal o la falta de recursos institucionales. Estas formas de sostenimiento mutuo se expresan con claridad en el siguiente testimonio, que da cuenta del compromiso colectivo y de la solidaridad práctica entre las conductoras:

A una se le pinchaba la goma, íbamos tres a cambiarle las gomas. A una se le paraba el auto en medio de la villa, íbamos cuatro a hacerle el aguante hasta que viniera la grúa. Cuando a alguna de las compañeras le pasa algo en el auto o algo físico, estamos todas unidas, y eso lo logró el *She* (Conductora B, 55 años, Rosario).

Este relato refuerza, además, la idea de que los conocimientos tecnológicos en *She Taxi* no se restringen a lo digital o al funcionamiento técnico de la aplicación, sino que incluyen saberes de circulación urbana, estrategias de seguridad, capacidad de diagnóstico colectivo y organización horizontal. Se trata, en palabras de Thomas (2008), de una trayectoria sociotécnica donde lo técnico se entrelaza con lo organizativo, y donde el conocimiento se produce en el hacer colectivo.

573

Además de la circulación de información técnica, los grupos también funcionan como espacios de autorregulación y producción de normas internas. Las conductoras acuerdan protocolos de seguridad, horarios de disponibilidad, modos de acompañamiento o criterios para recibir a nuevas integrantes. Este tipo de dinámicas, si bien no están escritas formalmente, operan como reglas compartidas que garantizan el sostenimiento operativo de la plataforma y refuerzan la pertenencia colectiva.

En definitiva, esta dimensión organizativa da cuenta de una infraestructura feminista del cuidado (Puig de la Bellacasa, 2017), en la que las conductoras sostienen la tecnología desde vínculos de apoyo, reciprocidad y responsabilidad compartida. En *She Taxi*, saber usar *la app* no es solo una cuestión individual de habilidad técnica, sino una práctica colectiva que combina inteligencia urbana, afectividad y compromiso político. Esta forma de organización no solo da soporte a la tecnología, sino que también reconfigura el sentido mismo del trabajo en

plataformas digitales, proponiendo una alternativa feminista, horizontal y situada, frente a las lógicas jerárquicas, despersonalizadas y extractivas de las plataformas digitales convencionales.

4.3. Dimensión simbólica: construcción de sentido, comunidad y valores en torno a la tecnología

La apropiación de *She Taxi* también implica una dimensión simbólica que transforma profundamente el sentido del trabajo y del uso de tecnologías digitales. A diferencia de otras plataformas donde el diseño algorítmico favorece la competencia y la individualización, aquí la tecnología es vivida como un espacio común de identificación colectiva, sostenimiento mutuo y resignificación de roles históricamente feminizados y subalternizados en el mundo del trabajo y la tecnología.

En los relatos de las conductoras, el trabajo en *She Taxi* no aparece solo como una actividad económica. Se vuelve una práctica con valor ético, una forma de estar en el mundo que conjuga autonomía, afectividad y pertenencia. Como señala una entrevistada:

Yo antes del *She* lo único que hacía era subirme al taxi, trabajar y bajarme, nada más que eso, resolvía lo que podía resolver de la mejor manera que podía. Cuando apareció el *She* no fue solo la aplicación sino conocer un montón de conductoras que estaban en las mismas condiciones que yo (Conductora B, 55 años, Rosario).

Este sentimiento de pertenencia produce un efecto identitario potente, dado que las conductoras no solo usan la plataforma, sino que se reconocen como parte de una comunidad que las representa y protege. En este sentido, la dimensión simbólica no es un añadido afectivo al dispositivo, sino un elemento constitutivo de su funcionamiento, en la medida en que permite que la tecnología sea vivida como propia y significativa. En *She Taxi*, el saber no solo circula por canales técnicos u organizativos, sino también a través de narrativas compartidas, símbolos internos (como el nombre, el logo o los colores del grupo) y prácticas de cuidado que construyen sentido.

Durante la observación digital no participante se identificaron mensajes que expresaban reconocimiento, agradecimiento y apoyo entre conductoras, así como referencias explícitas a la pertenencia al grupo y al acompañamiento entre pares. Estas formas de comunicación, aunque no están codificadas técnicamente en la *app*, resultan fundamentales para sostener su legitimidad simbólica y reproducir su lógica comunitaria. Tal como expresó una entrevistada:

El *She* no es una aplicación, es mucho más que una aplicación, es como si fuera una comunión de mujeres... tenemos pasajeras que venían con las panzas y ahora vienen con los chicos... pasajeras que la última vez que las llevé fueron a rendir una materia y les pregunto cómo rindió esa materia (Conductora B, 55 años, Rosario).

Estas expresiones de vínculo y continuidad evidencian que el uso de la aplicación excede lo instrumental y se inscribe en una red de relaciones que sostiene sentidos compartidos. En este marco, el cuidado aparece como una dimensión central. Como plantea Puig de la Bellacasa (2017), el cuidado implica una preocupación activa por el mundo y por los otros, y se expresa tanto en actos materiales como en gestos simbólicos que sostienen comunidad. Este enfoque encuentra eco en el siguiente testimonio, donde el acompañamiento entre mujeres adquiere valor político y simbólico al expresarse como acto sororo y emocionalmente significativo:

Fue una experiencia tan hermosa poder abrir un mundo, fue una cuestión sorora... porque hasta nos recibían con un suspiro de alivio, como si uno le brindara alivio a alguien por ser mujer y estar al volante (Conductora V, 44 años, Córdoba).

Esta vivencia compartida no solo fortalece los lazos entre conductoras y pasajeras, sino que resignifica la práctica del transporte desde una lógica relacional, sensible y política. Más allá del transporte, en este entramado simbólico, *She Taxi* habilita formas de agencia que exceden la función técnica del viaje. Las mujeres se organizan no solo para moverse, sino para reconocerse, escucharse y cuidarse. Además, esta dimensión simbólica redefine los imaginarios tradicionales asociados al trabajo en tecnología. Tal como plantea Wajcman (2006), las visiones dominantes del mundo digital suelen estar atravesadas por estereotipos masculinos de eficiencia, velocidad y racionalidad técnica. En *She Taxi*, en cambio, lo simbólico se entrelaza con lo

sensible, y la eficacia se redefine en términos de confianza, compañía y disponibilidad emocional.

Me han pasado miles de cosas... era una nena, 18 años, estaba cagada de frío... me enterneció y la fui a buscar... yo le digo un 'espíritu *She*', que nació realmente... vinimos a demostrar que hay un mundo mejor y existe, y el mundo *She* es eso (Conductora P, 59 años, Rosario).

Este relato desafía el imaginario tecnocéntrico y masculinizado que denuncia Wajcman (2006), al proponer una tecnología que no se mide en términos de eficiencia productiva, sino de capacidad relacional y sentido colectivo. Así, *She Taxi* no solo permite realizar viajes, sino que instituye una experiencia tecnológica cargada de significados alternativos. En lugar de reproducir la lógica despersonalizada y fragmentaria de otras *apps*, se construye un sentido del trabajo como acto relacional, un uso de la tecnología como herramienta de cuidado, y una comunidad simbólica de mujeres que se reconocen como sujetas activas de transformación.

La plataforma puede pensarse como una tecnología de creación situada, donde el sentido se produce en la práctica concreta de mujeres que, lejos de adaptarse pasivamente al sistema, lo moldean en función de sus necesidades, valores y horizontes de justicia. En esta misma línea, Gendler et al. (2018), señalan que la creación tecnológica no se limita al desarrollo de dispositivos novedosos, sino que puede surgir a partir de la transformación de herramientas existentes desde experiencias sociales localizadas, habilitando otros modos de existencia técnica. Como plantea también Suchman (2002), las tecnologías no existen por fuera de los contextos sociales que las producen y resignifican. *She Taxi* es tanto una infraestructura digital como un entramado simbólico modelado por prácticas situadas de género.

5. Conclusiones

La experiencia de *She Taxi* demuestra que las tecnologías digitales pueden ser apropiadas, transformadas y reconfiguradas desde prácticas sociales feministas, construyendo una infraestructura digital y afectiva que desafía las lógicas

dominantes de diseño, uso y gestión de las plataformas digitales. Las conductoras analizadas no solo usan una aplicación, sino que participan activamente en su configuración técnica, organizativa y simbólica, produciendo una forma de creación tecnológica situada que articula agencia, saberes colectivos y vínculos de cuidado.

Desde una perspectiva sociotécnica y tecnofeminista, el caso evidencia que la tecnología no es un objeto neutro ni cerrado, sino una construcción situada, no importada ni impuesta, sino moldeada colectivamente desde las prácticas y experiencias encarnadas de sus usuarias. *She Taxi* se configura como una plataforma viva, moldeada por los cuerpos, trayectorias y vínculos de cuidado, que expresan horizontes ético-políticos de las mujeres que la habitan. En este marco, la tecnología no se limita a ser una herramienta funcional, sino que constituye un espacio de producción simbólica, comunitaria y política.

El análisis empírico mostró cómo esta creación tecnológica se manifiesta en tres planos interrelacionados que configuran una experiencia integral. En primer lugar, una dimensión técnica que evidencia la participación activa de las conductoras en el diseño, mejora y ajuste del dispositivo situado, basada en experiencias encarnadas y en diálogo horizontal entre pares. En segundo lugar, una dimensión organizativa centrada en la construcción de saberes desde la experiencia situada, a través de redes informales de formación, acompañamiento y gestión colectiva, que permiten sostener el dispositivo en el tiempo más allá de su estructura técnica. Y en tercer lugar, una dimensión simbólica que resignifica el trabajo en plataformas como una práctica relacional y colectiva, anclada en la afectividad, la seguridad compartida y la pertenencia.

Estas dimensiones no actúan de forma separada, sino que se entrelazan en prácticas cotidianas que configuran una infraestructura sociotécnica feminista, donde el desarrollo tecnológico está íntimamente ligado a los principios de reciprocidad, horizontalidad y sostenimiento colectivo, y da lugar a tecnologías no extractivas, sostenidas en relaciones de cuidado y sensibles a las condiciones concretas de vida. Así, *She Taxi* pone en tensión los valores hegemónicos del mundo de las plataformas –como la eficiencia algorítmica, la competitividad y la disponibilidad constante–,

resignificando lo tecnológico como práctica relacional, situada y sostenida en vínculos de cuidado.

Las tecnologías pueden ser objeto de una creación situada cuando son producidas o transformadas desde experiencias sociales localizadas, con base en necesidades concretas y valores colectivos. Lejos de ser un artefacto neutral, *She Taxi* es permanentemente reconfigurada por las prácticas, demandas y saberes de las mujeres que la habitan. Esto se traduce en una innovación sociotécnica feminista que reconfigura el trabajo, la movilidad urbana y el sentido mismo de la tecnología, integrando afectividad, agencia y sostenimiento colectivo como dimensiones centrales.

No se trata de un artefacto cerrado o estabilizado por actores externos, sino de una plataforma moldeada por las trayectorias, experiencias y valores de sus usuarias. En este marco, el diseño técnico no es una fase cerrada, sino un proceso abierto, dinámico y profundamente relacional. A la vez, se evidencia que las mujeres y diversidades no solo pueden apropiarse de tecnologías previamente masculinizadas, sino también generar configuraciones técnicas propias a partir de sus experiencias, deseos y principios organizativos.

Lo técnico, lo afectivo y lo político se entrelazan en una infraestructura del cuidado que da forma a una tecnología viva y relacional: *She Taxi*, una plataforma que no solo permite realizar viajes, sino también cuidar, acompañar, sostener y construir comunidad. Las conductoras no se conciben como trabajadoras individuales conectadas por un algoritmo, sino como parte de una red de soporte mutuo que produce conocimiento, agencia y transformación social.

Metodológicamente, este estudio evidencia la potencia de una estrategia cualitativa, interpretativa y situada, capaz de reconstruir no solo prácticas tecnológicas, sino también los sentidos, tensiones y disputas que las atraviesan y resignifican. La combinación de entrevistas, observación digital y análisis documental permitió captar las prácticas tecnológicas como prácticas sociales y políticas, atravesadas por experiencias de género, trabajo y exclusión.

Este enfoque permitió visibilizar formas de innovación tecnológica que no provienen de centros empresariales o institucionales, sino de redes de mujeres organizadas que enfrentan la precariedad y el riesgo con cuidado, cooperación y saber colectivo. Se trata de una contribución significativa a los estudios sobre plataformas digitales, que generalmente han ignorado las dimensiones organizativas, afectivas y simbólicas del trabajo, especialmente cuando este es realizado por mujeres en sectores históricamente masculinizados como el transporte.

En términos de proyecciones, este trabajo abre líneas de investigación orientadas a profundizar en los desafíos de sostenibilidad que enfrentan estas experiencias: cómo se reproducen sin jerarquías, cómo enfrentan el desgaste organizativo, qué vínculos construyen o tensionan con políticas públicas, y cómo negocian su existencia en un ecosistema dominado por plataformas extractivas. También se plantea la necesidad de integrar estas prácticas en los debates sobre el diseño de tecnologías inclusivas, reconociendo –como advierte Puig de la Bellacasa (2017)– que no hay técnica sin política, ni innovación sin contexto.

579

En suma, *She Taxi* constituye una experiencia paradigmática para pensar que otra tecnología es posible. Una tecnología que no solo traslada cuerpos, sino que construye comunidad, activa formas de agencia simbólica y habilita nuevas formas de vivir y pensar el trabajo, la movilidad y el cuidado desde una perspectiva feminista situada. Frente a la lógica despersonalizada y deshumanizante de muchas plataformas digitales, esta experiencia manifiesta que la tecnología también puede ser un acto colectivo de cuidado, resistencia y transformación.

Esta experiencia no solo beneficia a las mujeres que la protagonizan, sino que ofrece aprendizajes valiosos para pensar mejoras estructurales en el sistema de transporte público de pasajeros. Las prácticas organizativas, los protocolos de cuidado, la participación activa en el diseño y la orientación a la seguridad subjetiva pueden inspirar transformaciones más amplias hacia un servicio público más inclusivo, accesible y sensible a las diversas necesidades de quienes lo utilizan cotidianamente.

6. Más allá del caso: aportes a los estudios CTS y tecnofeministas

Más allá del análisis empírico del caso de *She Taxi*, esta sección propone ampliar la mirada para explorar los aportes que esta experiencia situada realiza a los debates contemporáneos en los campos de los Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología y el tecnofeminismo. El caso de *She Taxi* no solo ofrece una experiencia concreta de innovación sociotécnica feminista, sino que constituye también un aporte significativo a estos debates.

En primer lugar, desafía la noción tradicional de usuario como sujeto pasivo o adaptativo del diseño tecnológico, y propone una figura activa de creadoras, co-gestoras y transformadoras de tecnología desde trayectorias situadas. Esta perspectiva enriquece las discusiones sobre diseño participativo, al mostrar que la intervención en los procesos técnicos no siempre requiere marcos institucionales formales, sino que puede emerger desde lo cotidiano, lo afectivo y lo colaborativo.

En segundo lugar, el caso pone en evidencia cómo las tecnologías pueden funcionar como vehículos de redistribución del poder, cuando son apropiadas por colectivos históricamente marginados para producir formas de organización, movilidad y trabajo que expresan otros valores. Desde los aportes del tecnofeminismo, esta experiencia permite visibilizar cómo los saberes encarnados, los vínculos comunitarios y las infraestructuras del cuidado pueden configurar tecnologías no extractivas, sostenidas en lógicas relacionales, éticas y políticas distintas de aquellas dominantes en las plataformas comerciales.

Por otro lado, *She Taxi* también abre tensiones relevantes para el diseño de políticas públicas de movilidad urbana. Su existencia muestra que es posible construir alternativas de transporte con criterios de seguridad subjetiva, autonomía laboral y equidad de género, operando incluso dentro de marcos normativos tradicionales. Esto interpela a los gobiernos locales a reconocer y apoyar formas emergentes de innovación social y tecnológica, que muchas veces quedan fuera de los programas institucionales por no ajustarse a los modelos convencionales de prestación de servicios.

Finalmente, el caso aporta evidencia empírica para pensar el rol de las mujeres como actoras del cambio tecnológico en contextos urbanos del sur global. Lejos de ser excepcionales, estas experiencias muestran que la producción de tecnología también ocurre desde abajo, en espacios no institucionalizados, donde se cruzan la exclusión estructural, la creatividad organizativa y los vínculos de cuidado. Integrar estos procesos al campo de los Estudios Sociales de la Ciencia y la Tecnología exige ampliar las nociones de innovación, agencia y sostenibilidad, considerando las dimensiones afectivas, comunitarias y relacionales del hacer tecnológico. Esta experiencia, entonces, no solo transforma prácticas existentes, sino que abre horizontes para imaginar y construir tecnologías digitales centradas en el cuidado, la equidad y la autonomía colectiva.

¿Cómo se cita este artículo?

GODOY, A. D. (2025). Creación tecnológica situada y agencia feminista en plataformas digitales: el caso de *She Taxi* en Argentina. *Argumentos. Revista de crítica social*, (32), 552-586. [link]

581

Bibliografía

Allen, H., Cárdenas, G., Pereyra, L. y Sagaris, L. (2019). *Ella se mueve segura (ESMS). Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. CAF y FIA Foundation. <https://goo.su/VaaZo>

Arias, C., Diana Menéndez, N. y Haidar, J. (2020a). La organización vence al algoritmo (?). Plataformas de reparto y procesos de organización de los trabajadores de delivery en Argentina. *Pilquen*, 23(4). <https://revela.uncoma.edu.ar/index.php/Sociales/article/view/2984/59838>

Arias, C., Diana Menéndez, N. y Haidar, J. (2020b). ¿Sindicalismo 4.0? La organización de trabajadores de plataformas en Argentina. *Sociología del Trabajo*, (97), 59-69. <https://doi.org/10.5209/stra.71907>

Arias, C., Diana Menéndez, N. y Haidar, J. (2023). Precarización y trayectorias laborales itinerantes de trabajadoras/es de plataformas de reparto en la ciudad de buenos aires (2020- 2022). *Laboratorio*, 33(2). https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/laboratorio/issue/view/issue/779/pdf_5

Bijker, W. y Pinch, T. (1987). The Social Construction of Facts and Artifacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other. En W. Bijker, T. P. Hughes y T. Pinch (Eds.), *The Social Construction of Technological Systems* (pp. 17-50). MIT Press.

Brossi, L., Castillo, A. M., Cortez Oviedo, S. y Ibáñez Canelo, M. J. (2023). Resistencia sobre ruedas. Experiencia de mujeres y disidencias en apps de reparto. *Revista Pensum*, 9(10), 61-78. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/pensu/article/view/40582/41532>

Crenshaw, K. (1989). *Demarginalizing the intersection of race and sex: A Black feminist critique of antidiscrimination doctrine, feminist theory, and antiracist politics*. En A. Phillips (Ed.), *Feminism and Politics: Oxford Readings in Feminism*. Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oso/9780198782063.003.0016>

Garaviglia, P. (2022). *El avance de las plataformas de trabajo en Argentina. Complejidades y desafíos en los sectores de reparto, transporte y servicio doméstico* (Documento de trabajo CIPPEC no. 212). CIPPEC. <https://www.cippec.org/wp-content/uploads/2022/12/DT-212-CDS-El-avance-de-las-plataformas-de-trabajo-en-Argentina-Julio-2022.pdf>

Gendler, M., Méndez, A., Samaniego, F. y Amado, S. (2018). Uso, apropiación, cooptación y creación: pensando nuevas herramientas para el abordaje de la Apropiación Social de Tecnologías. En S. Lago Martínez, A. Álvarez, M. Gendler y A. Méndez (Eds.), *Acerca de la apropiación de tecnologías. Teoría, estudios y debates* (pp. 49-60). Ediciones del Gato Gris, Instituto de Investigaciones Gino Germani. <https://n2t.net/ark:/13683/pwp7/pps>

Gutiérrez, A. y Reyes, M. (2017). Mujeres entre la libertad y la obligación. Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 147-166. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3607>

Haidar, J. (2020). *La configuración del proceso de trabajo en las plataformas de reparto en la Ciudad de Buenos Aires. Un abordaje multidimensional y multi-método (julio / agosto de 2020)* (Informes de Coyuntura N° 11). Instituto de Investigaciones Gino Germani.

Haidar, J. y Garaviglia, P. (2022). La “Uberización” del trabajo en el transporte de pasajeros: Uber, Cabify, Beat y Didi en el AMBA. CITRA. <https://citra.org.ar/wp-content/uploads/2022/12/Metodo-Citra-12.pdf>

Haraway, D. (1988). Situated Knowledges: The Science Question in Feminism and the Privilege of Partial Perspective. *Feminist Studies*, 14(3), 575- 599. <https://doi.org/10.2307/3178066>

Haraway, D. (1991). Manifiesto para cyborgs: ciencia, tecnología y feminismo socialista a finales del siglo XX. En *Ciencia, cyborgs y mujeres. La reinención de la naturaleza* (pp. 251-312). Cátedra.

Jirón, P. y Zunino Singh, D. (2017). Presentación. Dossier. Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, (16), 1-8. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3600>

Laudano, C. (agosto de 2017). *Movilizaciones #nieunamenos y #vivasnosqueremos en Argentina. Entre el activismo digital y #elfeminismolohizo*. 13° Mundos de Mulheres y Fazendo Gênero 11, Universidad Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Brasil. https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.14554/ev.14554.pdf

Laudano, C. (2018). #8M Paro internacional de mujeres: reflexiones en torno a la apropiación feminista de TIC. En S. Lago Martínez, A. Álvarez, M. Gendler y A. Méndez (Eds.), *Acerca de la apropiación de tecnologías. Teoría, estudios y debates* (pp. 121-130). Ediciones del Gato Gris, Instituto de Investigaciones Gino Germani.

Laudano, C. (2019a). Acerca del uso estratégico de TIC en movilizaciones feministas. En A. Rivoir y M. Morales (Coords.), *Tecnologías digitales: miradas críticas de la apropiación América Latina*. (pp. 121-130). CLACSO. <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/libros/pm.3712/pm.3712.pdf>

Laudano, C. (2019b). #Ni una menos en Argentina: Activismo digital y estrategias feministas contra la violencia hacia las mujeres. En G. Nathansohn y F. Rovetto (Orgs.), *Internet e feminismos: olhares sobre violências sexistas desde América Latina*. (pp. 149-173). EDUFBA.

Longo, J., Busso, M. y Fernández Massi, M. (2023). Trabajar en Plataformas en Argentina: usos y valoraciones de esta nueva modalidad de trabajo. *Trabajo y Sociedad*, 24(41), 281-297. <https://www.unse.edu.ar/trabajosociedad/41%20LONGO%20BUSSO%20FERNANDEZ%20Trabajadores%20de%20plataformas.pdf>

Madariaga, J., Buenadicha, C., Molina, É. y Ernst, Ch. (2019). *Economía de plataformas y empleo: ¿cómo es trabajar para una app en Argentina? Resumen ejecutivo*. CIPPEC, BID, OIT. <https://www.cippec.org/wp-content/uploads/2019/05/Como-es-trabajar-en-una-app-en-Argentina-CIPPEC-BID-LAB-OIT.pdf>

Ministerio de Transporte. Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2023). *Principales indicadores de la seguridad vial con perspectiva de género en Argentina. Reducción informe "Seguridad Vial con Perspectiva de Género". Marzo 2023*. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_indicadores_seguridad_vial_perspectiva_genero_marzo_2023.pdf

Moureló López, E. (2020). *El trabajo en las plataformas digitales de reparto en Argentina: Análisis y recomendaciones de política*. OIT. https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@americas/@ro-lima/@ilo-buenos_aires/documents/publication/wcms_759896.pdf

Moureló López, E. y Pereyra, F. (2020). El trabajo en las plataformas digitales de reparto en la Ciudad de Buenos Aires. Una aproximación cuali-cuantitativa. *Estudios Del Trabajo*, (60). <https://ojs.aset.org.ar/revista/article/view/90/117>

Observatorio Nacional Mumalá. (2017). *Violencia hacia las mujeres en el espacio público. La inseguridad de la que nadie habla*.
<https://drive.google.com/file/d/1nK2wfoZnx8DtgzZDroxMNPSXaYCYi7w6/view>

Observatorio Nacional Mumalá. [@mumalanacional]. (19 de abril de 2023). *Mes de sensibilización #AcosoCallejero. Encuesta 2022* [Diapositiva]. Instagram.
[https://www.instagram.com/p/CrPFa9xu\]-c/](https://www.instagram.com/p/CrPFa9xu]-c/)

Pereyra, F. y Poblete, L. (2022). Desafíos de la regulación del trabajo de plataformas digitales de reparto en Argentina. *Revista Temas Sociológicos*, (31), 359-391.
https://ri.conicet.gov.ar/bitstream/handle/11336/222022/CONICET_Digital_Nro.0959c0e5-3c51-4e13-986a-b283a2d1b12f_B.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Puig de la Bellacasa, M. (2017). *Matters of care: Speculative ethics in more than human worlds*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Stake, R. (2005). *Investigación con estudio de casos* (3ª Ed.). Morata.

Suchman, L. (2002). Located accountabilities in technology production. *Scandinavian Journal of Information Systems*, 14(2), 91-105.
<https://aisel.aisnet.org/cgi/viewcontent.cgi?article=1082&context=sjis>

Suchman, L. (2007). Sociotechnologies of care: Visions and realities. *Studies in Health Technology and Informatics*, (130), 1-10.

Suchman, L. (2012). *Configuration*. En C. Lury & N. Wakeford (Eds.), *Inventive Methods: The Happening of the Social* (pp. 48-60). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9780203854921>

Thomas, H. (2008). Estructuras cerradas vs. procesos dinámicos: trayectorias y estilos de innovación y cambio tecnológico (pp. 217-262). En H. Thomas y A. Buch (Coords.), *Actos, actores y artefactos. Sociología de la tecnología*. Universidad Nacional de Quilmes.

Tronto, J. (1993). *Moral boundaries: A political argument for an ethic of care*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003070672>

Turkle, Sh. (2011). *Alone together: Why we expect more from technology and less from each other*. Basic Books. https://www.mediastudies.asia/wp-content/uploads/2017/02/Sherry_Turkle_Alone_Together.pdf

Wajcman, J. (2006). *El tecnofeminismo*. Ediciones Cátedra, Universidad de Valencia.