



Cooperativismo, modernización y trabajo en taxistas:

el caso de la Cooperativa Argentina 7 de Mayo

Luis Ángel García Covarrubias, estudiante del Posgrado en Estudios Organizacionales de la Universidad Autónoma Metropolitana. luiscova007@gmail.com

Resumen

Este artículo analiza la experiencia organizativa de taxistas de la Cooperativa Argentina 7 de Mayo en la Ciudad de Buenos Aires a partir de una entrevista en profundidad realizada a Pablo Pérez, presidente de la cooperativa, y Pablo Marcelo, integrante fundador. Se reconstruye el origen de la cooperativa, atravesado por la falta de representación sindical, la inestabilidad económica y la necesidad de formalizar un trabajo históricamente desprotegido. Se examinan sus tres pilares organizativos: la recuperación del trabajo genuino mediante la posibilidad de facturar y acceder a contratos estables; la reducción de costos operativos a través de una sede-taller propia; y la modernización del servicio mediante innovaciones tecnológicas. Asimismo, se identifican las principales problemáticas que enfrenta la organización. El análisis descriptivo destaca el valor de la autogestión como estrategia de dignificación laboral y sostenibilidad futura.

Origen de la cooperativa argentina 7 de mayo

La historia de la **Cooperativa Argentina 7 de Mayo** surge de una combinación de necesidades urgentes y de aprendizajes colectivos acumulados a lo largo de años de conflicto en el sector taxi. Antes de conformar una estructura organizativa sólida, los encuentros entre los futuros asociados se daban en espacios improvisados. Como recuerda Pablo Marcelo, esta precariedad organizativa reflejaba la falta de reconocimiento formal del trabajo:

“Estaba contando que después de hace dos años que estamos acá, que antes nos reuníamos en nuestras casas, o a veces en la calle, el taxista, la estación de servicio es como una oficina. Y nuestras casas, la casa generalmente de Pablo, el asunto de reunión, hasta que tuvimos la sede, que es esto. La sede administrativa y el taller para nuestros autos. Y bueno, nos dedicamos al transporte de pasajeros, taxistas o otros. Empezamos a gestionar la cooperativa antes de la pandemia. Y cuando fue la pandemia que no teníamos nada de trabajo, lo aceleramos gracias a la gente del INAES que es una institución estatal nacional que regula las cooperativas.” (Pablo Marcelo)



Este proceso organizativo incluyó también la definición de una identidad propia. No fue casual la elección del nombre Cooperativa de Trabajo Argentina 7 de Mayo. Sobre este punto, Pablo Pérez explica el sentido simbólico e histórico del nombre:

“Cooperativa de trabajo. Cooperativa de trabajo Argentina 7 de Mayo. ¿Por qué Argentina? Porque somos Argentina. ¿Por qué 7 de mayo? Porque es el cumpleaños de Eva, y porque es el día del taxista. Es el día del taxista porque el primer sindicato que se creó en la Argentina fue el del taxista, con la firma de Eva. O sea que nos cierra todo. Por eso le pusimos Cooperativa Argentina 7 de Mayo”. (Pablo Pérez)

En este testimonio aparece un elemento crucial del proceso organizativo: la cooperativa no solo surge como respuesta a la crisis económica, sino como una apuesta por formalizar un trabajo históricamente desprotegido. Como explica Marcelo, la cooperativa permitió acceder a un tipo de relación laboral del que el taxista individual estaba excluido:

“Gracias a la cooperativa y a tener ese rol pudimos empezar a trabajar con una empresa. Porque el taxista generalmente no puede trabajar con una empresa por la cuestión de que no puede facturarle. Nosotros tenemos un ticket”. (Pablo Marcelo)

A esta dimensión organizativa se suma una dimensión política profunda. Para los entrevistados, la crisis del sector no solo era económica, sino también institucional, y exigía una lectura crítica de las responsabilidades estatales y gremiales. En palabras contundentes de Pablo Pérez:

“La solución es política, las soluciones son políticas, la gente le gusta o no le guste, las soluciones son políticas, vivimos en un país democrático, se hace política, vivimos la política y a que no le guste, por ahora no es una monarquía, es la política..... Porque estábamos convencidos que la política es el que tenía que tener la solución a este problema, porque los sindicatos y las asociaciones ya nos habían traicionado, por así decirlo.” (Pablo Pérez)

La cooperativa nace también desde una memoria social y política que reivindica la organización del trabajo como un derecho. Esta dimensión histórica se articula con una reflexión más amplia sobre el sentido del cooperativismo. En palabras del propio Pérez:

“¿Cómo son las cooperativas o las empresas recuperadas? Una buena idea y empiezan. Pero ¿qué tiene que tener la cooperativa para funcionar? Dos cosas para sus asociados: el trabajo y la herramienta de trabajo. Estamos dando el trabajo, pero todavía no estamos dando la herramienta..... Lo lógico sería que la cooperativa, una vez terminadas las tres columnas —



recuperar el trabajo, bajar el mantenimiento de las unidades y modernizar el taxi—, también pueda garantizar la herramienta”. (Pablo Pérez)

La cooperativa, entonces, se presenta como una herramienta de autogestión frente al abandono sindical y la ausencia de regulación eficaz. Ese momento fundacional se remonta al 2016, año de irrupción masiva de Uber y de la transformación del mercado laboral en el transporte urbano.

“La cooperativa surge a raíz de lo que pasó en 2016, cuando las aplicaciones invadieron el mercado. Yo siempre digo que, en el contexto en el que estamos viviendo a nivel mundial —y en Argentina esto se nota aún más—, los taxistas fuimos los primeros en sufrir esa precarización laboral que afectó al gremio. Esa precarización es la que nosotros, entre comillas, siempre mencionamos”. (Pablo Pérez)

En este contexto emergió un proyecto que buscaba no solo recuperar el trabajo perdido, sino dignificar el oficio. Pérez lo sintetiza en términos de previsibilidad y estabilidad:

“Dignificar al trabajador. Devolverle... Yo creo que el punto de la cooperativa argentina el 7 de mayo es lo que te he explicado. No ver si mañana hago 100 pesos, 205.000 o 100.000 o 500.000, sino saber que mañana tenés. Yo hablo de 150.000 pesos porque es la base, ¿no? Pero tenés 150.000 pesos garantizados. Entonces, pero no, mañana jueves, el viernes también y el sábado también y el domingo también. Algo que no les comenté. Porque eso también tiene que ver con el trabajo. Un día a la semana todos los taxistas se tienen que tomar no pueden hacer viajes de la cooperativa. Ah. Son seis días. El siete no podés hacer. El tipo si quiere salir, si el asociado quiere salir a trabajar, pero no hay. De la cooperativa no. Porque hay que descansar. Porque hay que descansar” (Pablo Pérez)

La organización cooperativa no solo introduce previsibilidad económica, sino estándares colectivos de trabajo.

“Lo colectivo es lo fundamental. Si no está lo colectivo, se cae todo. Un viaje que no se realiza o un mal servicio puede ser muy perjudicial para todos”. (Pablo Pérez)

En este marco, la cooperativa establece también criterios de ingreso y permanencia que combinan exigencia normativa y compromiso colectivo. Pérez lo explica así:

“Lo mínimo, lo mínimo para el taxista es. La primera consigna es estar dentro de la normativa. ¿Querés estar en la cooperativa? ¿Tenés todos tus papeles en orden? Bueno. Seas una asamblea y vamos a tratar de gestionar tu ingreso. Ok. Pero somos un grupo bastante homogéneo. Se agrandó, pero digamos, es bastante homogéneo. En lo político y en la forma de trabajar. Y la



segunda consigna es todos tenemos que hacer viajes, todos tenemos que hacer todos tenemos que trabajar” (Pablo Pérez)

La apuesta por el trabajo colectivo se refleja también en la calidad del servicio, un aspecto que los entrevistados consideran distintivo de la cooperativa. El servicio personalizado, opuesto al modelo rotativo propio de las aplicaciones digitales, se concibe como una fortaleza:

“Nosotros tenemos viajes, por ejemplo, que vos vas todos los días, un ejemplo de acá a al obelisco, si yo te pongo todos los días, una persona distinta, no conoce tu casa, no te conoce a vos, no sabe el recorrido. Pero si yo te pongo a vos, generalmente el mismo chofer, el servicio es totalmente distinto. Claro. Porque ya es personalizado.... Todo eso hace que nuestro servicio sea de excelencia. Y es lo que nos llevó a donde estamos hoy.” (Pablo Pérez)

Este énfasis en la excelencia no es solo una práctica cotidiana, sino un principio político: garantizar un servicio sólido es lo que permite sostener contratos estables y diferenciarse en un mercado precarizado.

Finalmente, los entrevistados expresan una visión estratégica de largo plazo. La cooperativa no solo busca sobrevivir al presente, sino anticiparse a los cambios tecnológicos que transformarán el transporte en los próximos años. Pérez plantea un horizonte que desborda el presente:

“Tenemos que lo que te decía vos, el servicio de excelencia. No podemos sumar a cualquiera. No, no, eso. No podemos perder la esencia de la cooperativa que fue diferenciarnos de los demás..... ¿cuál es la esencia de la cooperativa? Y acá sí les voy a hacer un punto importantísimo. ¿Cuánto creen ustedes que vamos a tardar en viajar en autos que nos.. se manejen solos, sin chofar? Y dicen que falta poco, pero... Pero soñemos. Puede ser que en cinco años, puede ser que 10 o 15. O 20, pero no más de eso. Bueno, va a quedar un montón de gente sin trabajo. Pero ahora les doy un secreto. Si la cooperativa hace bien las cosas, cuando pase eso, la cooperativa va a poder levantar la mano y decir, bueno, la cooperativa pone sus 100 coches. Y nosotros vamos a poder seguir viviendo de esto. El taxista solo no va a poder hacer eso. No. ¿Qué quiere decir con esto? Nosotros nos estamos preparando para lo que va a venir. ¿Viste que el problema de la Uber cuando yo empecé a hablar con vos? Bueno, el problema no es Uber. Ahora no. El problema es lo que va a hacer Uber. Cuando tenga drones que te llevan. ..., ¿qué tiene que hacer la cooperativa? Estar preparada y estar en condiciones de poder sentarse en la mesa. Para poder seguir trabajando ahí. Y no importa. Uber o una empresa súper multinacional de taxis y el gobierno de la ciudad pone mil autos, 10.000 autos ... que la cooperativa ponga 100. Pero que tenga que los pueda poner. Y



ahí es donde apunta la cooperativa. Ese es el futuro de la cooperativa. Todo esto de las pantallas, todo esto es momentáneo. Nosotros estamos preparando estos nueve titanes campeones del mundo, por lo menos hasta ahora hasta junio del año que viene, pensamos en eso. Estamos pensando a 10 años, estamos pensando a 15 años y que la cooperativa, che, está todo muy lindo. No hay más taxista. Pero la cooperativa va a poner sus autos. ¿Cómo lo conseguiremos? Será el problema ese, pero que podamos hacerlo. Si yo estuviera solo, como taxista, ¿sabés lo que es? Desaparezco como los Mateos (son los carruajes que lleva el caballo). O el tranvía. Terminamos como eso. Como un adorno. Solitos. En vez así, che, bueno, ¿vos cuándo vas a poner? ¿Diez mil taxis? 10.000 autos autónomos. ¿vos cuánto vas a poner? Bueno, nosotros vamos a poner 100. No, pero.. Sí, sí, a mí me tenés que dejar poner los 100. Tenemos los 100, tenemos el gozo, tenemos la licencia. Yo estoy en el mercado. Por lo menos que no nos quiten el futuro". (Pablo Pérez).

Las tres columnas de la cooperativa

La consolidación de la Cooperativa Argentina 7 de Mayo no fue un proceso espontáneo ni improvisado, sino el resultado de una reflexión colectiva en torno a las necesidades más urgentes del sector y a la posibilidad de construir una alternativa de trabajo digna y sostenible. Como explica Pablo Pérez, la cooperativa se estructuró desde el inicio sobre tres pilares fundamentales: *"Muchos compañeros decidimos armar una cooperativa. Con la esperanza de poder mejorar con tres puntos fundamentales, tres columnas que tiene la cooperativa que por suerte podemos decir hoy que estamos en la última en la última opción y así fue como la con otro compañero que tuvo mucho que ver en el armado, porque hoy ya no está entre nosotros por otras razones. Cuando nos pusimos esas tres columnas y ahí tratamos de empezar a convencer a compañeros que era fácil recuperar el trabajo. Trabajo genuino, el que era nuestro, el que es nuestro. Bajarj que el costo del mantenimiento de los coches, que es un costo grande que teníamos y la modernización del taxi. Pensar en un taxi a futuro.".* (Pablo Pérez)

Estas tres columnas constituyen tanto la base conceptual como el horizonte estratégico del proyecto cooperativo. A continuación se analizan e integran con los testimonios de los entrevistados.

Recuperación del trabajo



La primera columna se orienta a recuperar y estabilizar un oficio históricamente marcado por la incertidumbre. El trabajo del taxista, tradicionalmente individual, carecía de mecanismos de protección ante la competencia desleal, la caída de la demanda y la incorporación de plataformas digitales. La cooperativa permitió, por primera vez, transformar un trabajo atomizado en un sistema organizado y previsible.

Pablo Pérez explica este proceso:

“Así que empezamos con ese camino. Trabajo en el buen trabajo, que lo hicimos a través de podernos agrupar fiscalmente como algo cooperativo, y poder guiar a empresas a pedir trabajo a empresas y brindar el mejor servicio”. *(Pablo Pérez)*

La formalización fiscal abrió la puerta a contratos continuos, permitiendo una planificación laboral. Este pilar también se conecta con la visión más amplia de dignificación del trabajo, central en el discurso de la cooperativa:

“Saber que mañana tenés. Tenés garantizado. (...) No ver si mañana hago 100 pesos o 500.000, sino saber que tenés asegurado”. *(Pablo Pérez)*

Así, la primera columna no solo recupera trabajo; recupera la estabilidad como condición de vida digna.

Reducción de los costos operativos

La segunda columna responde a una problemática histórica del sector: el elevado costo del mantenimiento de los vehículos. En el trabajo independiente, cada falla mecánica representaba una pérdida económica significativa; sin ahorro colectivo ni infraestructura compartida, la sostenibilidad del oficio se veía comprometida.

La creación de una sede, que no solo funciona como espacio administrativo sino también como taller mecánico completo, permitió revertir esta dinámica. Pablo Pérez relata este punto con claridad:

“El sueño de tener la sede por tener la sede no tenía valor, era un gasto. Entonces lo que se intentó, y lo conseguimos hace dos años, fue: tengamos la sede, pero también aprovechemos y hagamos todo el mantenimiento. (...) El 98% de los taxis andan a gas. Me parecía que el taller de gas junto con el mecánico bajaba el mantenimiento un 40%. Hoy todo lo que le podemos brindar a un auto particular le sale un 40% menos”. *(Pablo Pérez)*



La sede se vuelve, así, la columna material de la cooperativa: reduce costos, garantiza continuidad operativa y crea un sentido de pertenencia.

“Ya la segunda columna estaba hecha con la sede, porque esta es nuestra sede, nuestra casa”.

(Pablo Pérez)

Esta transformación económica permite que el trabajo cooperativo sea competitivo frente a las plataformas y sostenible en el largo plazo. Además, genera un espacio social de encuentro donde realizan las asambleas, hacen asados, se forman. La segunda columna rompe con el aislamiento del sector y logra generar comunidad.

Modernización del taxi

La tercera columna es quizás la más estratégica: preparar al sector para los desafíos tecnológicos del presente y del futuro. Para la cooperativa, modernizar el taxi es indispensable para competir con plataformas como Uber o Cabify, cuya principal ventaja radica en el uso intensivo de tecnologías digitales. En esta línea, la creación de la aplicación Ecotaxi constituye un avance clave: “Inventamos Ecotaxi, que es una aplicación propia nuestra. Es difícil implementarla porque no tenemos un músculo de 300 o 500 coches, pero es el camino. Lo que les brindamos a las empresas vuelve a la columna 1: excelencia”. *(Pablo Pérez)*

A esta innovación se suma el desarrollo de pantallas de publicidad instaladas sobre los vehículos, una nueva fuente de ingresos que expande la economía cooperativa:

“Si Dios quiere, para el 1 de febrero ya se va a ver en la calle. Vamos a ingresar con una pantalla de publicidad arriba de los coches”. *(Pablo Pérez)*

La modernización no es solo tecnológica: también implica estrategias de competitividad. Gracias a la profesionalización del servicio y la estabilidad ofrecida, la cooperativa ha asegurado contratos a largo plazo:

“Tenemos todo el 2026 con trabajo. (...) Las tres principales empresas que significan el 70% de la facturación ya nos cerraron contrato hasta el 31 de diciembre de 2026”. *(Pablo Pérez)*

Esta columna proyecta a la cooperativa hacia el futuro, permitiendo que se mantenga vigente en un escenario laboral transformado por la digitalización, la automatización y la concentración de mercado.

Principales problemáticas que enfrenta la cooperativa



Obstáculos fiscales y administrativos

Aunque la cooperativa ha logrado consolidar una base de socios activos, su crecimiento enfrenta un límite estructural: las deudas fiscales históricas que arrastran muchos taxistas desde comienzos de los años 2000. Estas deudas, acumuladas por cambios normativos que los obligaron a pasar del régimen de monotributo al de autónomos, resultan hoy impagables para la mayoría de los trabajadores del sector y los dejan fuera de la posibilidad de asociarse formalmente.

En palabras de Pablo Pérez, la situación es crítica:

“No hay nada por fuera que salga de ahí. ¿Cuántos asociados reales? Unos treinta y pico. Pero después tenemos un montón de colaboradores... que no son socios de la cooperativa porque tienen algún problema, o son monotributistas y no lo pagan, o son autónomos y no pueden. Acá hubo un problema por allá por 2001 que nos pasaron a todos a autónomos, y capaz que una deuda... sí, pero una deuda de 8 millones de pesos, 10 millones de pesos. ¿Y quién la va a pagar? Esa gente se queda sin jubilación”. (Pablo Pérez)

La situación trasciende a la cooperativa: revela la fragilidad económica y previsional de quienes trabajan en el transporte público individual. No solo se trata de la imposibilidad de ponerse al día fiscalmente, sino del hecho de que la deuda se proyecta directamente sobre su vejez:

“Lamentablemente habría que corregir eso de alguna manera, porque esa gente se queda sin jubilación. (...) ¿Quién va a pagar 8 millones, 10 millones, 12 millones para ponerse en regla en algo que siga trabajando? Y el país no está para eso”. (Pablo Pérez)

Estas restricciones limitan la expansión del proyecto cooperativo, pero sobre todo visibilizan que el sistema fiscal vigente excluye, castiga y precariza a miles de trabajadores, quienes quedan fuera tanto del mercado formal como de la posibilidad de sostener un proyecto colectivo estable.

Competencia con empresas multinacionales

La cooperativa enfrenta, además, una competencia estructural con empresas multinacionales de plataforma como Uber y Cabify. Estas compañías han logrado instalarse, y dominar el mercado, sin contar con flota propia, trasladando todos los costos y riesgos al trabajador individual. Esta lógica, que para los entrevistados constituye una forma de extractivismo laboral, expresa una desigualdad profunda frente a la que deben competir organizaciones como la cooperativa.

Pablo Pérez lo explica con claridad:



“Es raro porque Uber y Cabify son las empresas de transporte más grandes del mundo y no tienen un solo auto a nombre. Es aprovechamiento de la hora-hombre: el trabajo que pone la persona más el capital del tipo que se pudo comprar el auto con todos los ahorros de su vida”. (Pablo Pérez)

La comparación entre el taxi y el uso particular del automóvil también muestra cómo las plataformas captan trabajadores empujados por la necesidad económica:

“Si tenías un auto que te compraste para ir de paseo con tu familia y lo tenés que usar para trabajar, ya cambió. Mi taxi, o el taxi de Pablo, es nuestra herramienta de trabajo. El otro auto era el traslado”. (Pablo Pérez)

Frente a esta competencia desigual, la cooperativa apuesta por lo colectivo, la modernización tecnológica y la calidad del servicio, pero también reconoce que hay impactos humanos profundos que no pueden ignorarse. Pérez introduce aquí una dimensión dramática que rara vez aparece en el debate público: la creciente inseguridad que enfrenta el sector y el deterioro emocional que esta produce.

“En estos dos años nos afectaron mucho. Si vos empezás a buscar en páginas de internet, cada 15 días mínimo hay un taxista que quedó muerto tirado en el auto. Y si nosotros somos indiferentes a eso, estamos mal”. (Pablo Pérez)

Estos fallecimientos, muchas veces invisibilizados por los medios, revelan un cuadro en el que la competencia con las plataformas no solo precariza, sino que agrega riesgos físicos y emocionales al trabajo cotidiano del taxista. La cooperativa entiende que estos problemas no pueden abstraerse de la situación económica general:

“Vos me podés hablar de lo económico... pero los compañeros de la cooperativa están pensando en cambiar. Y sí, como a todos, porque hay una realidad: en el camino quedaron un montón de compañeros que se murieron”. (Pablo Pérez)

De esta manera, la competencia con las plataformas no aparece únicamente como un desafío de mercado, sino como un fenómeno que redefine la seguridad, la salud y las condiciones de vida de los trabajadores del sector.

Consideraciones finales

La experiencia de la Cooperativa Argentina 7 de Mayo demuestra que la autoorganización colectiva puede ofrecer respuestas concretas ante la precarización laboral y los desafíos estructurales del sector del transporte público. A través de sus tres pilares (recuperación del



trabajo, reducción de costos y modernización) la cooperativa ha logrado construir condiciones de mayor estabilidad, calidad de servicio y proyección futura. Sin embargo, persisten obstáculos significativos, como las deudas fiscales históricas y la competencia desigual con plataformas multinacionales, que ponen en evidencia las limitaciones del marco regulatorio vigente. En este contexto, la cooperativa se consolida como un ejemplo de autogestión capaz de dignificar el oficio y sostener alternativas laborales en un escenario de transformación tecnológica acelerada.