



BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE
PUEBLA



INSTITUTO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
“ALFONSO VÉLEZ PLIEGO”

MAESTRÍA EN SOCIOLOGÍA

¿A DÓNDE VAS? EL TRABAJO DEL SOCIO CONDUCTOR
EN MÉXICO Y PUEBLA

TESIS PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRÍA EN SOCIOLOGÍA

PRESENTA:

LICENCIADO LUIS CARLOS CHÁVEZ HERNÁNDEZ

DIRECTOR DE TESIS:

DOCTOR GIUSEPPE LO BRUTTO

PUEBLA, PUE., DICIEMBRE 2020

Contenido

Introducción.....	3
Capítulo 1 Uber: polémicas y economía colaborativa.....	8
1.1 Uber contra el mundo.....	11
1.2 Economía colaborativa y trabajo digital	27
1.2 Huida del Derecho del Trabajo ¿qué el trabajo en el capitalismo contemporáneo?... 42	
Capítulo 2 De Detroit a Silicon Valley. El capitalismo de plataformas	59
2.1 Financiarización del capitalismo.....	62
2.2 Capitalismo cognitivo, conocimiento y la data.....	82
2.3 Capitalismo de plataformas.....	92
Capítulo 3 El trabajo del socio-conductor, transformaciones y precariedad	101
3.1 La aplicación en CDMX, entre ilusiones y conflictos	104
3.2 Uber y su relación con el Estado.....	122
3.3 Uber en Puebla, entre la inseguridad y la precariedad.....	137
3.4 ¿Qué sigue para estos <i>socios</i> ?.....	155
Conclusiones.....	159
Referencias	168

Introducción

La presente investigación surge a partir de una experiencia propia laborando para la plataforma *Rappi* en 2018, al concluir mis estudios de licenciatura y presentar la tesis en enero de ese año, me vi en la necesidad de buscar un empleo para obtener un ingreso. Sin muchas opciones en el mercado dado que no poseía el título y ante la necesidad de generar un ingreso de manera inmediata, mi hermano me recomendó trabajar para una aplicación de reparto llamada *Rappi* para resolver de manera temporal mi falta de ingreso.

Con un celular prestado, una bicicleta que no era mía y una mochila que también me prestaron me registré en la aplicación de repartidores de *Rappi*; para complementar el registro asistí a una plática para que me explicaran los servicios que proveía la aplicación *Rappi*. Me sorprendió el número de personas presentes en aquella sala en el momento de la charla, creí que éramos solamente unas pocas personas que se empleaban en estos trabajos pero la sorpresa fue observar a 40 personas entre un rango de 20 hasta 40 años en una sala preparados para trabajar con sus motos, equipo de protección y mochilas una vez terminada la plática y completado el registro.

Para mí esto era un trabajo temporal en lo que tramitaba mí título de licenciado en Historia e ingresaba a estudiar la maestría en Sociología en agosto del año 2018, una vez que inicié mis clases en el programa de Sociología ya no me volví a conectar a la aplicación, todo la experiencia recabada en este “empleo” podía servirme para iniciar un tema de investigación para el programa.

Al momento de empezar a leer sobre estos empleos, observé muchas similitudes entre la actividad que yo desarrollé de repartidor y el trabajo de *socio conductor* en la plataforma *Uber*, es decir, hablamos de empleos en donde no existe como tal la figura del salario, no hay horario fijo porque uno decide el tiempo que quiere laborar, es necesario emplear tus propias herramientas para laborar y finalmente hay una necesidad de rendimiento por cumplir determinados ordenes o viajes que implica mayores ganancias. Al existir más bibliografía, artículos y notas en la prensa relacionado a la empresa *Uber*, se decidió optar por analizar la situación de los *socios conductores* de esta plataforma.

La existencia de *Uber* y de empresas similares como la cual yo laboré vienen a cuestionar algunas nociones de la figura del trabajo que fueron fundamentales en el siglo XX como el trabajo asalariado, jornada laboral de ocho horas, contrato, organización sindical y prestaciones laborales. En este caso *Uber* ejemplifica una transformación de la figura del trabajo en donde hay una ausencia de una relación laboral entre patrón y empleado, sin esta relación la figura del trabajador queda entredicha y da a pie a evasiones de obligaciones por parte de las empresas como *Uber* y fomentan la precarización del trabajo.

La tesis retoma postulados propuestos por Marx como jornada laboral, trabajo socialmente necesario y plustrabajo, en donde vemos como el capitalismo en cuanto a sistema reduce el trabajo socialmente necesario en favor de plustrabajo, con *Uber* vemos como al borrarse la idea de jornada laboral, se eliminan tiempos muertos y la línea entre tiempo de plustrabajo y trabajo socialmente necesario queda difusa. Hay una nueva reafirmación del dominio del trabajo por parte del capitalismo y *Uber* es un ejemplo de muchos, curiosamente con la pandemia de COVID-19 y el modelo del *home office* los trabajadores deben invertir en su equipo de cómputo, pagar internet y laborar en horarios y espacios que ya no corresponden a su horario laboral para obtener su salario.

Con el funcionamiento de *Uber*, aún no definimos si ha tenido éxito dado sus constantes reportes de pérdidas en cada año, surge un debate intenso sobre el futuro del trabajo en el sistema capitalista, varias voces hablan de una *uberización* del trabajo e incluso existen cuestionamiento a la centralidad del trabajo como productor de relaciones sociales, la tesis debe responder si existe el fenómeno de la *uberización* y como podremos caracterizarla además de responder sobre la centralización del trabajo.

La presente tesis de maestría es una aproximación hacia los empleos que genera la plataforma digital *Uber*, consideramos que *Uber* ejemplifica una serie de transformaciones en el mundo del trabajo y empiezan a ser más comunes en esta etapa del capitalismo dominado por las empresas tecnológicas, empezamos a visualizar que la generación de ganancias ya no pasa simplemente por la explotación del trabajo asalariado, sino que el funcionamiento de las empresas basadas en plataformas digitales pasan por trabajos que evaden conceptos como jornada laboral, salario, contrato e incluso llegando a poner en

duda el termino de trabajador, donde la capacidad de transferir riesgos y costos hacia sus empleados es preocupante.

La tesis tiene como objetivo central el análisis de la inserción y operación de *Uber* en nuestro país, haciendo un énfasis en el trabajo del *socio conductor* en un espacio determinado como la ciudad de Puebla, para llegar a este objetivo la investigación se plantea 3 metas secundarias que servirán como antecedente del trabajo del *socio conductor*, en primer lugar, hablaremos de las controversias que abarca el funcionamiento de la plataforma *Uber* a nivel mundial, haciendo suyo el concepto de economía colaborativa para justificar la ausencia de una relación laboral y todo lo que conlleva. En segundo lugar hablaremos del concepto de la de financiarización y capitalismo de plataformas para comprender la aparición de empresas como *Uber* que son muy diferente a la empresa del siglo XX como *Ford* por ejemplo; y finalmente, hablaremos de la irrupción de *Uber* en México y como aprovecha diversos problemas sociales, laborales y políticos para operar en el mercado del transporte de pasajeros.

El primer capítulo titulado *Uber: polémicas y economía colaborativa* realiza un rastreo de los conflictos que enfrenta la empresa a nivel mundial con distintos entes reguladores en materia de transporte y que le afecta en cuanto a relaciones públicas con sus usuarios e inversionistas. Producto de las polémicas que enfrenta *Uber* se puede visualizar los intentos constantes de la empresa para seguir operando a partir de confrontación directa con algunos entes reguladores y su capacidad de transformación para continuar operando. El capítulo da a conocer una faceta polémica que radica en la apropiación de la economía colaborativa que las plataformas tipo *Uber* hacen suyo para evadir responsabilidades en materia laboral, protagonizando una especie de *fuga* del derecho del trabajo y que le permite abaratar costos.

El segundo capítulo lleva por nombre *De Detroit a Silicon Valley* en donde analizamos la transformación de las empresas a partir de la financiarización de la economía, vemos en este fenómeno otra faceta del proceso de producción de valor que ha venido a afirmándose a partir de la crisis del modelo fordista; de esta manera el capitalismo como sistema empieza a buscar otras opciones de extracción de valor y empieza la idea del capitalismo cognitivo en donde el conocimiento adquiere un papel determinante para el desarrollo de

computadoras y software. La combinación de la financiarización y el capitalismo cognitivo da como resultado el surgimiento de las plataformas digitales que ofrecen productos y servicios a escala mundial, y producen cambios en la dinámica de la organización de la empresa y en las dinámicas del trabajo.

El último capítulo, y el más largo de la tesis, titulado *El trabajo del socio conductor, transformaciones y precariedad* es un recuento documental a partir de diarios de locales y nacionales de la irrupción de *Uber* en México y en la ciudad de Puebla, sosteniendo la idea de que *Uber* entra en el mercado nacional solventando problemas relacionado al transporte público, se vuelve en una opción muy favorable tanto para viajar como para trabajar y motivó a la gente a ingresar a laborar para la plataforma.

El capítulo tres busca destacar los constantes conflictos que tiene la empresa *Uber* con las autoridades federales y estatales en cuanto a regulaciones en materia de transporte y con hacienda aunque contradictoriamente no se toca temas relacionados a la situación laboral de sus *socios conductores*; a partir de estos roces ocurren cambios en la plataforma para que esta pueda seguir operando, pero producto de esos cambios vemos un empeoramiento del trabajo de *socio conductor*, esto revela que el trabajo en la plataforma *Uber* está atravesado por una situación de precariedad los *socios* han tenido que manifestar su descontento ante los constantes cambios que va perjudicando su labor.

Este último apartado de la tesis se realizó una recopilación de experiencias de del trabajo del *socio conductor* a partir de entrevistas y observación participante, por desgracia la actual pandemia de COVID-19 significó un reto para la investigación dado que la contingencia sanitaria generó cambios en estos trabajos que no estuvieron contemplados hace dos años y profundizó los aspectos polémicos de estos trabajos, producto de lo anterior motivó la búsqueda de mejores condiciones de trabajo a partir de un *comité* de trabajadores de plataforma en el caso de la ciudad de Puebla.

Comprender las dinámicas de operación de *Uber* y de los *socios conductores* nos permitirá visualizar una creciente vulnerabilidad que están experimentando los trabajadores a partir de la irrupción de las plataformas, es decir, estos trabajadores se encuentran totalmente dependientes de la demanda del mercado, su trabajo se transforma rápidamente con los

cambios en la organización de *Uber* y de las acciones que realiza el Estado mexicano para captar impuestos a las plataformas digitales.

Consideramos también que *Uber* no es producto de la simple imposición de un modelo económico a la población, en el caso mexicano *Uber* responde a múltiples necesidades en materia de transporte, seguridad y trabajo, es decir, *Uber* en cierta manera encubre algunas problemáticas sociales como la inseguridad, la falta de un empleo bien remunerado y la ineficacia en el servicio del transporte público. De lo anterior, podemos comprender que México se ha convertido en un mercado importante para la plataforma estadounidense, es tan importante este mercado que vemos la irrupción de la competencia con la empresa china *DiDi* en materia de transporte de personas.

Uber fue planteado como una actividad para generar un ingreso extra por parte de una persona en su tiempo libre, pero lo que a simple vista apareció como una alternativa a los taxis, como una opción para complementar un ingreso por parte de los conductores y un ejemplo del emprendimiento dado que los *socios conductores* son sus propios jefes se fue transformando en un trabajo de tiempo completo, donde la autonomía que tanto afirman quedó entredicha y sus ingresos van a la baja.

El trabajo del *socio conductor* es entonces un empleo que pasa por cambios constantes en poco tiempo, el *socio* se encuentra a merced de múltiples actores que van delineando su labor sin consultarles, no existe la autonomía como tal y en cambio existe un nuevo formato de vigilancia que determina si los *socios* pueden acceder a trabajar, pero por más difícil que sea laborar en estas aplicaciones, siguen siendo un *salvavidas* y más en tiempos de crisis.

Capítulo 1 Uber: polémicas y economía colaborativa

Desde el inicio de sus operaciones en 2009, *Uber* se ha convertido en un servicio recurrente para la movilidad de los individuos en muchas ciudades del mundo; utilizar la plataforma *Uber* para ir al trabajo, para ir al centro comercial o regresar a casa se ha convertido en una actividad recurrente, su éxito radica en que *Uber* elevó los estándares de calidad en cuanto al servicio de transporte y por ello goza de mayor confianza por parte de los consumidores.

El crecimiento de la empresa en poco más de diez años lo buscaron hilar con un ejemplo del espíritu emprendedor, en donde el individuo a partir de su ingenio descubre una oportunidad de negocio que le puede generar ganancias, incluso a los *socios-conductores* se le denominaron emprendedores porque generaban ganancias con su tiempo libre a partir de sus propios recursos. Además a *Uber* se le ligó con la denominada *economía colaborativa*, donde cualquier individuo puede iniciar su propio negocio al ofrecer un servicio o bien sin la necesidad de intermediarios.

Un pequeño balance de cómo ha afectado el servicio de transporte de pasajeros con *Uber* lo ubicaríamos en dos partes: la primera, del lado del consumidor, no se puede negar el impacto positivo que ha tenido la aplicación estadounidense al implementar la tecnología para mejorar la prestación del servicio de transporte; en temas de seguridad, tiempo, confort y precios *Uber* si representa un salto cualitativo en temas de transporte.

Del lado del trabajador, con *Uber* viene uno de los ejemplos más utilizados para dar a conocer la implementación de un nuevo modelo de relaciones de trabajo, en el cual los derechos de los trabajadores son nulos y genera un debate sobre su legalidad porque incluso la figura del trabajador es puesta en discusión.

Entonces la historia de la plataforma digital *Uber* a nivel mundial es un relato de múltiples conflictos en varios lugares alrededor del mundo, la empresa de origen estadounidense ha crecido de manera rápida gracias a sus conflictos con las autoridades en materia de transporte, impuestos y trabajo con varios gobiernos, con el sector de los taxistas, con otras plataformas similares a ella y con sus propios trabajadores. *Uber* adopta una política contestataria en la cual no asume responsabilidad alguna, acusa a los demás de querer

ponerle obstáculos para operar y que esto último atenta a los usuarios que buscan una mejor oferta en materia de transporte.

La postura de confrontación se debe a la necesidad de la empresa de seguir expandiéndose y mostrar a sus inversionistas una capacidad alta de rentabilidad en cualquier mercado, por tanto cualquier intento que busque regularizarlo *Uber* adopta una postura agresiva ya sea con los gobiernos, con los taxistas o con sus propios *socios*.

Uber se puede insertar en una fase contemporánea del capitalismo en donde la producción de riqueza se caracteriza ahora por la hegemonía del trabajo cognitivo, la cooperación laboral, la digitalización y la socialización biopolítica de la producción, vislumbramos que la figura del trabajo auto-organizado se empieza a consolidar como la base de la producción de valor (ganancias). En palabras de Michael Hardt y Antonio Negri, el capitalismo como sistema produce valor no solo a través de la explotación industrial y la gestión del tiempo necesario para la organización del trabajo sino que produce una extracción a partir de la cooperación social, ejemplo de ello es la denominada economía colaborativa, y por tanto podemos ver el surgimiento de fuentes de trabajo que anteriormente no se podían organizar bajo la figura de una empresa.

La presencia de plataformas como *Uber*, *DiDi* y *Cabify* en diferentes países ha despertado la preocupación de académicos, periodistas y políticos; estos han manifestado su preocupación en torno a la operación de estas aplicaciones y sus constantes cambios en un tiempo muy corto, y han tratado de utilizar términos como *uberización* para poner en debate al público general las transformaciones que estas aplicaciones están protagonizando.

Consideramos que el término *uberización* aunque haya puesto en la opinión pública los fenómenos de precarización y flexibilización del empleo relacionados a la empresa norteamericana, el término sigue siendo ambiguo dado que se busca aplicar para todo los aspectos relacionados al trabajo o a la economía, se habla incluso de una *economía uberizada* o la *uberización de la sociedad*.

Dejando a un lado el tema de la *uberización*, este capítulo se busca centrar en la capacidad de *Uber* para transferir riesgos y responsabilidades que le compete como empresa a los trabajadores, estos empleados que ahora se conoce como *socios conductores* son responsables de proveer su material de trabajo, asumir los costes que conlleva la operación

de un coche y ser responsables en caso de cualquier siniestro. Con *Uber* queda en suspenso la figura del trabajo asalariado, jornada laboral y aquellas prestaciones que se obtienen gracias al Derecho Laboral.

Descrito lo anterior, el presente capítulo busca centralizar y clarificar los problemas que experimenta la plataforma *Uber*, en un intento de explicar cómo estas empresas representan una etapa del capitalismo en donde a pesar de ser visible la descentralización del trabajo o de los procesos organizativos, vemos una nueva reafirmación del dominio del capitalismo como sistema de acumulación de ganancias sobre la figura del trabajo.

Uber hace suyo el discurso de la denominada *economía colaborativa* que simplemente es la prestación de servicios sin la necesidad de intermediarios en donde el prestador del servicio se contacta directamente con la persona que está pidiendo dicho servicio a cambio de una remuneración. La economía colaborativa no es nuevo, es algo tan antiguo pero que ahora toma tanta fuerza debido a la inserción de la tecnología en las comunicaciones para mejorar las prestaciones de cualquier servicio.

La *economía colaborativa* que debía ser una solución al dominio de las grandes empresas ha sido absorbida por estas y les ha permitido sortear leyes laborales y hacendarias con el fin de maximizar sus ganancias, vemos en este tipo de economía una regresión en cuanto a temas de luchas laborales debido a la situación precaria en la cual muchos de sus *trabajadores* se encuentran.

Descrito lo anterior, el capítulo se divide en tres apartados, el primer subtema consiste en centrarnos en los múltiples conflictos que enfrenta *Uber* a nivel mundial, con el objetivo de dar a conocer los constantes cambios que experimenta la plataforma *Uber* tanto a nivel empresarial como a nivel operacional, aquí observamos como los distintos gobiernos del mundo han tratado de entender el fenómeno de *Uber* y como esta empresa ha sorteado en algunos casos los intentos por ser regulada, no sin antes exhibir una dinámica en donde los usuarios y trabajadores quedan expuestos ante los constantes cambios que experimenta la empresa.

Posteriormente nos centraremos en el modelo de economía colaborativa para explicar cómo funciona y como fue absorbida por las empresas al punto de generar una situación muy

preocupante en cuanto que gira alrededor de los trabajadores, consideramos importante explicar dicho modelo para entender el funcionamiento de *Uber*.

El tercer subtema busca hablar sobre la compleja denominación y relación que tienen los *socios-conductores* de la plataforma con el Derecho Laboral, es decir, no existe una denominación única para designar a los *socios-conductores* y está varía de país en país. Este problema de identificación es una muestra de una relación deteriorada del Derecho Laboral en donde podemos encontrar elementos en donde el Estado ya no es la entidad reguladora en las relaciones de capital-trabajo tal como lo fue durante el siglo XX y que vamos a describir a partir de los modos de producción en el capitalismo.

A pesar de la fragmentación de la forma empleo y de la posible pérdida de la centralidad del trabajo en el conjunto de las relaciones sociales en una sociedad plenamente capitalista, aún sigue vigente los postulados de Marx en cuanto a la función verdadera, específica del capital en cuanto capital es pues, la producción de plusvalor, y está, como se va a plantear más adelante, no es otra cosa que producción de plustrabajo (apropiación de trabajo no pagado) y que a partir de las posturas de Moishe Postone (aún no se analiza ese tema) vemos que el sistema capitalista disminuye el tiempo de trabajo en la forma de tiempo de trabajo necesario para aumentarlo en la forma de plustrabajo.

1.1 Uber contra el mundo

La presencia de la aplicación *Uber* alrededor del mundo ha generado polémica en ciertos países en donde se encuentra operando o ha operado, tan solo en el año 2019 podemos rastrear 3 problemas que están aquejando a la empresa estadounidense y que la prensa ha dado a conocer en un contexto donde varios gobiernos, a través de sus dependencias correspondientes al transporte público y privado, han determinado la limitación e incluso la interrupción del funcionamiento de sus operaciones. A partir de una revisión de diarios digitales hemos resumido la polémica de *Uber* en tres puntos; los primeros dos problemas tienen que ver con la competitividad de la empresa en relación a otras empresas de su sector y la seguridad de sus pasajeros, mientras que el último es concerniente a su capacidad de generar ganancias para convertirse una empresa viable a largo plazo.

El primer problema tiene que ver con la competencia desleal que produce la aplicación *Uber*, para ejemplificarlo vamos a lo podemos rastrear en el caso de *Uber* en Colombia, el día 20 de diciembre del año 2019 la Superintendencia de Industria y Comercio del Gobierno de Colombia dictó una sentencia en el conflicto entre COTECH S. A. que demandó a las empresas UBER BV, UBER TECHNOLOGIES INC y UBER COLOMBIA S.A.S. El organismo regulador declaró que la empresa *Uber* incurrió en actos de competencia desleal de desviación de clientela y generó una ventaja significativa en el mercado en relación con su competencia COTECH S. A. (compañía que ofrece tecnologías de comunicación a una compañía local de taxis) (Superintendencia de Industria y Comercio, 2019).

Según los demandantes *Uber* goza de una ventaja competitiva frente a las empresas que prestan el servicio tradicional de taxis debido a que la aplicación no necesita tramitar permisos por parte de la autoridad de transporte competente; mientras la plataforma digital alega que no quiebra ninguna regla porque no es una empresa de taxis, ni tampoco rompe una regla concerniente a la regulación económica del uso de la tecnología.

La sentencia consistió en el cese inmediato de las operaciones de *Uber* en Colombia así como una multa económica a la empresa, dicha sentencia se hizo efectiva cuando las operaciones de *Uber* cesaron definitivamente el día 1° de febrero de 2020.

Este caso ha ganado importancia en los últimos meses debido a un comentario del embajador de Estados Unidos en Colombia Philip Goldberg en el foro "Perspectivas de las economías de Colombia y Estados Unidos. 2020, el año de las definiciones", en que sostiene que la empresa estadounidense fue la única compañía que se vio obligada a cesar sus operaciones mientras otras alternativas siguen funcionando dejando en claro una crítica hacia el gobierno colombiano por la interrupción de una empresa estadounidense en su territorio (Olaya, Martha 2020).

Además Uber Technologies INC mediante un comunicado menciona que presentó ante el Gobierno de Colombia una notificación formal de su intención de someter a Arbitraje Internacional esta controversia por violar el Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos y Colombia; mientras tanto George Gordon, director de *Uber* en América Latina,

manifestó un trato discriminatorio del Gobierno de Colombia hacia la aplicación por ser la única empresa que se vio obligada a suspender sus operaciones mientras otras aplicaciones continúan funcionando (El tiempo, 2020).

Uber Colombia menciona que la cancelación de sus operaciones es un atentado al libre comercio e incluso afirma que es un ataque a los derechos humanos porque niega el trabajo o la posibilidad de generar un ingreso extra a 88,000 socios conductores que tenía registrado la aplicación en el país sudamericano. Así mismo es un golpe a los consumidores porque niega un servicio a 2.3 millones de usuarios en búsqueda de una mejor opción en calidad del servicio y seguridad en el ramo de movilidad. (Torrado 2020 y La República 2020).

A pesar de su prohibición, la aplicación de *Uber* volvió a operar en el país sudamericano en cuestión de semanas, pero tuvo que realizar ajustes en su plataforma, principalmente en su apartado de *Términos y condiciones del Programa Uber Pro* para volver a funcionar. Ahora *Uber Colombia* utiliza conceptos de arrendamiento (cesión de un bien o producto por un plazo de tiempo), aquí el *socio-conductor* se vuelve un arrendador mientras el usuario se convierte en arrendatario que contrata y goza el control operativo del vehículo dentro de un ámbito de actividades exclusivas durante un tiempo determinado. El usuario acepta que al pedir un servicio de transporte se está rentando el vehículo de manera temporal, y bajo ese lapso de tiempo el usuario es responsable de cualquier incidente o inconveniente que llegué a sufrir la unidad vehicular (Uber, 2020 y *El Tiempo*, 2020).

Esta modalidad de servicio representa un traslado de responsabilidad de la empresa no solo hacia el *socio-conductor* sino también hacia el usuario; en primer lugar, la empresa *Uber* no participa en el contrato de arriendo, solamente ayuda a contactar al arrendador y al arrendatario, por tanto no se hace responsable en caso de algún incidente que ocurra entre ambas figuras; en segundo lugar, el *socio conductor* queda en una especie de *limbo* debido a que ahora es un arrendador que presta su coche, la figura de trabajador queda oculta en esta dinámica de servicio.

Esta modalidad de operar evade la sentencia que impuso la Superintendencia de Industria y Comercio, *Uber* ya no participa en el servicio de transporte, participa ahora en el sector de

servicio de renta de vehículos, con la novedad de que la renta del vehículo incluye al conductor, desconocemos si esta modalidad de servicio se expanda a otros países pero el experimento que plantea *Uber* nos habla de la capacidad de cambio de la empresa para ajustarse al contexto del país en donde opera, es decir, *Uber* pasó de ser una empresa tecnológica que conecta a usuarios con *socios* para que estos coordinen un servicio de transporte a una empresa que conecta con arrendadores y arrendatarios que realizan la misma tarea pero evadiendo la sentencia que tenía.

El caso colombiano se suma a otros países donde *Uber* ha tenido que cesar sus operaciones, en esta lista encontramos a países como Dinamarca, Bulgaria, Turquía y Alemania (excepto Múnich, Dusseldorf y Berlín donde si opera), ha sido prohibido parcialmente en Francia, Bélgica, Holanda y Finlandia (Auto Bild, 2019) (El tiempo, 2020), todos estos casos tienen en común la acusación de una competencia desleal por parte de la aplicación en el ramo del sistema de transporte privado de pasajeros, así como su negativa a adherirse a los requerimientos para operar bajo la figura de transporte y los permisos que conlleva esos temas.

El revés que presentó *Uber* en esa región de América Latina se suma a una serie de acciones que toman los gobiernos contra la aplicación, otro ejemplo es la negación para la operación de la plataforma en la ciudad de Londres, aquí encontramos una disputa entre *Uber* con el organismo responsable del sistema de transporte de Londres *Transport for London* (TfL). TfL negó una extensión de la licencia de la compañía para operar en la capital de Inglaterra, a través de un comunicado había identificado un patrón de fallas que ponían en riesgo a los pasajeros, la descripción que da TfL consiste en:

“Un problema clave identificado es que un cambio en los sistemas utilizados por Uber permite a conductores no autorizados subir su foto a las cuentas de otros conductores de Uber. Eso les permite recoger a pasajeros que creen que ellos son los conductores que habían contratado, algo que ha ocurrido en al menos 14.000 ocasiones, poniendo en peligro la protección y seguridad de los pasajeros" (Oppenheimer, 2019).

El problema que detecta TfL es concerniente a que la seguridad de los pasajeros estaba comprometida, además de la suplantación de *socio conductores* por conductores sin relación con la empresa, existía el problema de permitir la continuación de operadores que

fueron suspendidos con la creación de otros perfiles (Oppenheimer, 2019) (Thompson, 2019), esta falla de seguridad puede dar pie a delitos que pueden dañar físicamente al usuario y por tanto se consideró que no se puede renovar la licencia de *Uber* en Londres.

Por consiguiente, el conflicto de *Uber* con la ciudad de Londres dio como resultado la cancelación del permiso que tiene está para operar en la ciudad, producto de esta decisión se dejó de servir a 3.5 millones de personas que usan la aplicación y quitó trabajo a 45,000 conductores. A pesar del revés *Uber* apeló la decisión argumentando que mejoró sus esquemas de seguridad, así que un juez le dio la razón y le concedió la licencia para operar por otros 18 meses en septiembre de 2020.

En relación a la idea anterior, la empresa tecnológica no podía abandonar de manera definitiva sus operaciones en Londres debido al gran mercado que representa una de las ciudades con mayor movilidad del mundo, por tal motivo se enfrasco en otra disputa legal por regresar a operar, pero a diferencia del caso colombiano *Uber* no buscó transformar la estructura de sus operaciones sino más bien adecuarse a los reglamentos que le exigía TfL.

En el desarrollo del conflicto de *Uber* con las autoridades de la ciudad, también se observa la presencia de taxistas que buscan frenar el funcionamiento de la aplicación, de acuerdo con el secretario general de la Asociación de Conductores de Taxis con Licencia, Steve McNamara, mencionó que “la empresa falló en su periodo de prueba y sigue siendo una gran amenaza para la seguridad pública” aunado a esta falla, McNamara menciona lo siguiente:

“Se trata de un tema de seguridad pública y el alcalde [de Londres] ha tomado la decisión acertada. Por lo que sabemos, el modelo de negocio Uber es, en esencia, imposible de regular, pues se basa en que todo el mundo haga lo que le dé la gana y llene Londres de coches. Como demuestran los últimos acontecimientos, Uber no puede garantizar que estos coches estén debidamente asegurados ni que la persona que esté conduciendo sea efectivamente la que se supone que es” (Muñoz, 2019).

A la par de su lucha contra los taxistas y por mantener su licencia de operación en Londres, la empresa estadounidense se ha enfrentado a las regulaciones laborales de Inglaterra. Dos *socios conductores* en 2018 demandaron a la empresa por el reconocimiento de derechos laborales debido a que no son autónomos realmente y hay una relación de subordinación,

los *socios* pidieron que se les reconociera un salario mínimo y tiempo de vacacione, finalmente ganaron pero *Uber* apeló la decisión argumentando que sus *socios* son autónomos aunque no tuvieron éxito. (AFP, 2018).

El ultimo problema que acarrea la empresa que consiste en registrar pérdidas, durante el año 2019 *Uber* presentó pérdidas por 8,512 millones de dólares durante el ejercicio fiscal del mismo año (El Economista, 2020) (Central European Times, 2020), además tenemos que añadir que en ese mismo año la empresa salió a cotizar en la bolsa de valores en mayo del año pasado, buscado vender acciones en 45 dólares y la reacción de los inversionistas fue desalentador.

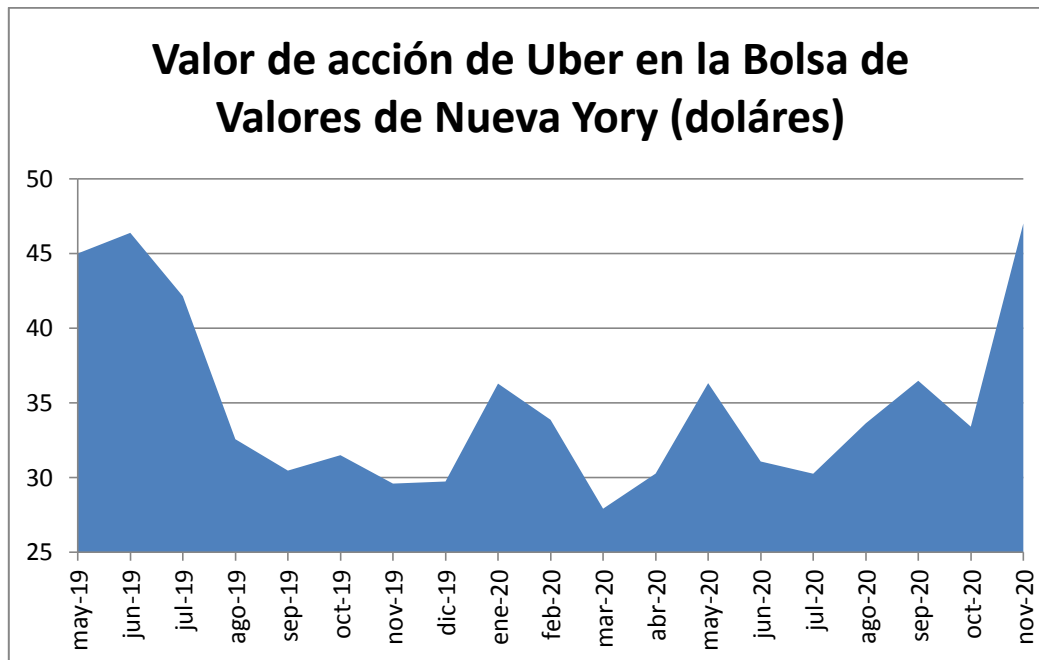
Dicho de otro modo, aunque la empresa se logró posicionar con un valor de 82,400 millones de dólares y en iniciar sus operaciones en la Bolsa de Valores de Nueva York acciones en 45 dólares cada una, estuvo lejos de las expectativas generadas y el valor de las acciones descendió a 41,6 dólares por acción en su jornada inaugural.

Durante el mismo año de 2019 las acciones de *Uber* presentaron variaciones muy pronunciadas porque dichas acciones llegaron a ascender hasta un valor de 46.38 dólares por acción alcanzado el 28 de junio de 2019 y llegando a un mínimo de 28.79 dólares por acción después de un reporte trimestral en donde reportó pérdidas el día 5 de noviembre de 2019 (Central European Times, 2020).

El día diciembre 6 de diciembre llegó a un mínimo histórico de 26.94 dólares por acción debido a una reacción negativa de los inversionistas después de un informe en donde la compañía reveló problemas de inseguridad al presentar casos de abusos sexuales en sus servicios de Estados Unidos (Forbes Staff, 2019) (Scarpelli, 2019) (Pozzi, 2019a) (Investing.com, 2020).

Sumado a esto y coincidiendo con las prohibiciones que tuvo la empresa en mercados como Londres y Colombia, las disputas legales que enfrenta la compañía con los gobiernos genera tensión en su desempeño en la Bolsa de Valores de Nueva York, en febrero el valor de cada acción se cotizó entre un rango de 41 dólares y 39 dólares aproximadamente, es decir, 6 dólares menos en comparación con el inicio de sus operaciones en 2019.

Gráfica 1



Gráfica realizada a partir de consultas en *Investig.com*

Aunque 2019 el desempeño económico de *Uber* es negativo, un aspecto a destacar es que la empresa ha aumentado su nivel de ingresos, es decir, durante el año 2019 la aplicación ingresó 14,147 millones de dólares siendo mayor con respecto al año 2018, se puede afirmar que la aplicación a pesar de las pérdidas que registran año tras año, aún sigue operando en más de 900 ciudades en el mundo y continua expandiéndose. Según el director de *Uber* Dara Khosrowshahi, la empresa podría revertir las perdidas y poder generar ganancias a partir de 2021 (EFE, 2020).

De acuerdo a Sandro Pozzi, *Uber* no es la primera empresa que ingresa a la Bolsa de Valores reportando pérdidas anuales, de hecho, se está convirtiendo en un fenómeno cada vez más común, de acuerdo a Pozzi se puede observar a compañías como *Lyft* (competencia directa de *Uber* en Estados Unidos), *Pinterest* (plataforma que permite administrar imágenes), *Slack* (plataforma para la gestión de trabajos y proyectos de forma colaborativa), *Beyond Meat* (productora de alimentos sustitutos de la carne) entrar en la Bolsa con cuentas negativas y se muestran a primera vista lejos de ser rentables. (Pozzi, 2019b).

Esta modalidad de operar no es extraña porque se puede rastrear con la empresa norteamericana *Amazon*, señala Pozzi, que la compañía estadounidense salió a la Bolsa de Valores en 1997, y año tras año la compañía registraba pérdidas; pero no era motivo de alarma dado que las ventas que registró *Amazon* crecía anualmente. A partir de inversiones y captar más clientes la empresa demostró que si podía ser rentable a largo plazo y eliminar sus pérdidas, no sería hasta el año 2016 que la empresa generó dividendos que eran superiores a sus pérdidas (Pozzi, 2019b), su éxito consiste en la diversificación de sus actividades ya que no solo apuesta a ser una empresa de mensajería sino que apostó al entretenimiento y software que veremos en el capítulo 2.

Volviendo al artículo de Pozzi, el 80% de las empresas que ingresaban en el mercado bursátil perdían dinero, sus acciones se devaluaban y quedaban lejos de ser rentables para los inversionistas (Pozzi, 2019b). *Uber* entra en estas dinámicas en donde debe gastar muchos recursos para atraer nuevos clientes y mantenerlos en periodos de dificultades económicas por parte de los consumidores, además debe ampliar las funciones su aplicación para proporcionar un mejor servicio a los usuarios, además *Uber* al igual que *Amazon* diversifican sus servicios, entre las opciones de movilidad encontramos a *Uber Black* (viajes en autos de lujo), *Uber Green* (viajes en vehículos eléctricos), renta de bicicletas, scooters, aunque el ejemplo más importante es *Uber eats* que consiste en servicio de comida a domicilio y funciona bajo de manera similar al transporte de pasajeros.

La estrategia que sigue *Uber* consiste en crecer rápido (llegar a nuevos mercados y publicidad) en poco tiempo para atraer inversionistas sin importar los costes de la expansión, esto se traduce en pérdidas para la empresa en un inicio pero se posiciona entre los consumidores. En teoría esta estrategia de crecer rápido le traería a la empresa a largo plazo mayores inversores para costear la expansión y así poder generar ganancias, pero esto solo aplica si la plataforma puede retener a sus clientes.

A pesar de la diversificación de las funciones de la aplicación y de una presencia constante en los mercados, debemos recordar algo importante y es que el éxito de la aplicación no consiste en el desarrollo de tecnología precisamente, es decir, no ofrece ningún servicio

nuevo o producto nuevo que no se haya visto con anterioridad; sino que provee un mejor servicio a partir de alianzas con otras empresas y la organización del trabajo.

Una de las dificultades que presenta *Uber* es que su modelo de negocio y operación resulta ser reproducible por otras empresas, tan solo en Estados Unidos, podemos observar la competencia directa de *Uber* que es *Lyft*; creada en 2012, esta se posicionó de manera rápida dado que sintetizó en poco tiempo lo que a la aplicación *Uber* le tomó años y para atraer clientela *Lyft* (al igual que *Uber*) decidió subsidiar los viajes para así ganar clientela y tener más conductores en sus filas para cumplir con la demanda.

Mientras esto pasaba en Estados Unidos, en China se creó *DiDi Cache*, conocida simplemente como *DiDi* y fundada por Cheng Wei en 2012, al igual que su contraparte estadounidense, *DiDi* fue producto del avance del capitalismo tecnológico en Asia porque recibió el apoyo de empresas de tecnología como *Tencent Holdings Limited* (provee servicios de Internet) por ejemplo, compitió con *Kuaidi Dache* que de igual manera recibió inversión y apoyo del gigante tecnológico *Alibaba* (similar a *Google*); ambas empresas se fusionaron y se convirtieron en *Didi Kuadi* y más adelante adoptaría el nombre final de *DiDi Chuxing* (Jiménez, 2019).

Tanto *Uber* como *DiDi* compitieron por el mercado chino entre 2014 y 2016 (un mercado donde existen más de 90 ciudades con un millón de habitantes), para ello *Uber* creó la división *Uber China* para competir. Pero el CEO y fundador de *Uber*, Travis Kalacnik reconocieron para 2016, según el libro de Adam Leshinsky que habla sobre la historia de la aplicación, que no podía competir con el gigante chino y por tal motivo se decidió por vender *Uber China* a *DiDi* (Lashinsky, 2018).

Ejemplos como *Didi* y *Lyft* son ejemplos de un modelo de negocio fácilmente replicable y que permite la creación de empresas similares a *Uber*, esto lleva a la compañía de Estados Unidos emplear diferentes estrategias para en diferentes alrededor del mundo, pero esta expansión agresiva se traduce en dar subsidio a los viajes que se realizan (precios más bajos) así como promociones para atraer y retener a su clientela, Lashinsky (2018) menciona que está es una razón más por la cual *Uber* no puede ser rentable a corto plazo,

dado que para retener a su clientela la empresa debe aceptar pérdidas, si decide eliminar los subsidios es probable que pierda la clientela y decida irse con la competencia.

Ante tales problemáticas es inevitable preguntarnos ¿Qué es lo que sostiene a *Uber*? ¿Cómo una empresa puede funcionar si no genera ganancias y constantemente se ve involucrado en conflictos con los gobiernos?, la respuesta recae sobre la figura de los *socios conductores*, es decir, aquellos individuos que realizan el servicio de transporte de pasajeros. La figura del *socio conductor* resulta muy polémica para las leyes laborales de los países, porque básicamente hablamos de un empleo formal que no está completamente sujeto al Derecho Laboral, es decir, *Uber* mediante sus modalidades de contratación y trabajo ponen en entredicho al Derecho Laboral y normalizan la ausencia de algunos elementos trascendentales como el salario, seguridad social y otras prestaciones laborales.

La empresa designa a los *socios conductores* como trabajadores independientes, trabajadores autónomos, contratistas o socios según la legislación vigente en donde opera, esto genera una controversia porque representa una forma legal para evadir una relación de trabajo de patrón-empleado, la ausencia de esta relación laboral trae como consecuencia que las empresas como *Uber* no tenga la obligación de dar ciertos derechos laborales promoviendo una mayor precariedad laboral a sus trabajadores.

Entendemos al trabajo precario como un medio utilizado por los empleadores para trasladar los riesgos y las responsabilidades a los empleados según la Organización Internacional del Trabajo, entonces, se habla de un trabajo precario cuando existen diferentes niveles variables y grados de particularidades (objetivas) y subjetivas (sensación) de incertidumbre e inseguridad.

En este sentido se comprende porque en su faceta laboral *Uber* resulta muy polémico porque los denominados *socios* no se pueden beneficiar de la protección que ofrecen las actuales regulaciones laborales porque no son reconocidos como trabajadores, la compañía *Uber* alega que estos *socios* no son empleados subordinados sujetos a un control sobre su actividad; los *socios* son autónomos porque tienen la libertad para decidir su carga de trabajo, ellos deciden finalmente si aceptan o no el viaje y también deciden en que

momento conectarse o desconectar, a partir de lo anterior *Uber* sostiene que son autónomos y además estos *socios* aceptan que no existe una relación contractual con la aplicación.

Los empleos que *Uber* promueve han llamado la atención a distintos académicos y periodistas que han denominado a este fenómeno como uberización del trabajo, esta nueva palabra surge como un intento para dar nombre a aquellos cambios profundos en un lapso de tiempo tan corto que promueven empresas con un sistema de organización similar a *Uber*, el mismo modelo de negocios de *Uber* es seguido por otras empresas como *Airbnb*, *Taskrabbbit* y *Upwork*. El caso de *Airbnb* es igual de importante que *Uber* porque esta aplicación ha puesto en tensión a la industria hotelera, se habla de una *gentrificación* del espacio en las ciudades, abaratamiento de cuartos y obviamente una evasión de impuestos por la renta de vivienda (Brossat, 2019).

Cada día es más común escuchar en los medios de comunicación e incluso algunos académicos la utilización de la palabra *uberización* y relacionarla con el trabajo, pero este neologismo se empieza a asociar con otros campos y observamos conceptos como *uberización* de la economía, *uberización* de la sociedad, trabajador *uberizado*, bancos que buscan *uberizar* su negocio, *uberificación de la ciudad* y *uberificación* de los servicios, entre los más destacados que hemos detecto en la prensa.

Además, para referirse a los cambios que produce *Uber*, se utiliza el verbo *Uberizar* y hace énfasis a la acción de transformar un sector mediante un modelo económico innovador que aprovecha las tecnologías; por otro lado, tenemos la palabra *uberización* que se refiere a una tendencia del uso de plataformas de economía colaborativa en las que el internet y las tecnologías se combina para la generación de trabajos a partir de la economía colaborativa.

Vamos a centrarnos en el término *uberización*, este término que surge a partir del neologismo *uberizar* y lo encontramos en la prensa francesa a finales del año 2014 mediante una entrevista que realizan a Maurice Lévy para *The Financial Times*, en dicho artículo Lévy menciona que es necesario prepararse para la *uberización* de los negocios donde muchas empresas pueden salir perdiendo debido a que no pueden competir con estos nuevos modelos de negocio tipo *Uber* (Le Toupie, 2020). En ese mismo año, podemos poner como ejemplo de sus primeros un artículo escrito por Francis Pisani para el diario *La*

Tribune titulado *Quand Uber será un verbe* el autor menciona a la aplicación *Uber* como el epicentro de cambios en la manera de prestar servicios, menciona como la palabra *Uber* se iba a convertir en un verbo para reflejar el creciente dominio en aquella época de la aplicación y la facilidad con la que se puede replicar ya sea para ser competencia de *Uber* o proveer otros servicios como *Airbnb* (Pisani, 2014).

En el idioma inglés encontramos un artículo de *Forbes* titulado *Let's Uberize The Entire Economy* escrito por Brian M. Carney, de dicho artículo rescatamos dos ideas claves:

1. *Uber* está impulsando la inversión de capital de riesgo para la generación de ganancias.
2. El modelo de *Uber* puede transformar actividades cotidianas debido a la conectividad de los teléfonos y generación de datos en tiempo real sobre oferta y demanda. (Carney, 2014)

Para el caso estadounidense vemos un artículo de Matt Buchanan en *The New York Times* titulado *Can you Uber a burger?*, Buchanan plantea que el éxito de *Uber* es gracias a la simplificación para pedir, pagar y acortar los tiempos de espera en el servicio de transporte, el autor plantea que es posible visualizar una transformación de algunas actividades cotidianas (por ejemplo reservar una mesa en un restaurante de Estados Unidos) mediante aplicaciones similares a *Uber*. Para este caso pone como ejemplo a la aplicación *Resy* que consiste en asegurar reservaciones a restaurantes a cambio del cobro de una tarifa, esto genera mayor certeza sobre la asistencia de clientes a restaurantes y se vuelve viable conseguir ganancias o *monetizar* cualquier actividad cotidiana (Buchanan, 2014).

En 2015 Farhad Manjoo publicó en *The New York Times* un artículo titulado *Uber's Business Model Could Change Your Work*, el autor menciona de manera acertada que *Uber* es un ejemplo de como las tecnologías tienen el potencial de dividir una amplia gama de trabajos tradicionales en tareas discretas que pueden asignarse a personas justo cuando son requeridas. El artículo de Manjoo menciona los beneficios de la *uberización* como que la tecnología hace más flexible nuestra vida laboral dado que podemos insertarnos en otros empleos de acuerdo a nuestros ritmos de tiempo pero también destaca un poco su aspecto

negativo dado que los empleos de *Uber* queda en evidencia la ausencia de beneficios de un trabajo tradicional (Manjoo, 2015).

Ya para el año 2017 la fundación *fundeu* patrocinada por *BBVA* y asesorada por la Real Academia Española de la Lengua, aceptó el uso del término *uberización* para referirse a la actividad económica basada en plataformas colaborativas que permiten poner bienes y servicios a disposición de otros particulares, sin necesidad de intermediarios (Fundeu BBVA, 2017).

Mientras que el diccionario de Cambridge define a la *uberización* como el acto o proceso de cambiar el mercado para un servicio mediante la introducción de diferentes formas de pago, venta o uso, especialmente mediante el uso de la tecnología móvil (Cambridge, 2020). El Diccionario de Collins maneja el término *uberize* en donde se define como un modelo de negocio en que los servicios se ofrecen bajo demanda a través del contacto directo entre un cliente y un proveedor, generalmente a través de la tecnología (Collins, 2020).

Para los términos en español e inglés, vemos que *uberización* se asocia a un acto de transformación en el modo de consumo de productos y servicios mediante la tecnología, no hace tanta referencia a las características de estos tipos de trabajo que generan. Pero para el idioma francés vemos un cambio en cuanto a la definición de la *uberización*; en el diccionario francés *Larousse* define este concepto *uberización* como un desafío al modelo económico de una empresa o un sector de una actividad por la llegada de un nuevo actor que ofrece los mismos servicios a precios más bajos, realizado por autónomos en lugar de asalariados, la mayoría de las veces vía plataformas por internet (Larousse, 2020).

Continuando con el caso francés, el diccionario *Le Robert* en el año 2017 define *uberizar* como el acto de desestabilizar y transformar un modelo económico mediante la tecnología, aquí es importante la palabra desestabilizar debido a que es el idioma francés que asocia el término *uberización* se utiliza para referirse a cambios ocurridos en los trabajos a partir del modelo *Uber*, la denominada *uberización* del trabajo se refiere a la tendencia mundial hacia una mayor participación de los trabajadores independientes en el mercado laboral, en un contexto de menor acceso a los derechos laborales (Rubio, 2019) (L' Observatoire de l'Uberisation, 2017)

El tema de la *uberización* adquiere importancia en Francia con la instalación del *Observatoire de l'Ubérisation et de l'Economie Collaborative* por parte de la *Federación de Autónomos* (FEDAE), dicha organización tiene como objetivos principales la comprensión del fenómeno de la *uberización*, anticipar los cambios que este fenómeno está provocando en los trabajos y generar propuestas ante ello, dicha organización acepta la *uberización* como realidad presente y ante ello buscan generar reflexiones en torno a la reforma del código del trabajo y evolución del derecho (Fédération des autoentrepreneurs (FEDAE), 2019).

Este esfuerzo de comprender el fenómeno de *uberización* que parte por iniciativa de empresarios habla de la magnitud de los cambios que el modelo de *Uber* está propiciando a nivel mundial, el Observatorio ha hecho un esfuerzo por mapear los sectores que a su consideración han sido *uberizados* en Francia, las profesiones o sectores que están siendo afectados se presentan a continuación (Fédération des autoentrepreneurs (FEDAE), 2019):

- Taxis
- Librerías
- Hoteles
- Abogados
- Contadores
- Bancos
- Salud
- Servicios personales
- Albañilería
- Alquiler de propiedades
- Educación
- Servicios públicos
- Almacenamiento

Los cambios ocurridos en el oficio de taxista no es de sorprendernos porque finalmente *Uber* ha venido desafiando el monopolio de los taxistas en muy pocos años incluso llegando a posicionarse como primera opción de movilidad en varios países. Lo que sorprende es la cantidad de profesiones que el Observatorio detecta que están siendo transformados por empresas que presentan un modelo similar a *Uber*, aunque la lista anterior presenta profesiones con una necesidad puntual de habilidades como el área de la

salud, abogados, contadores consideramos que no es posible de catalogarles como profesiones *uberizadas*.

El observatorio hace pie en la ausencia de un código laboral capaz de dar protección a los *socios conductores* de la aplicación en Francia, según *Uber* los *socios* caen en la categoría de trabajadores autónomos, según la legislación francesa la figura del autónomo es una categoría donde los trabajadores tienen la posibilidad de crear su propia clientela, la libertad de fijar sus propias tarifas y la libertad de definir las condiciones para la prestación de sus servicios.

El problema consiste en que los *socios conductores* al caer en esta categoría no son considerados empleados y por tanto la empresa *Uber* elude una relación laboral y los costos asociados a ella, al no existir una relación laboral por tanto no existe la figura del salario, ni prestaciones o algún sistema de seguridad para que estos *socios* puedan laborar.

El caso francés pone en evidencia que el fenómeno de *uberización* viene a contradecir directamente con el concepto de *trabajo decente*, que según la Organización Internacional del Trabajo un empleo que adquiere la categoría de *decente* debe pasar por características imprescindibles como seguridad social y seguridad de ingresos, libertad de sindicación, diálogo social para que los trabajadores defiendan sus intereses y establezcan negociaciones con los empleadores (Ghai, 2003).

La proliferación de trabajadores bajo el modelo de *Uber* evidencia que el trabajo asalariado puede ser eludido de forma legal, de esta manera las empresas desplazan los costos de operaciones a sus empleados hasta un punto en que son ellos los que deben generar su propio salario, para algunas empresas el trabajador asalariado es un obstáculo para la generación de ganancias. Lo anterior resulta en un nuevo intento para eludir derechos y obligaciones por parte de las empresas pero detrás de eso vemos que el derecho no tiene la capacidad de un marco jurídico pertinente para abarcar esta nueva forma de trabajo (Auvergnon, 2016).

Consideramos que el concepto *uberización* ha sido importante para enunciar múltiples cambios que ocurren a partir de la consolidación de *Uber* a nivel mundial, lo observamos en materia de movilidad, prestación de servicio de transporte, condiciones laborales e incluso formas de percibir el tiempo y espacio porque ahora podemos hacer una

combinación entre los tiempos de trabajo y de consumo en uno solo dado que cualquier momento del día lo podemos monetizar a través de las aplicaciones (Moruno, 2018).

Con el *observatorio de la uberización* pudimos ver las profesiones que están sufriendo que supuestamente están sufriendo cambios con el modelo de operación de *Uber*, estos cambios según muchos autores generan a largo plazo un aumento de la precariedad y la flexibilización laboral así como la pérdida de los derechos laborales de los trabajadores que se inserten en estos trabajos.

Hasta este punto coincidimos en los temores que puede propiciar la expansión de *Uber* a otro ámbitos en un futuro, pero asignar como *uberización* a todo genera una dificultad para poder observar una diversidad de realidades que giran alrededor del trabajo en plataformas digitales, también abarcarlo a otros fenómenos fuera del área del ámbito de un trabajo genera más confusión aún, ejemplo de ellos son las definiciones distintas que encontramos en los diversos diccionarios.

Con este antecedente consideramos que *uberización* solamente debe referirse a un sector concreto, con prácticas empresariales concretas, con unos retos legales concretos (Cañigüeral, 2019), con esto queremos decir que extrapolar las características de *Uber* (contratación, regulación, salario, prestación del servicio, calificación, el etc.) a otras profesiones sería complicado.

Ejemplo de lo anterior es *Airbnb*, a pesar de que funcione mediante una aplicación que conecte a huésped y anfitrión para la renta de un espacio para habitar, no se lleve a cabo un oficio o trabajo ni tampoco se corren riesgos como en *Uber*. De la misma manera pensemos en otras profesiones, ejemplo un médico, por más que se intente replicar el modelo de *Uber* hablamos de una profesión donde es fundamental el grado académico, cedula, especialización, regulación y lugar de trabajo, por más que se intenta desplazar algunos riesgos y costos de operación a estos médicos, no se puede sustituir el lugar de trabajo que sigue siendo un hospital.

Además utilizar el término *uberización* como un fenómeno actual sin trasfondo histórico oculta todos los cambios que ha implicado la relación capital-trabajo, no habla de la convergencia entre tecnología, trabajo y formas de organización de trabajo que emprende el capitalismo como forma de dominación social.

De ninguna manera se cuestiona los cambios que produce el modelo de *Uber*, ni tampoco los posibles cambios a futuro que puede llegar a generar, más no podemos hablar de *uberización* de la economía o *trabajador uberizado* a la ligera sin tener en cuenta los cambios históricos en la concepción que tenemos del trabajo y lo que vamos a tratar a continuación como *huida del derecho del trabajo* o mejor dicho, descomposición del trabajo asalariado.

1.2 Economía colaborativa y trabajo digital

Si desplazamos el concepto de *uberización*, queda la pregunta ¿Cómo entender el modelo de trabajo de *Uber*? al tratar de rastrear su origen y el esquema de funcionamiento, encontramos una clave para entender el fenómeno de *Uber* y esta recae en explicar el concepto de la economía colaborativa que según Javier de Rivera González, la economía colaborativa consiste en un modo de organización que establece un sistema de intercambios en los cuales participan pequeños productores particulares y profesionales, cuyo fin consiste en ofrecer bienes y servicios a precios más asequibles sin la intervención de intermediarios más que el individuo que solicita un servicio o bien y el prestador o vendedor de dicho bien o servicio (González de Rivera Outomuro, 2019).

El objetivo de la economía colaborativa, según la socióloga Alexandra J. Ravenelle, reside en revertir las desigualdades económicas, contrarrestar la destrucción ecológica, fortalecer el espíritu de emprendimiento y generar oportunidades de empleo para individuos y pequeños productores (Ravenelle, 2020). Las actividades en los cuales se puede realizar con la economía colaborativa son muy variadas, van desde el alquiler de alojamiento vacacional, pasando por la compra/venta de artículos, la realización de tareas hasta actividades de transporte y el alquiler de coches, básicamente cualquier actividad o trabajo puede ser realizado desde la economía colaborativa.

Uber se buscó hacer suyo el discurso de la economía colaborativa al momento de hablar sobre compartir tu coche con otras personas para viajar a un destino, es decir, si yo conduzco de un punto A hacia el punto B, y en el trayecto encuentro a una persona que se dirige hacia B, se puede compartir el viaje, así puedo obtener una pequeña ganancia y la persona llega al punto cercano a B.

La definición de economía colaborativa adquiere una nueva dimensión cualitativa al momento del desarrollo y expansión del Internet, esto da una mayor participación de la población principios del año 2000, Lisa Gansky ofrece una definición más acorde al papel que juega el Internet:

“La economía colaborativa es toda aquella compraventa que se lleva a cabo entre particulares a través de una plataforma digital, es decir: el bien (o servicio) que se va a vender corresponde a una persona física y la parte compradora (o contratante) también debe ser una persona física” (como se citó en Angulo Sevilla, 2019)

Pero si hemos de dar fecha de inicio a este fenómeno a nivel mundial bien lo podríamos ubicar con la crisis de 2008 y la publicación *What's mine is yours: The rise of Collaborative Consumption* de Rachel Botsman y Roo Rogers en 2010,

Un problema antes de continuar, la idea central de Rogers y Botsman consiste en que puede existir un nuevo modelo de consumo, basado en la colaboración entre particulares para satisfacer sus necesidades materiales, y dotado de un gran potencial para transformar la sociedad y resolver problemas como la crisis económica y ambiental, para Rogers y Botsman el problema central está ubicado en la esfera del consumo entre particulares y su propuesta tiene como objetivo recuperar la experiencia comunitaria; aquí la tecnología puede potenciar las formas cooperativas del pasado, y en términos generales, generar una mayor igualdad social y económica (González de Rivera Outomuro, 2019).

Arun Sundararajan, profesor de la Universidad de Nueva York, publicó en 2010 un libro titulado *The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-based capitalism*, podemos encontrar cinco puntos que necesitamos resaltar (Sundararajan, 2016):

1. Largely market-based (Basado en un gran mercado): La economía colaborativa crea mercados que permiten el intercambio de bienes y la emergencia de nuevos servicios, resultando una actividad potencial que eleve la actividad económica.
2. Se crean nuevas oportunidad para todos para obtener ganancias, desde cualquier conocimiento hasta cualquier habilidad puede generar un tipo de ingreso.

3. Crow-based “networks”: La oferta de bienes y servicios procede de los ciudadanos, no de las empresas, las operaciones se llevan a cabo en plataformas de mercado y no a través de instituciones reguladoras.
4. Línea poco clara entre lo personal y lo profesional: se comercializan actividades entre particulares, cualquier actividad puede estar sujeta a la economía colaborativa y por ello cobrar una comisión.
5. Línea confusa entre pleno empleo y servicios puntuales, entre trabajador independiente y trabajador de tiempo completo por contrato laboral. Muchas actividades de la economía colaborativa están absorbiendo actividades principalmente del sector terciario (Sundararajan, 2016).

La clave de la economía colaborativa consiste en la eliminación de los intermediarios, es decir, al facilitar las transacciones entre individuos traería consigo una nueva gama de productos más económicos y con mayor accesibilidad para el consumidor, pero una de los principales problemas de este modelo es la competitividad entre proveedores, es decir, existe una ventaja considerable frente a la economía tradicional insertado en la formalidad (registrados ante la autoridad y con pago de impuestos) debido a que no pagan impuestos y no tienen la necesidad de recurrir a permisos para operar, esto da una ventaja significativa al reducir costos y maximizar las ganancias.

La idea original de la economía colaborativa es puesta en tensión al momento en que se convierte en un nuevo campo de oportunidades para empresas que hagan uso de plataformas virtuales que permiten la conexión entre empresario, cliente y trabajador, es decir, se empieza a resquebrajar el modelo ideal de la economía colaborativa porque los usuarios se conectan a través de la plataforma con una serie de trabajadores disponibles para la prestación de un servicio a cambio un pago al prestador del servicio más una comisión a la empresa.

Podemos observar aquí una distorsión de la economía colaborativa, ya no es un modelo en el cual se da el encuentro entre particular y particular para desarrollar una actividad, sino que ahora observamos el encuentro entre particular con particular mediado por la empresa. En un primer momento, lo que debido ser una opción para reducir las desigualdades sociales al potenciar a pequeños productores ha sido absorbida por las empresas que fijan

un precio determinado por la transacción antes de su realización, que cooptan el mercado y obtienen una ventaja competitiva sobre competidores tradicionales, por ejemplo *Uber* con respecto a los taxis, *Airbnb* con respecto a los hoteles y ejemplos así.

Las compañías que hacen suyo la economía colaborativa pueden adaptarse con mayor facilidad a las condiciones y demandas del mercado, dado que en este modelo la dependencia hacia la demanda es muy significativa, una temporada con mayor demanda exige mayor cantidad de trabajo y por ende de personal para laborar, caso contrario, una temporada de bajo consumo pide menores cantidad de personal; llegamos a un punto en el que el mercado va a regular la cantidad de trabajo y trabajadores, tanto entre particulares como de la empresa.

Otro punto polémico de la adopción de la economía colaborativa por las empresas son sus trabajadores que proveen servicios y productos, al no estar regidos bajo un esquema de contratación o de horario fijo de trabajo, cualquier individuo puede emplearse en este tipo de negocios y dedicar el tiempo que considere justo, en otras palabras, el trabajador debería de disponer de mayor autonomía e independencia para fijar sus metas de trabajo y emplearse en el momento que considere oportuno. Esto genera una flexibilidad en cuanto al tiempo de trabajo, dado que no es necesario que un trabajador labore un determinado tiempo en su actividad y/o produzca una determinada cantidad de bienes, en teoría, el trabajador tiene la potestad de no aceptar los encargos que no desee realizar o no esté en condiciones de realizar.

Estos puntos contradicen a las características y expectativas que Arun Sarandharajan, Rachel Botsman y Roo Rogers hablaban sobre la economía colaborativa, si nos remitimos al caso de Arun Sarandharajan, vemos que con la participación de las empresas con este esquema podemos decir que la economía colaborativa no genera nuevos mercados, sino que se apropia de un mercado ya existente como el caso de *Uber*. No generan necesariamente nuevas actividades o nuevos servicios, sino que vemos una transformación de las actividades a partir de la tecnología, dándoles un nuevo alcance pero al mismo tiempo genera circuitos cerrados en donde el individuo que no tenga acceso a estas aplicaciones o estos dispositivos no puede participar ni como consumidor y mucho menos como productor o prestador de servicios.

Los mismos productores y prestadores de servicios que busquen emplearse en la economía colaborativa se ven en la necesidad de optar por una de dos opciones: una, insertarse como trabajador en una compañía (generando una relación laboral en donde pierde autonomía, flexibilidad y está fijado a las metas y reglas de la empresa) o trabajar por sí mismo, generando sus propias red de contactos en una condición de incertidumbre dado que deben enfrentarse a otros competidores, eso sin mencionar en ambas opciones hay una alta vulnerabilidad en el sentido de que al realizar dicha labor se enfrentan en una situación de incertidumbre e inseguridad porque no tiene prestaciones, ni salario y debe emplear sus propios recursos.

Consideramos que relacionar a *Uber* como un ejemplo de las virtudes de la economía colaborativa no sería adecuado, Adrián Todoli Signes menciona acertadamente que las empresas que laboran vía plataforma que se atienen a una actividad concreta, ejercen un control mucho mayor sobre sus trabajadores, tal como como lo haría una empresa tradicional, la compañía ejerce un control o tiene del derecho de controlar lo que hace el trabajador y como lo hace; es la empresa que paga al trabajador por la prestación del servicio (aunque exista una opción de pagar directamente al prestador del servicio) o está se queda una comisión de las ganancias del prestador del servicio. Finalmente, queda de lado la idea de la autonomía, libertad o capacidad de negociación que tienen los prestadores del servicio como *Uber* para fijar los precios de operación y tiempos.

Consideramos que la economía colaborativa no es la que produce por cuenta propia una mayor precarización de los trabajos, es decir, su objetivo siempre fue optimizar recursos existentes para la prestación de un servicio sin que ello significa un beneficio empresarial, además se genera una idea colectividad donde se busca compartir recursos y bienes, así como aprovechar las habilidades de los individuos puestas al servicio de una comunidad.

Las transformaciones laborales que produce la economía colaborativa potenciadas por el internet y las empresas nos retraen al viejo debate de como la tecnología va transformando las relaciones laborales, de acuerdo a Francisco Trilla, la interacción entre tecnología y empleo actuaría en modo tal de hacer desaparecer millones de puestos de trabajos y serían sustituidos a mediano plazo por puestos de trabajo inferiores a los previamente destruidos (Trillo Párraga, 2016).

Si bien el debate aún continua, consideramos que hay una realidad económica en donde las prácticas empresariales han encontrado en la técnica y la tecnología una herramienta fundamental de innovación para una mejor calidad del bien o servicio que se pretende prestar en un determinado mercado, donde se mantiene casi inalterados ciertos elementos constitutivos de las relaciones de subordinación entre prestadores y productores de los bienes y servicios, además la economía colaborativa reproduce las transformaciones del mercado laboral fuertemente marcado por la precarización a través de formas de gestión y organización del trabajo.

Un problema constante en nuestra sociedad y que está siendo evidente a nivel mundial son las condiciones de precariedad del trabajo que se está experimentando en los tres sectores económicos, parece ser que no es un problema que solamente exista en un país en un momento determinado o provocado por un elemento emergente, sino que se está volviendo constante esta precarización del trabajo y las enormes dificultades para acceder a un trabajo bien remunerado que logre el bienestar para el individuo y la familia, este deseo insatisfecho lleva en consecuencia a otras expresiones de violencia y problemáticas sociales que son difíciles de rastrear.

Byun-Chul Han en *Psicopolítica* menciona que la búsqueda de auto realización del individuo es tan importante que el sujeto llega a un punto en donde se habla de auto-explotación, si bien el término resulta polémico, Han acierta en que existe una violencia neuronal que afecta a los individuos y que los obliga estar en un estado de alerta para siempre rendir en sus empleos, independientemente del trabajo y sus condiciones, el individuo se encuentra en un estado de vulnerabilidad que lo lleva a una carrera por siempre estar cumpliendo con sus objetivos tanto a nivel empresa como a nivel personal.

Llegado a este punto, debemos preguntarnos qué significa un trabajo, porque esta actividad representa una de las piedras angulares del sistema capitalista y como la ausencia de este genera un problema. Por tal motivo partimos de la definición de trabajo para empezar analizar las contradicciones entre un trabajo decente y uno precario. Según la *Organización Internacional del Trabajo* (OIT) definen al trabajo y al empleo de la siguiente manera

El conjunto de actividades humanas, remuneradas o no, que producen bienes o servicios en una economía, o que satisfacen las necesidades de una comunidad o proveen los medios de sustento necesarios para los individuos. El empleo es

definido como “trabajo efectuado a cambio de pago (salario, sueldo, comisiones, propinas, pagos a destajo o pagos en especie) sin importar la relación de dependencia (si es empleo dependiente-asalariado, o independiente-auto empleo (Organización Mundial del Trabajo, 2004).

En la sociedad capitalista la figura del trabajo adquiere una relevancia total debido a que se presenta como la plataforma para la realización de los individuos, el investigador Enrique de la Garza menciona la centralidad del trabajo en esta sociedad:

El trabajo como las propias necesidades, puede tener un substrato objetivo, pero es también construcción social; el trabajo como actividad es, por lo tanto, objetivo y subjetivo, como en Marx, para quien el proceso de producción es proceso de valorización y proceso de trabajo. Este último no se reduce a actividades físicas, ni siquiera a las mentales que desempeña el trabajador, porque es una relación social; como tal, es interacción inmediata o mediata con otros hombres que ponen en juego relaciones de poder, dominación, cultura, discursos, estética y formas de razonamiento. Es decir se trata de la función caleidoscópica del trabajo...” (Garza, 2000)

Con base en lo anterior, los tiempos de vida se puede dividir en dos grandes esferas, un tiempo para el trabajo y un tiempo para el consumo, si se busca acceder a un bienestar para uno mismo y/o para la familia es necesario incrustarse en el mercado laboral y desarrollar alguna actividad remunerada, aquí hablamos ahora de las condiciones del trabajo y lo que puede aportar para el desarrollo de los individuos. La OIT maneja el concepto de *trabajo decente* que sintetiza las aspiraciones de las personas durante su vida laboral, según la OIT un trabajo decente no sólo se queda en una relación contractual en la cual se presta un servicio o se produce un bien a cambio de un salario que se considera “justo”, sino que este trabajo debe mejorar las perspectivas del desarrollo personal e integración social.

El concepto de trabajo decente adquiere una importancia vital para las instituciones, ejemplo de ello es la *Organización de las Naciones Unidas* (ONU) mediante *La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* publicada que se publicó en 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas y queda plasmado en el documento titulado *Agenda 2030 y los objetivos de Desarrollo Sostenible. Una oportunidad para América Latina y el Caribe* publicado en mayo de 2016, se hace referencia a que solo es posible conseguir un desarrollo económico sostenible a partir de la figura del trabajo decente, es decir, se deben crear las condiciones para generar oportunidades para todos, dicho documento plantea que

un objetivo para el año 2030 es “lograr el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todas las mujeres y hombres, incluidos los jóvenes y las personas con discapacidad, así como la igualdad de remuneración por trabajo de igual valor” (Naciones Unidas, 2018).

De igual manera, muchos organismos internacionales se han proclamado por el trabajo decente como un método para solventar cualquier crisis económica e incluso lograr el desarrollo sostenible, se hace una relación de que el trabajo decente además de permitir mejores condiciones de vida hace posible el desarrollo de la democracia en los países.

Sin embargo, en un informe publicado en febrero de 2019 por la OIT titulado *Perspectivas sociales y del empleo en el mundo: Tendencias 2019* mencionan que el principal problema del empleo en el mundo son las malas condiciones de trabajo, el informe hace énfasis sobre la necesidad de los gobiernos por asegurar el empleo formal, la seguridad social y el goce de los derechos laborales, cosa que no ocurre en todos los países. Además hace una mención al riesgo de los nuevos modelos de negocio, posibles gracias al desarrollo de la tecnología, que socavan los logros de la clase trabajadora, como la formalidad laboral, prestaciones laborales, seguro y normas del trabajo. (International Labour Organization, 2019).

La mención a los nuevos modelos de negocios a partir de la tecnología que se incrusta en la denominada *economía digital* y es motivo de preocupación para la OIT, en su informe titulado *Trabajar para un futuro más prometedor* la OIT hace un llamado a los organismos a que se regulen los trabajos que surjan por las aplicaciones digitales, dado que pueden recrear prácticas laborales que se remontan al siglo XIX y que las futuras generaciones se conozcan como *jornaleros digitales* (Organización Internacional del Trabajo, 2019), el llamado es muy explícito al buscar encauzar y administrar la tecnología en favor del trabajo decente; al final las empresas que emplean tecnología digital como plataformas generan nuevos retos para la aplicación efectiva de las protecciones laborales.

El surgimiento y la consolidación de los trabajos vía aplicaciones es motivo de controversia tanto para la OIT como para los gobiernos por las relaciones que tiene con sus trabajadores, aunque el termino trabajador dentro de una aplicación es cuestionable por las reglas que se manejan, es decir, al momento de asociar la tecnología con nuevos modelos de trabajo tenemos como resultado una transferencia por parte de la empresa hacia sus trabajadores en

cuanto a instrumentos de trabajo, decisión en cuanto a su tiempo de trabajo e incluso los riesgos que pueden correr.

Las aplicaciones están cambiando el panorama del trabajo en cuanto a la relación individuo con la figura del empleo, incluso vienen a debatir ideas tan claras que tenemos sobre el trabajo como jornada laboral, salario, prestaciones sociales e incluso la forma en que se lleva a cabo la socialización, los trabajos por aplicaciones están produciendo cambios a un ritmo acelerado en muchos ámbitos de la vida cotidiana.

Hasta aquí conviene precisar que no se pretende analizar todas las tecnologías digitales ni sus efectos sobre el empleo y el trabajo, porque eso ampliaría demasiado el espectro de análisis que saturaría el presente trabajo, mencionemos un ejemplo rápido, desde el simple hecho de utilizar un celular o computadora con acceso a internet y responder a una necesidad del trabajo ya hay un efecto de la tecnología sobre el trabajo, por tal motivo, conviene precisar sobre qué forma particular de trabajo vía aplicación vamos a centrarnos y qué efectos puede tener para desafiar al concepto de trabajo decente.

La emergencia de las plataformas digitales, según la OIT, supone uno de los cambios más importantes acontecidos en el mundo laboral en los últimos diez años, consideramos que es necesario mencionar que para la OIT, y para efectos del presente trabajo, el trabajo en las plataformas digitales se divide en dos tipos:

- *Plataformas en línea*- el trabajo se terceriza mediante convocatorias abiertas a una audiencia geográficamente dispersa
- *Aplicaciones móviles o apps* – en las que el trabajo se asigna a individuos situados en zonas geográficas específicas.

La proliferación de estos tipos de trabajo por aplicaciones móviles ha generado un temor que se remontan desde los primeros momentos de la introducción de la máquina en la fábrica y que Marx detalló en *El Capital* con el movimiento Ludista y el Cartismo. El temor de que la tecnología desplace al ser humano en el lugar de trabajo y genere una ola de desempleo ha sido recurrente en el sistema capitalista, pero la OIT señala un problema que es aún más importante y vamos a retomar, según la OIT “la mayor parte del trabajo en plataforma digitales no está sujeta ninguna normativa laboral, de modo que los trabajadores

tienen poco control sobre cuándo tendrán trabajo o sobre las condiciones de este” (Organización Internacional del Trabajo, 2019).

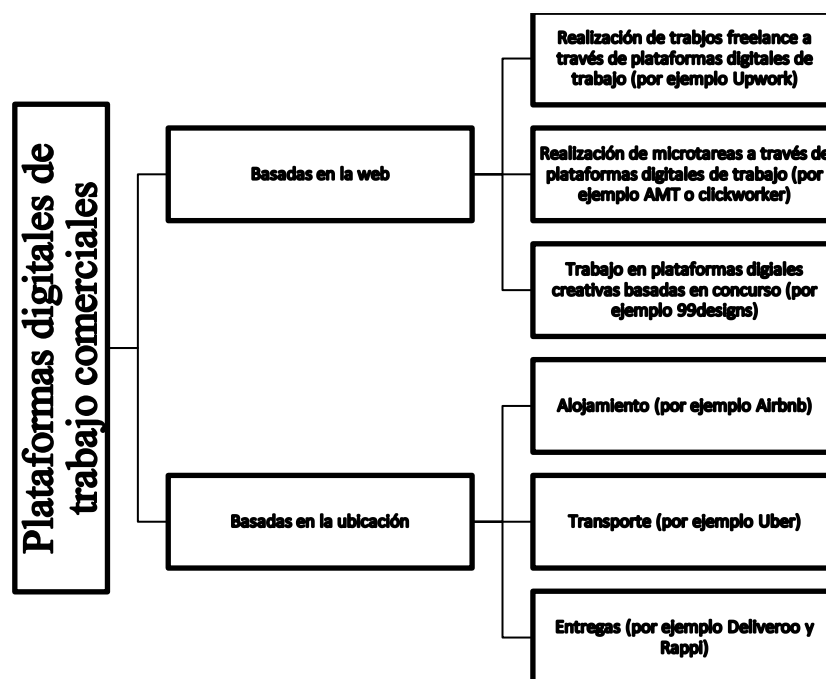
Un trabajo en plataforma digital es una manera de *outsourcing* o externalización de la actividad, derogándola a un tercero, la OIT así como varios autores españoles que han analizado el fenómeno de Uber hablan de *crowdsourcing* y se define de la siguiente manera:

El acto de aceptar un trabajo que en algún momento fue realizado por un determinado agente (empleado, independiente, o empresa separada), tercerizándolo a un grupo de personas indefinido y generalmente grande, mediante una convocatoria abierta que normalmente se ha por internet (Organización Internacional del Trabajo, 2019).

Las plataformas digitales de trabajo se han vuelto el soporte de una gran variedad de tareas, una manera de operar es mediante la asignación de tareas a individuos concretos, podemos categorizarlas de la siguiente manera:

Figura 1

División de las plataformas digitales de trabajo comerciales según la OIT



Mapa conceptual construido a partir del informe *Perspectivas sociales y del empleo en el mundo: Tendencias 2019*

Si bien estas plataformas deben su existencia al avance de las tecnologías de la comunicación e información, el trabajo que se genera se asemeja a muchas modalidades laborales que existen desde hace tiempo, la tecnología cumple el papel de intermediario y genera un aumento en la calidad del servicio y bien producido. Ejemplo de ellos son las microtareas, esta modalidad de repartir el trabajo en pequeñas unidades para asignarlas a trabajadores no cualificados hace una referencia al sistema taylorista que es de finales del siglo XIX y principios del XX, algo que si es de tomar en cuenta es la modalidad de pago, en las plataformas digitales el sistema de remuneración se realiza por tarea y no por tiempo, es decir, el método de pago se asemeja a las modalidades de la sociedad pre-industrial en donde el pago parte en función de la actividad realizada.

Las plataformas digitales basados en la web que asignan microtareas son las que tienen una mayor antigüedad en esta modalidad de trabajo digital, es decir, la OIT registra algunas empresas como *Amazon Mechanical Turk*, *Clickworker*, *Crowflower*, *Microworkers* y *Prolific*, las primeras cuatro fundadas entre 2005 y 2010 mientras *Prolific* fue fundada en 2014 en Reino Unido, las dinámicas de estas empresas consisten en asignar microtareas en lo referente al proceso de trabajo o tipo de trabajo a realizar.

Pongamos por ejemplo a *Clickworker*, es una empresa alemana que se dedica a conectar usuarios con trabajadores para la realización de microtareas, dichas tareas varían y pueden ir desde la traducción de textos, clasificación de búsquedas hasta labores de oficinistas. Quien utiliza *clickworker* básicamente va a derogar algunas actividades para que sean realizadas por otras personas afiliadas a la empresa, quien labora ahí decide que tarea puede realizar y la aplicación gestiona una comisión y varía dependiendo de la tarea.

Podemos dar describir algunas actividades que brindan estas aplicaciones a partir del informe de la OIT:

- Recopilación de datos
- Categorización
- Consulta de contenidos
- Verificación y validación
- Moderación de contenido
- Investigación de mercado y revisiones

- Inteligencia artificial aprendizaje automático
- Transcripción
- Creación y edición de contenido
- Encuestas y experimentos

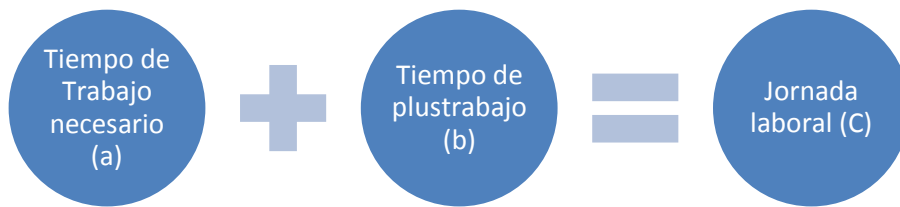
Algo importante a mencionar hasta este punto, las tareas son publicadas en las plataformas, varía según la dificultad de la tarea, existen algunas actividades que son fáciles de realizar o no implica una preparación mayor, pero a la larga si se el individuo que ingresa en estas plataformas busca que sea una actividad con una ganancia importante debe tener ciertas habilidades para tareas más complejas.

A pesar de que estas empresas ya tienen una historia amplia en cuanto a funcionamiento, no acapara la atención de los medios pero si presentan algunos rasgos que más adelante serán trascendentales para el momento de hablar del caso de *Uber*, las plataformas captan a trabajadores bajo la promesa de autogestión de su tiempo, es decir, se ofrece independencia y flexibilidad con respecto a la cantidad de trabajo, el horario y la ubicación, aquí no hay un tiempo determinado para permanecer *conectado* ni tampoco un margen mínimo de productividad.

A pesar de que no existe una jornada laboral con tiempo determinado, se puede dividir el tiempo en el cual los trabajadores están conectados en línea, esto se logra a partir de una división del tiempo en dos: por un lado tenemos al tiempo que pasan los individuos haciendo trabajo remunerado (trabajo real por las que el trabajador digital recibe una paga); y por otro lado, tenemos el tiempo que pasan haciendo trabajo no remunerado, es decir, el tiempo que dedican a buscar tareas, comunicarse con los clientes, con soporte y otras cuestiones referentes a la calidad del servicio, esto se logra entender con el siguiente esquema:

Figura 2

División de la jornada de trabajo según Karl Marx

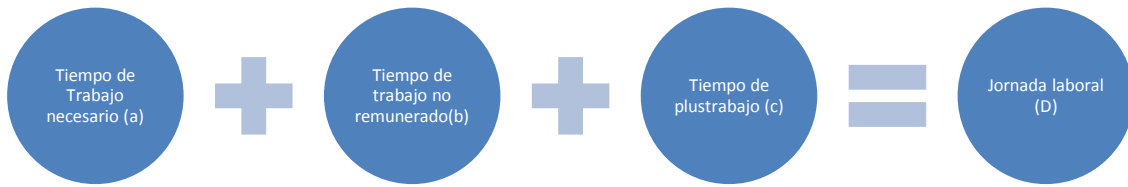


La división de la jornada laboral según Karl Marx es la suma entre el tiempo de trabajo requerido para la reproducción constante del obrero mismo, mientras que el otro factor a sumar es el tiempo del plustrabajo que básicamente es el tiempo que el trabajador destina para el capitalista. Entonces la jornada laboral C es la suma del tiempo de trabajo necesario A más el tiempo del plustrabajo B, al tener claro los elementos a cuantificar se puede desglosar la tasa de plusvalor que es la tasa de explotación que realiza el capitalista al obrero.

Pero esto no ocurre de la misma manera en el trabajo digital, porque para empezar una jornada laboral no está determinada de antemano por una relación contractual, el tiempo de trabajo necesario en una plataforma no está determinado porque depende del volumen del trabajo disponible en la plataforma, y el tiempo de plustrabajo tampoco está determinado, aunque si existe una tasa de ganancia esta se va difuminando debido a estas características del trabajo. Además tenemos que sumar que existe un tiempo de trabajo real o remunerado (momento de realizar la tarea) y tiempo de trabajo no remunerado (búsqueda de tareas o alguna otra actividad que no tiene relación con la tarea en sí el esquema queda de la siguiente manera:

Figura 3

Tiempos del trabajo digital



Al desconocer las variables a, b y c no se puede determinar la jornada laboral y esto se traduce de dos maneras: en primer lugar, las empresas de plataforma pagan por el tiempo efectivo de trabajo, se eliminaron los tiempos muertos o mejor dicho no representan ningún costo para la empresa. Y en segundo lugar, para el trabajador, su tiempo se divide en el tiempo de trabajo necesario para su subsistencia, el tiempo de trabajo no remunerado en el cual está conectado en la plataforma pero no realiza ningún servicio y el tiempo del plustrabajo o la comisión que se lleva la empresa.

Si alguien quiere solamente dedicarse a trabajar en estas plataformas para subsistir, a la larga deberá laborar más allá de ocho horas porque debe *descontar* el tiempo muerto por no laborar pero está conectado gastando electricidad, pagando el servicio de internet más otros costos porque la empresa ya no las asume. Además de tener en cuenta el trabajo necesario para su subsistencia y el tiempo del plustrabajo, pero si desconocemos las cantidades de tiempo debido a la fragmentación del tiempo entonces la explotación es más difícil de rastrear en términos de Marx.

A pesar de que en términos de una remuneración se puedan presentar casos en donde el salario de un trabajador digital sea más alto que el salario mínimo de un trabajador asalariado en un país determinado (ejemplo México), no se puede cuantificar el tiempo exacto para lograr ese salario debido a que los trabajadores digitales están sometidos a ritmos de la demanda, esto genera un ambiente de incertidumbre y en ocasiones puede la jornada de trabajo puede traspasar las ocho horas, pero no existe una compensación o idea de tiempo extra.

Otro punto a destacar es que hablamos de contratistas independientes, es decir no son trabajadores porque no están contratados por la empresa pero si están registrados ante ella

para realizar labores, este problema es causado porque las plataformas se deslindan de toda responsabilidad legal y social para dichos trabajadores.

Ahora tocaremos el tema de las plataformas digitales de trabajo comerciales basados en ubicación, esta manera de operar consisten en tareas asignadas a individuos seleccionados basadas en la ubicación del prestador del servicio en relación con el cliente, las tareas en esta modalidad se asignan a individuos concretos, aquí el trabajador digital no elige que tarea va a desarrollar, sino que es la aplicación quien asigna y define la tarea. Son en estas plataformas donde encaja el modelo de *Uber*, *Uber eats*, *Rappi* o cualquier otra aplicación que tiene como finalidad transportar algo, la selección radica en el posicionamiento del trabajador con el cliente o el producto de cliente.

Uber como hemos visto no es la primera empresa que funciona a partir de aplicaciones digitales de internet, *Clickworker* es más antiguo que *Uber* pero su éxito radica en por otros factores sociales que están fuera del alcance de la misma aplicación.

Aparentemente *Uber* se ha insertado de manera muy eficiente en la solución de movilidad de los individuos en la ciudad, por tal motivo goza de una aceptación alta entre los usuarios del transporte privado, eso sin mencionar las campañas publicitarias que ha manejado y las facilidades de entrar a laborar en dicha empresa, en *Uber* convergen el desarrollo tecnológico de los teléfonos inteligentes, facilidades para el encuentro entre trabajo y capital, además de un contexto social en donde problemas como la inseguridad y las deficiencias del sistema de transporte entre otros son factores para la inserción rápida de *Uber* en el caso mexicano.

A nivel mundial, la rápida expansión de *Uber* en tan poco tiempo genera controversia incluso miedo, según el investigador Phillippe Auvergnon, *Uber* es la punta del iceberg de la denominada *economía colaborativa* que está dominando sectores como transporte, servicios financieros, alojamiento y distribución, transforma empleos como repartidores de comida, moderniza trabajos como choferes y desestabiliza profesiones antiguas como taxistas, guías de museos o trabajadores de hoteles (Auvergnon, 2016).

Estos cambios en las profesiones se dan no sólo por la introducción de la tecnología en aquellos ámbitos del trabajo como lo mencionamos anteriormente, sino que incluso llegan a negar contractualmente toda relación laboral, es decir, quien se emplea en estas

aplicaciones por lo general no goza de un contrato, es considerado socio o trabajador independiente. Consideramos que el caso de *Uber* adquiere gran importancia no sólo por el servicio que presta de transporte privado, sino el modelo de organización que maneja la aplicación, hablamos de la relación que tiene con sus empleados, y que pone a debatir los conceptos de salario y contrato, eso sin mencionar la ausencia de prestaciones sociales y derechos laborales.

1.2 Huida del Derecho del Trabajo ¿qué el trabajo en el capitalismo contemporáneo?

La irrupción de la digitalización y la economía colaborativa sobre el empleo provoca retos a la normatividad laboral, pues está dando lugar a un cuestionamiento sobre la intervención por parte del Estado en la regulación del trabajo, por un lado se habla de una ineficacia del Estado y del Derecho del Trabajo por gestionar el mercado del trabajo y las relaciones laborales, en otro puntos se destaca incluso la ausencia del Estado en la regulación del trabajo.

En la revisión documental, encontramos una amplía discusión sobre el tema del impacto de *Uber* en las relaciones laborales en Hispanoamérica, ejemplo de ello es el abogado Adrian Todolí-Signes, que menciona acertadamente que existen nuevas empresas que al emplear la economía colaborativa y la tecnología hacen menos importante la figura del trabajador subordinado (Todolí-Signes, 2015).

Consideramos que es necesario recalcar la relación de *Uber* con la normatividad laboral, dado que al momento de recabar información sobre el funcionamiento de *Uber* y explicarla con el Derecho del Trabajo, vemos una evasión de la adopción por dichas normativas. En España, a partir de varios estudios que hablan sobre la subdivisión del trabajo y el denominado *crowdsourcing* (*externalización de tareas*), los estudios de aquel país reflejan como a partir de las transformaciones en la organización del trabajo cada vez es más frecuente una evasión de las leyes del trabajo.

El modelo de relaciones laborales que describimos como *crowdsourcing* que lleva a la descentralización de un servicio hacia un gran número de personas en forma de llamamiento o convocatoria es una de las claves para comprender el éxito de las plataformas digitales, es decir, *Uber* no hace una especie de campaña de contratación por

temporada, ni limita el ingreso de *socios*, por tanto es posible enrolarse en una plataforma digital en cualquier momento. La afectación del *crowdsourcing* sobre las relaciones laborales es significativa, porque deliberadamente se excluye de la relación laboral a los prestadores de servicios considerándolos como trabajadores por cuenta propia, aunque presentan otras denominaciones como *socios* o *trabajadores independientes*.

Las empresas de este tipo argumentan que sus *socios* son autónomos dado que tienen una absoluta libertad en la determinación del volumen de su trabajo, deciden el momento de la prestación de servicios y la utilización de medios de producción propios permiten a las empresas justificar la exclusión de una relación laboral y de toda responsabilidad en relación con sus colaboradores (Gines i Fabrellas & Gálvez Duran, 2016).

La figura del autónomo es vital retomarlo y esclarecerlo, Todolí-Sgines menciona que el autónomo se caracteriza por tener una organización propia e independencia para decir cómo prestar servicios con libertad para aceptar o no encargos, aportando medios de producción (materias primas, maquinaria, etc.) (Todolí-Signes, 2015), en teoría el *socio conductor* es un trabajador independiente pero existen prácticas como control de la calidad y recomendaciones por parte de la plataforma y el cliente así como un reglamento para el funcionamiento y penalidades ante un pésimo servicio y el cobro de efectivo por la prestación del servicio.

Para *Uber* los *socios* son trabajadores autónomos, o en el caso mexicano son terceros proveedores independientes, terceros transportistas independientes o terceros proveedores logísticos independientes, esta categoría le son asignados al momento de aceptar el documento titulado *Términos y condiciones* para iniciar a laborar en la aplicación.

Términos y condiciones es un aviso legal en el cual el *socio conductor* debe aceptar si desea hacer uso de la aplicación para trabajar al momento de iniciar su trabajo, si decide rechazarlo no puede acceder a la aplicación, la faceta polémica radica en el punto número dos del documento (los servicios) en el cual aparece lo siguiente y con letras mayúsculas:

USTED RECONOCE QUE UBER NO PRESTA SERVICIOS DE TRANSPORTE O DE LOGÍSTICA O FUNCIONA COMO UNA EMPRESA DE TRANSPORTE Y QUE DICHSOS SERVICIOS DE TRANSPORTE O LOGÍSTICA SE PRESTAN POR TERCEROS CONTRATISTAS

INDEPENDIENTES, QUE NO ESTAN EMPLEADOS POR UBER NI POR
NINGUNA DE SUS AFILIADOS (UBER B.V., 2020).

La prestación de servicios ubicada fuera de un ámbito contractual y salarial ha acarreado un fenómeno que algunos autores españoles han identificado como *huida del Derecho del trabajo*. La *huida* es un término que aparece en el año de 1992 por Miguel-Piñero y retomado por Antonio Baylos en el año 2000 que retrata la posibilidad de que las empresas obtengan prestaciones de trabajo para la producción de bienes o servicios se encuentren organizadas sin el reconocimiento o que no sea calificada bajo el reconocimiento del derecho laboral, esto paradójicamente se basa en la misma contractualidad en donde dos individuos libres acuerdan una prestación de servicio a cambio de una remuneración, sin la necesidad de trabajo, estos de trabajadores dependientes pasan a ser considerados trabajadores autónomos según la reglamentación del Derecho en España.

Los trabajadores autónomos, a falta de una regulación, asumen directamente los costos y no están cubiertos por la normatividad laboral, bajo el pretexto de aceptar lo que *Uber* llama *Términos y condiciones* para laborar en las plataformas digitales, se absuelve a las empresas de dar un salario, definir jornada máxima, horas extraordinarias así como prestaciones sociales (Díaz Olivares, 2018), este fenómeno de la *huida del trabajo* se ha presentado con anterioridad, pero al transformarse las formas de organización y producción del trabajo tiene como efecto secundario, sino es que principal, un alejamiento del modelo de empleo estándar donde los trabajadores perciben un sueldo o salario en una relación de trabajo dependiente (Organización Internacional del Trabajo, 2015).

Ante el fenómeno de la *huida del Derecho del Trabajo*, resulta imprescindible realizar los siguientes cuestionamientos ¿Bajo qué circunstancias funciona el Derecho del Trabajo? ¿Por qué existen resistencias de estas plataformas para adaptarse a las normas del Trabajo? ¿Acaso el avance tecnológico representa un desafío constante a las normas legales? ¿Aceptar la existencia de una relación laboral para los trabajadores zanjara el problema de la precariedad laboral? ¿Puede el Derecho del Trabajo mediante la creación de nuevas categorías atrapar estas formas de organización del trabajo? ¿Puede el Estado seguir siendo intermediario en la relación capital-trabajo?

Para poder contestar lo anterior nos valemos un poco sobre la funcionalidad del Derecho del Trabajo, por Derecho del Trabajo entendemos lo siguiente:

“Derecho del Trabajo es un conjunto de normas relativas a las relaciones que directa o indirectamente derivan de la prestación libre, subordinada y remunerada, de servicios personales, y cuya función es producir el equilibrio de los factores en juego mediante la realización de la justicia social” (Sánchez Alvarado & Dávalos, 2003).

Para dicha actividad nos valemos de la teoría tradicional de las relaciones de trabajo, creemos necesario partir del concepto de la definición del trabajador asalariado para visualizar que características presenta y si los socios de *Uber* encajan con la definición del trabajador asalariado. Para Gines i fabrellas y Gálvez un trabajador asalariado comprende a quienes “voluntariamente presten sus servicios retribuidos por cuenta ajena y dentro del ámbito de organización y dirección de otra persona, física o jurídica, denominada empleador o empresario” (Gines i Fabrellas & Gálvez Duran, 2016), esta relación fija características de una relación laboral: subordinación y dependencia jurídica, ajenidad, voluntariedad y remuneración.

Al hablar de una subordinación del empleado con el empleador. La postura que afirma que si existe una subordinación es mediante el control de la calidad, como conocemos bien, una característica que tiene *Uber* es poder calificar el servicio y conocer el nivel de aceptación que tiene el conductor, sobre ello la empresa va ejerciendo un control de vigilancia sobre los conductores en favor del cliente, una mala calificación del cliente (1 estrella sobre un sistema de calificación de 1 a 5) lleva en automático una investigación sobre las razones por la cual dicho conductor se hizo acreedor a esa calificación, si existe más problemas de esta índole que viola los términos y condiciones se *desactiva* al socio o se le castiga negándole prestar el servicio.

La relación de subordinación es una clave distintiva de la relación laboral, dado que el conductor debe acatar las recomendaciones para brindar el servicio, además al momento de brindar un servicio el conductor no tiene los datos esenciales que le permitan elegir si prestar el servicio o no, aunque en la teoría los conductores pueden negar el servicio, la

existencia de una penalidad implica un dispositivo de control, al final la empresa puede movilizar a sus conductores para conseguir sus fines.

Otro punto a destacar es la remuneración y ajenidad, en la prestación de servicios por parte de los conductores de *Uber* también se visualiza un sistema de retribución y ajenidad, ajenidad debido a que existe apropiación por parte de *Uber* de los resultados de la actividad productiva de los conductores. Retribución porque como sabemos en el método de pago de *Uber* no interviene el conductor, este no determina el precio del servicio, posteriormente la aplicación paga una retribución al conductor deduciendo un porcentaje por acceso a la plataforma.

Lo que respecta a voluntariedad es el principal punto a destacar y polémico, la voluntariedad exige que la prestación de servicios se realiza de forma total y absolutamente libre por determinación del trabajador, pero esto se puede malinterpretar porque no define bien si estamos hablando de trabajadores asalariados o trabajadores independientes, si hablamos de trabajadores asalariados entonces ya debe existir las prestaciones sociales, la delimitación de una jornada laboral máxima y un salario, pero eso no existe en *Uber*, se presenta la paradoja ya comentada anteriormente, es a partir de la libertad del individuo que accede a la negación de ser considerado trabajador autónomo.

De acuerdo con Nicolás Germinal Pagura, durante el siglo XIX y XX el concepto de trabajo fue central en muchas ciencias sociales, constituye uno de los ejes centrales sobre los cuales ha venido discutiendo la teoría social moderna desde su nacimiento en la segunda mitad del siglo XX. De acuerdo con Francisco Zapata, el trabajo y la producción son ámbitos en los que se manifiestan formas particulares de relación social, aquí podemos observar algunos autores como Durkheim, Weber y Marx que tomaron como objeto (no único pero si central) de sus análisis las dinámicas resultantes del proceso de industrialización que se dio en Europa Occidental, y se da la constitución de actores centrales del modo de producción capitalista (burguesía y proletario) que han sido objeto de diversas reflexiones.

Partiendo como base a las relaciones sociales producidos a partir de la figura del trabajo en el sistema capitalista, vemos la producción de bibliografía que describen a profundidad la relación entre el movimiento obrero y la dinámica económica global, especialmente la relación existente entre las transformaciones en la organización y ubicación de la

producción, el poder de negociación de los trabajadores y las pautas históricas a nivel mundial de la conflictividad laboral.

Además la producción académica también se ha centrado en la creación de bloques sociales nacionales e internacionales entre trabajo, capital y Estados. Como argumentan Enrique de la Garza Toledo y Julio César Neffa, se ha periodizado en el medio académico la historia económica de los países capitalistas durante el siglo XIX y hasta comienzos del siglo XXI en varias fases:

- A) *Primera etapa*: Producción tipo artesanal que predominó hasta comienzos del siglo XIX, se caracterizó por una gran variedad de mercancías pocos sofisticadas producidas por artesanos, Marx describe esta etapa como manufacturera, en la cual los obreros no estaban insertos en las dinámicas de la fábrica ni de la máquina, los trabajadores calificados controlaban el ritmo de la producción y de sus procesos de trabajo.
- B) *Segunda etapa*: Corresponde a lo que Marx denominó la *Gran industria* durante gran parte del siglo XIX, en donde la revolución industrial genera cambios en el modo de producción y toma como punto de partida la fuerza de trabajo que se reconoce como personas libres que venden su fuerza de trabajo al capitalista dentro de la fábrica.
- C) *Tercera etapa*: Se generaron nuevas formas de organizar la producción y el trabajo inspirados por la organización científica del trabajo utilizando técnicas y métodos de Frederik Taylor y Henry Ford en la industria y posteriormente en los servicios. Se conoce esta fase como la *producción masiva* de bienes y consumo que consistió en una mecanización del trabajo para la producción de bienes estandarizados realizados por obreros especializados sin mayor calificación.
- D) *Cuarta etapa*: denominada por algunos autores como *toyotismo* (aunque dentro de Japón convivía varios modelos productivos). Se caracteriza por el trabajo por grupos, sistema justo a tiempo, el control total de la calidad genera una producción diversificada. Por otro lado, tenemos el surgimiento de lo que algunos autores han denominado *post-fordismo* en donde se da una combinación entre las tecnologías de la comunicación y el saber social incorporado a la producción del circuito de la

mercancía esto traería como consecuencia la eliminación de empleos tradicional, estables y de tiempo completo.

Los límites del trabajo, su contenido y papel en las teorías sociales, no está desvinculado de formas de interpretar el mundo dominante, pero cambiantes en diferentes periodos de la sociedad, y en particular del capitalismo. Aquí hablamos de modelos productivos que se insertan en modelos económicos; para empezar, el modelo productivo se define como:

La forma en la que, dentro de los países en donde predomina el modelo de producción capitalista, se organizan las unidades económicas, la producción y el trabajo para sostener las tasas de ganancia y obtener los mejores resultados en materia de rentabilidad (De la Garza Toledo & Neffa, 2010).

Una clave para sostener la acumulación de capital en el sector industrial es mediante un incremento en la productividad adoptando nuevas tecnologías, nuevas formas de organización de la fuerza de trabajo y mayor capacitación de su personal, los modelos productivos pueden definirse como compromisos de manejo o gestión de las empresas que tratan de implementarse de modo durable para obtener beneficios, los diversos modos productivos están presentes en una determinada rama de actividad o sector de la economía que se originan para responder a tres desafíos: la configuración de modelos económicos o de desarrollo, la elección de una estrategia de ganancia y, finalmente la adopción o invención de medios para implementarla que sean coherentes entre sí y aceptables por parte de los actores de la empresa.

Un modelo productivo aunque parezca que solo es una forma de reorganizar a la empresa, al involucrarse con modelos económicos, vemos que hay una política macroeconómica que va más allá de la simple empresa, en los modelos económicos es el área de acción para el Estado, tiene lugar en una época histórica y en un espacio determinado, se va adaptando a las circunstancias del mercado, de la demanda, de la producción, la distribución del ingreso y la calidad de vida.

En la siguiente tabla podemos visualizar tres modos de producción de los cuales vamos hablar en este apartado, que han sido verificados por los economistas, trataremos de situarlos en tiempo y espacio para que al momento de hablar de cambios en el proceso de la

organización de la fuerza de trabajo quede incrustado en diversas políticas de modos de producción y modelos de económicos:

Modos de producción	Descripción	Años	Países
Taylorismo	Subdivisión del trabajo en elementos simples que se encaden, se refiere a la organización científica del trabajo conocido como <i>scientific management</i>	Finales del siglo XI a principios del siglo XX	Estados Unidos
Fordismo	Producción en masa y amplios mercados de consumo	1914 con el surgimiento del automóvil modelo T a 1973	Estados Unidos
Toyotismo	Trabajo flexible, aumento de la productividad a través de la gestión y organización (just in time)	1973-¿?	Japón

Los modelos económicos al igual que los modelos productivos no son los mismos a lo largo de la historia, forman parte de ciclos del capitalismo, tienen una vigencia hasta desencadenar una crisis internacional y vuelve a ser reformulado otro modelo y así sucesivamente, es necesario aclarar que la transición de un modo de producción a otro no es algo que ocurre de antemano, o que exista una planeación delimitada, en muchas ocasiones la transición de un modo de producción a otro tardar varios años, incluso décadas. Por otra parte, aunque en el ensayo aparezca sesgado los modos de producción, es decir que al momento de hablar entre fordismo y toyotismo parecería que un modo termino por completo y no es así, ambos modos pueden coincidir en un mismo espacio geográfico, solamente hacemos énfasis en que existe una reorganización que da pie a condiciones para la transformación del trabajo y la fuerza de trabajo.

El *fordismo* acuñado por Antoni Gramsci en los *cuadernos de la cárcel*, aparece como un modo de producción dentro del sistema capitalista, en donde se promueve la transformación del esquema industrial y la reducción de costos, tiene sus inicios con la fábrica de

automóviles de Henry Ford y el salario cinco dólares por una jornada laboral de ocho horas, David Harvey retomando a Gramsci menciona que el fordismo es:

El esfuerzo colectivo más grande que se ha realizado hasta la fecha para crear, con una velocidad sin precedentes y con una conciencia del objetivo que no tiene parangón en la historia, un nuevo tipo de trabajador y un nuevo tipo de hombre” (Harvey, La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural, 1998)

Siguiendo lo anterior, podemos arrancar en un periodo histórico que va de 1945 a 1973, conocido como los *30 años gloriosos del capitalismo* en el cual existió un optimismo en el sistema capitalista para disminuir las desigualdades, según Simon Kuznets el desarrollo del capitalismo llevaría consigo la disminución de las desigualdades a partir de la figura del trabajo y el consumo masivo, en la estructura macroeconómica, el fordismo implicó que los incrementos de la productividad resultantes de la manera de organización tenían como contrapartida una socialización o redistribución de los beneficios a través de la figura del Estado del Bienestar, se hace un sistema híbrido que conocemos como modelo el modelo fordismo-keynesianismo, todo esto da como resultado que los nuevos métodos de trabajo son inseparables de un modo específico de vivir y pensar y de sentir la vida y “se construyó sobre cierto conjunto de prácticas de control del trabajo, combinaciones tecnológicas, hábitos de consumo y configuraciones del poder económico-político” (Harvey, La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural, 1998).

Retomando a Harvey, el sistema de *fordismo-keynesianismo* no debe entenderse simplemente como un mero sistema de producción en masa promovido por las ideas de Henry Ford y Frederick Taylor, sino como una forma de vida total. La expansión del mercado estadounidense para colocar sus excedentes productivos en Europa y América Latina, permitieron la formación de mercados globales y esto incorporó a la población mundial (excluyendo el bloque comunista) a la dinámica global de un nuevo tipo de capitalismo bajo la hegemonía de Estados Unidos.

La relación laboral se convirtió en una relación estatal, surge el corporativismo como un modo de integración en comunidad política en donde se reconoce e incorpora los derechos particulares de las clases sociales en la constitución política del Estado. Esto se traduce en

la implementación de una serie de programas sociales encaminados a reducir los grandes problemas económicos y sociales de la población trabajadora, pero al mismo tiempo mantiene y fortalece la mano de obra que necesita la producción, el Estado se vislumbra como una instancia mediadora del poder de las diversas clases sociales para mantener una estabilidad en el sistema capitalista al ser planificador y promotor del desarrollo.

La crisis de 1973 evidenció los límites del *fordismo-keynesianismo* como método de acumulación del capital pero, ¿a qué se debió la crisis el modo fordista de producción?, algunos autores relatan que se trató de una crisis del Estado del Bienestar al generarse un endeudamiento para sus programas sociales de redistribución del ingreso, esto aunado a la incapacidad del Estado de garantizar en gran escala los objetivos asistencialistas derivado en una crisis de legitimidad del Estado benefactor. Otros autores mencionan la caída de la tasa de ganancia como resultado de elevación de costos salariales sin un aumento simultáneo de la productividad. David Harvey en su libro *Breve historia del neoliberalismo* localiza la introducción de este modelo como un intento de los sectores conservadores en frenar la movilidad social ascendente de las clases trabajadoras así como los reclamos de este sector durante los momentos de dificultad económica en varios países.

No resulta ninguna novedad que el mundo del trabajo haya experimentado transformaciones drásticas desde aquel año de 1973, esto ha sido muy evidente en los países capitalistas avanzados desde la introducción de las políticas neoliberales en Inglaterra y Estados Unidos, pero esto ha generado repercusiones significativas y diferentes en los países del tercer mundo que estuvieron en vías de industrialización para dejar de ser países exportadores de materias primas y lograr a partir del fenómeno de la industria alcanzar el nivel de bienestar de los países capitalistas avanzados.

De acuerdo a Ricardo Antunes, existió una *desproletarización* del trabajo industrial y fabril en los países capitalistas avanzados, esto generó una disminución de la clase obrera industrial tradicional en conjunto con un proceso de desempleo estructural de escala global. Paralelamente se dio un fenómeno de *subproletarización* del trabajo, los empleos se volvieron precarios, flexibles junto con el fenómeno de la subcontratación que tuvo como propósito engrosar el sector servicios, eso sin mencionar un crecimiento importante de la economía informal que se da en países como México.

Regresando a Antunes se comprueba una significativa heterogeneización, complejización y fragmentación del trabajo durante los últimos años del siglo XX (Antunes, 2000). Estos cambios súbitos que se experimentan a partir del modelo neoliberal y la globalización parecen alejarnos de los días en los cuales las teorías sociales reconocían la centralidad del trabajo en sociedad. La crisis del marxismo, el cierre de la alternativa soviética, la irrupción de las tecnologías de la informática, las crisis de las ideologías sindicales, el fenómeno de la desindustrialización, los problemas ecológicos derivados del sistema capitalista, el outsourcing y el denominado *fin de la historia* han generado una ola de pesimismo entre los intelectuales en torno al futuro del trabajo.

Este pesimismo radica en un mayor impacto tecnológico que permitía en términos de Marx una reducción de la dimensión *variable* del capital, resultante del crecimiento de su dimensión constante, o en otras palabras, la sustitución del trabajo vivo por el trabajo muerto, ofrece como tendencia en las unidades productivas más avanzadas (toyotismo por ejemplo) la posibilidad de que el trabajos se aproxime a lo que Marx definió como *supervisor y regulados del proceso de producción*.

Aunado al impacto tecnológico vemos también una transformación en el interior del proceso de trabajo, esto es la suma de la combinación de un avance científico y tecnológico por un lado, el otro factor a sumar es la creciente especialización del trabajo, es decir una mano de obra que es más calificada, Ricardo Antunes habla sobre la *intelectualización del trabajo social*, que en Marx se traduce de la siguiente manera:

Como con el desarrollo de la subsunción real del trabajo en el capital o del modo de producción específicamente capitalista, no es el obrero individual sino cada vez más una capacidad de trabajo socialmente combinada lo que se convierte en el agente real del proceso laboral en su conjunto, y como las diversas capacidades de trabajo que cooperan y forman de máquina productiva total participan de manera muy diferente en el proceso inmediato de la formación de mercancías o mejor aquí de productos —éste trabaja más con las manos, aquél más con la cabeza, el uno como director (manager), ingeniero (engineer), técnico, etc., el otro como capataz (overlooker), el de más allá como obrero manual directo e incluso como simple peón, tenemos que más y más funciones de la capacidad de trabajo se incluyen en el concepto inmediato de trabajo productivo, y sus agentes en el concepto de trabajadores productivos, directamente explotados por el capital y subordinados en general a su proceso de valorización y de producción (Marx, 2015).

Se puede observar que existe un cambio cuantitativo (reducción del número de obreros tradicionales y una alteración cualitativa en donde el trabajador se torna, en algunas ramas, más calificado, supervisor y vigilante del proceso de producción, Ricardo Antunes ve en Marx el surgimiento del trabajador colectivo, cuyo oficio es la oficina, su actividad combinada se realiza materialmente y de manera directa en un producto, pero es indiferente su proximidad o distancia con respecto al trabajo manual directo.

Lo anterior da pie a un proceso de deslocalización de las empresas en donde sus actividades se trasladan a de un país a otro, con el objetivo de reducir costos de producción aprovechar la contratación de una mano de obra más barata y precarizada en países del tercer mundo. A pesar de este proceso de deslocalización, vemos que lo que requiere en cuanto a planificación, diseño, organización o cualquier otra tarea que no sea el ensamblaje directo de un producto puede ser realizado por un individuo que este en otro lugar.

Lo que expresa mejor este nuevo proceso de producción es el *Sistema Toyota de Producción*, al igual que el fordismo, el sistema está basado en la eliminación de tiempo y acciones improductivas para lograr la más alta productividad, hablamos de un sistema complejo de racionalización en donde intervienen dispositivos sobre el espacio fabril y su organización técnica, sobre los trabajadores y sobre las prácticas sindicales.

Su mayor diferencia con el sistema fordista, radica en que en el sistema *Toyota* de producción existe una adaptación total a las necesidades del mercado, en otras palabras, el fordismo se basó en una concepción de producción en masa que deriva en el fomento del consumo de los individuos, aquí no ocurre de la misma manera en el toyotismo debido a que existe una concepción de producir solo lo necesario en el momento justo y en la cantidad necesaria para que no haya desperdicio de tiempo ni de piezas. (Álvarez Newman, 2012)

Otro aspecto a considerar es lo que Álvarez Newman nos define como *fábrica mínima*, en donde el sistema, además de estructurarse a las exigencias del mercado y que esto derivara en una ocupación cada vez menor de trabajadores, vemos que el fenómeno de la subcontratación afecta de dos maneras: en primer lugar, para el proceso de producción se va derogando actividades a otras empresas subcontratadas, al final la fábrica solo fábrica

un porcentaje de los componentes, no necesita fabricarlos más que solamente necesita ensamblar las piezas y las empresas subcontratadas proveerá las piezas y equipo para el funcionamiento de la fábrica principal. En segundo lugar, incluso dentro de la fábrica también se genera una subcontratación de los trabajadores y los puestos de trabajo dentro de la misma; diversas actividades que están ligadas al sector servicios son provistas por otras empresas, este personal queda excluido de la organización sindical aunando la fragmentación social de la clase trabajadora dentro de las instalaciones.

Pero la variante más importante del *Toyotismo* en cuanto a la organización del trabajo de los obreros es el sistema de remuneraciones, este incentivo establece que al sueldo básico mensual corresponde un adicional de determinado porcentaje, estipulado en el contrato, a partir de criterios establecidos por la empresa; este sistema se calcula a partir de la delimitación de objetivos de productividad y calidad fragmentando la fuerza de trabajo por equipos y que a larga premia o no premia de manera individualizada el logro o no de los objetivos.

Desde la década de los años ochenta del siglo XX la nueva fase del capitalismo se canaliza a través del binomio, automatización-financiarización, dicho binomio pone en práctica un nuevo modelo de acumulación con procesos específicos de la forma de organización de la producción. Este modelo a su vez requiere de menos derechos de libertad, derechos sociales e instancias de mediación interclase y se experimenta un periodo en donde el trabajo, tal como lo conocemos está perdiendo la figura del contrato, salario, sin mencionar la ausencia de prestaciones sociales. Al mismo tiempo “asistimos al auge de los discursos conservadores y violentos, reforzándose los tradicionales ejes de dominación colonial, eurocéntrica, racista y patriarcal sobre el trabajo, las y los migrantes y, muy en particular, sobre las mujeres” (Guzmán, Aragonese, & Martín, 2019).

Las teorías sociales cuya centralidad se encontraba en el trabajo dentro de la industria fueron perdiendo vigencia por el tránsito del capitalismo del sector agrícola e industrial a otro de servicios, si en la era industrial el sector financiero tenía como principal función invertir en la economía productiva, caracterizada por la producción de bienes de consumo masificado (fordismo), ahora este sector financiero pasa a hacerse objeto de inversión,

ganancia y acumulación por sí mismo a través de la especulación y al margen de la economía física (Noguera Fernández, 2019).

Poco a poco se fueron intensificando un debate intelectual en torno de los planteamiento de una serie de autores que desde distintas perspectivas sostienen que el trabajo está perdiendo la centralidad que tuvo en la vida social y/o económica de las naciones industrializadas, surgen estudios como el del sociólogo francés Alain Touraine y su obra *La sociedad posindustrial*, Daniel Bell con *El advenimiento de la sociedad post-industrial*, *Adiós al proletariado* de André Gorz y el ensayo de Jeremy Rifkin *El fin del trabajo*.

El papel de la tecnología toma un rol protagónicos, para el caso de Gorz las nuevas tecnologías de la información y la comunicación es la herramienta más importante que tiene el sistema capitalista en su guerra contra las conquistas de la clase obrera, Rifkin va más allá, habla de como la tecnología a la larga va a generar una nueva oleada de desempleos a partir de una reestructuración de las empresas hacia los ordenadores, incluso va más allá al decir que la automatización conduce vertiginosamente a la economía mundial hacia un futuro industrial sin trabajadores.

En la actualidad, por primera vez, el trabajo humano está siendo paulatina y sistemáticamente eliminado del proceso de producción. En menos de un siglo, el trabajo masivo en los sectores de consumo quedará probablemente muy recudido en casi todas las naciones industrializadas. Una nueva generación de sofisticadas técnicas de las comunicaciones y de la información irrumpe en una amplia variedad de puestos de trabajo. Las máquinas inteligentes están sustituyendo, poco a poco, a los seres humanos en todo tipo de tareas, forzando a millones de trabajadores de producción y de administración a formar parte del mundo de los desempleados, o peor aún, a vivir de la miseria (Rifkin, 2010).

La teorización sobre modelos de producción ha sido relevante especialmente para disciplinas y subdisciplinas cuyas perspectivas apliquen dicho concepto tal como lo emplean la economía institucionalista, la economía evolucionista, la sociología industrial y la sociología del trabajos, la ciencia política aplicada a la empresa. Su utilización en la sociología del trabajo hace referencia las etapas en los procesos productivos capitalistas y venían del tratamiento del problema en *el Capital*, en Marx se definen las etapas de la

producción capitalista: cooperación simple, manufactura y gran industria (De la Garza Toledo & Neffa, 2010).

Marx afirmaba que una característica del sistema capitalista era la extracción de plusvalor y esta búsqueda se agudizaría por lo que el propio Marx denominó como *ley de la baja tendencial de la tasa de ganancia*, por tanto, para contrarrestar esta medida era necesario el incremento del comercio exterior, aumento de la explotación del trabajo mediante una reducción aún mayor del salario, incremento del capital accionario y políticas que fomenten el consumo, con dichas medidas se buscaría anular la ley que menciona Marx.

Una manera para poder visualizar esta contra tendencia es mediante el concepto de modelo de producción surge con la gran reestructuración capitalista de los ochenta, vinculado al de reestructuración productiva (tecnología, organización, relaciones laborales, perfil de la mano de obra, culturas laborales y nuevos encadenamiento productivos), que estimuló la subcontratación y la tercerización.

Aunque los modelos productivos que hemos descritos tiene como centralidad el trabajo en la fábrica, para las labores de comercio, la economía política marxista las considera fuera del ámbito de la producción y, por tanto, no se podría hablar en aquellas configuraciones o modelos productivos, sin embargo, como argumenta de la Garza y Neffa, no se puede negar que hay procesos de trabajo en el acto de vender, lo mismo que en bancos y finanzas, y puede hablarse en estas ramas de configuraciones laborales.

Muchos servicios implican la existencia de una relación directa entre productor y consumidor, existe la figura del contrato que se da entre dos individuos considerados iguales, se fija una jornada laboral y un salario. Asimismo en muchos servicios se tiene que incorporar dentro de configuración productiva a otros agentes diferentes de los obreros patrones y clientes, ejemplo el trabajo de los taxistas e incluso los socios de *Uber*.

El concepto de modelo de producción o de configuración productiva habría que darle un mayor dinamismo mediante una inclusión más abierta de los sujetos en interacción, aunque nos hablen en exceso de la automatización de la mano de obra, de la introducción de la tecnología que reemplace al ser humano en diversas tareas y la individualización del

trabajo, vemos que el trabajo sigue teniendo como base a los sujetos, que pueden o no coincidir en sus interacción y en la construcción de sus significados.

No se comparte la idea de que la ciencia y la tecnología se conviertan en la principal fuerza productiva en sustitución del valor-trabajo, entendemos que este es un proceso que tiene como finalidad la reducción de la dimensión variable del capital, resultante del crecimiento de su dimensión constante, o en otras palabras, sustituir el trabajo vivo por el trabajo muerto, pero como nos recuerda Marx, finalmente el único capaz de genera plusvalor sigue siendo el obrero o el individuo que trabaja.

No se puede concretar la eliminación del trabajo como fuente creador del valor, pero, si en cambio se da una transformación en el interior del proceso del trabajo que es resultado del avance científico y tecnológico, es más retomando a Postone en el capitalismo se busca la reducción del tiempo de trabajo necesario en favor de horas de plustrabajo con el objetivo de producir mayor plusvalor que permita continuar con el fenómeno de la acumulación de ganancias.

El fenómeno de *Uber* demuestra con evidencia el intento del sistema capitalista para lograr extraer mayores ganancias a expensas de sus trabajadores, esto lo logra a partir de una *huida del derecho del trabajo* en donde las regulaciones del trabajo no pueden capturar estos tipos de empleos, es entendible este fenómeno debido a que la mayoría de los esquemas de las leyes laborales de los países fueron concebidas a partir del trabajo industrial de estos modos de producción, en donde existía una jornada laboral y un salario determinado por un contrato, en donde la mediación entre obreros y empresarios dio como resultado un sistema de negociaciones en donde se debatían prestaciones sociales y seguridad laboral.

Incluso los esquemas regulatorios del Trabajo se alcanzaron adaptar a los empleos producidos por el sector servicios, pero queda sumamente limitado frente a otros esquemas de trabajo que provienen de la economía informal e incluso de la economía del crimen organizado. El caso de *Uber* es controversial porque no se puede entender a partir del Derecho del Trabajo pero si podemos comprenderlo a partir de los términos de Marx y Postone, a pesar de las formulaciones que preconizaron el fin de las luchas sociales entre

las clases, es posible reconocer en esta sociedad contemporánea la persistencias de los antagonismo entre el capital social total y la totalidad del trabajo.

Ejemplo de ello son los movimientos de los trabajadores de *Rappi*, incluso en esta condición de precariedad laboral, en donde los trabajadores andan por lo regular en bicicleta sin salario ni prestaciones son capaces de organizarse para exigir un cambio en las condiciones laborales, se reconocen ellos mismos como trabajadores, que realizan una actividad sumamente peligrosa que pone su vida en riesgo cada día. Es ahí donde la centralidad del trabajo para generar relaciones sociales aun es vigente, sin importar la introducción de tecnología o la organización del trabajo a partir de la economía colaborativa, es el individuo que realizar el trabajo, para el caso de *Rappi* es el repartidor quien lleva los alimentos.

El caso de *Uber* es más de lo mismo, incluso en un trabajo que se puede considerar individual, aún persisten ideas de una búsqueda de mejoras sociales en sus trabajos, puede llevar mucho tiempo e incluso existe la posibilidad de no poder lograr mejoras sustanciales, pero su organización pone en duda lo que Rifkin definió como el fin del trabajo o el fin de la centralidad del trabajo.

Capítulo 2 De Detroit a Silicon Valley. El capitalismo de plataformas

En los primeros días del mes de Julio los medios internacionales hacían eco de una noticia interesante para los objetivos de este capítulo, dicha noticia tiene que ver con el distrito financiero de Wall Street que cerraba su mejor trimestre desde 1998; a pesar de estar marcado por un trimestre por pérdidas por la pandemia de COVID-19 la noticia es sumamente relevante en medio de una pandemia que ha arrastrado al mundo a una nueva recesión financiera e incluso muchos llaman una nueva crisis del capitalismo.

Para explicar este punto es necesario explicar primero que son los índices bursátiles, uno de ellos es el índice Dow Jones, este es una medición que se constituye por las 30 empresas con mayor capitalización bursátil de la Bolsa de Valores de Nueva York en el momento que hacen la mediación, básicamente es la suma de todos los precios de todas las acciones de todas las 30 empresas para finalmente dividirlo entre un divisor variable que se modifica periódicamente, Dow Jones mide el rendimiento de las 30 empresas más valiosas y a comparación del primer semestre del año que fueron afectadas por la pandemia y fue el peor trimestre con una baja de 23.2%; en este segundo semestre el índice Dow Jones registró un aumento de ganancia de 17.7%, es decir, las 30 empresas detuvieron su depreciación y empezaron a apreciarse más en el mercado, es verdad que habrá que analizar cada una de las empresas pero vamos a eso un poco más adelante (Mars 2020) (CNN Español 2020).

Los índices bursátiles S&P 500, que hace la misma tarea que el Dow Jones pero en este caso para 500 empresas y se considera más fiable por tomar más datos para sacar la medición, para este trimestre reportó un avance de 19.5% después de un primer trimestre con una caída de 20% y el índice NASDAQ que abarca a las empresas tecnológicas mostraron un avance de 30.6%, pero si solo tomamos el semestre de 2020 vemos que Dow Jones reporta pérdidas en su conjunto y Nasdaq reportó una ganancia de 12.06% en un clima desfavorable de una pandemia mundial (Reuters 2020).

Amanda Mars menciona que existe una especie de divorcio entre la Bolsa o el mundo financiero y la llamada economía real, mientras en Wall Street hacían eco de la rápida recuperación, la economía estadounidense y el mundo se encuentran en una situación

complicada debido al creciente desempleo producto del cierre de empresas y establecimientos por la pandemia (eso sin mencionar la cantidad de contagiados y fallecidos). En medio de la pandemia, y teniendo como referencia el índice S&P 500 se observan a cinco empresas que mostraron ganancias en este periodo turbulento; *Apple*, *Alphabet*, *Microsoft*, *Amazon* y *Facebook* se han visto favorecidos por este desplazamiento de la vida cotidiana de lo público al mundo digital debido al confinamiento, siguiendo a Amanda Mars, mientras 495 empresas que componen el índice S&P 500 mostraban pérdidas en el valor de sus acciones cerca del 13%, las cinco empresas mencionadas crecieron un 10%, de hecho las cinco empresas abarcan el 20% del total de acciones de las 500 que componen el índice (Mars, 2020).

Se entiende que hay una separación entre el mundo financiero y la economía real porque finalmente la riqueza que producen las cinco empresas antes mencionadas no se reflejan en la calle, es decir, *Facebook* y *Google* son empresas pero cuyas nóminas de trabajo son pequeñas si se les compara con otro tipo de empresas como *General Motors* que producen autos, además no hablamos de grandes fábricas que para instalarse necesitan una transformación total del paisaje para la instalación de la fábrica, servicios, construcción de vía pública y hogares, como tal no se observa una transformación tan grande del espacio como lo fueron las grandes fábricas del siglo XX aunque no quiere decir que no exista; *Facebook* puede generar ganancias incluso en barrios donde hay ausencia de servicios públicos como agua potable o drenaje, solamente es necesario internet y un celular.

En el capítulo 1 habíamos dado a conocer algunas de las características por las cuales *Uber* se había consolidado como empresa a partir de su capacidad de trasladar a sus empleados la mayoría de los costos de sus operaciones a la figura de los *socios conductores*, también se realizó un análisis de como la economía colaborativa o gig economy que en lugar de presentarse como una alternativa laboral para contrarrestar desigualdades económicas fue absorbida por las empresas generando mayor precariedad debido e incertidumbre a sus empleados; Por último, el primer capítulo señaló algunas cuestiones polémicas en cuanto a la expansión y operación de *Uber* a nivel global pero siempre mostrando una capacidad de adaptabilidad para continuar con sus operaciones y mostrarse a sí mismo como una empresa capaz de soportar los intentos de regulación y la contracción del mercado.

El presente capítulo va estar centrado en las denominadas empresas de plataformas, vale la pena recordar que *Uber* a pesar de concebirse a sí mismo como una empresa de tecnología que funciona como intermediaria entre el usuario y el socio conductor, el éxito de *Uber* radica en la extracción y análisis de datos a través de su plataforma que le permite coordinar los viajes, calificaciones y pagos.

Para este capítulo nos vamos a centrar en como las empresas de tecnología se convirtieron en actores económicos relevantes dentro de un modo capitalista de producción, es decir, este capítulo tiene como finalidad explicar las transformaciones del capitalismo que permiten la creación de las empresas de plataformas y cómo ubicarlas dentro de un contexto más amplio como la reproducción ampliada del capital.

Vale la pena aclarar que esta parte de la investigación no se busca centrar tanto en los fenómenos que afectan a la clase trabajadora, ni tampoco sobre las condiciones de inserción laboral a estas modalidades del trabajo, buscamos hablar de tres fenómenos que afectan la organización de la empresa en el siglo XXI y que en consecuencia afecta también a los trabajadores, entre los tres fenómenos que vamos a hablar son la financiarización, la extracción de datos y el avance tecnológico en las comunicaciones.

Como argumenta Adam Lashinsky *Uber* ejemplifica a la perfección todos los atributos de la ola de la industria de la información y tecnología porque para existir dependió de los avances de otras empresas como *Microsoft*, *Google*, *Amazon*, *Facebook*, pero a su vez estas empresas tienen su raíz en la financiarización, en la extracción de datos y en las comunicaciones. Aunque *Uber* se concibe así mismo como empresa tecnológica igual que *Google*, este capítulo debe cumplir con el objetivo de señalar las diferencias entre *Uber* y *Google* porque son en esas diferencias las que darán pie a una forma de concebir el trabajo en el capitalismo.

Aunque físicamente asociamos a *Uber* con los coches y la historia del automóvil como industria, y esta última la relacionamos con la historia del capitalismo industrial que tiene su origen en Detroit pero, la raíz de *Uber* no es el automóvil sino que es el celular tipo Smartphone cuyos orígenes se encuentran en un pequeño pueblo en California llamado Silicon Valley. Este último ejemplo es la razón del título del presente capítulo “De Detroit

a Silicon Valley” porque para entender a *Uber* es necesario visualizar las transformaciones del capitalismo cuyo centro neurálgico se va trasladando a otros lugares tal como lo fue la traslación de la centralidad del capitalismo en los últimos 500 años de las ciudades del norte de Italia (Florencia y Venecia) a Ámsterdam, de Ámsterdam a Londres, de Londres a Nueva York y la más reciente de Nueva York a Pekín.

Una tarea de esta naturaleza nos dará como resultado una idea general del desempeño de estas empresas de plataformas digitales a nivel global, y en un contexto actual en donde la OCDE menciona el riesgo una guerra comercial por falta de un acuerdo global sobre la regulación de las plataformas digitales, hace de esta tarea una actividad imprescindible si queremos ver el impacto las plataformas a nivel global

2.1 Financiarización del capitalismo

La financiarización o el capitalismo de las finanzas es el modelo hegemónico que tenemos en el mundo y que han modificado la naturaleza del sistema y han planteado una serie de nuevos retos como el endeudamiento, los delitos económicos organizados (ejemplo la evasión fiscal) y los paraísos fiscales así como la consolidación de otro tipo de empresas de carácter tecnológico; el capitalismo financiero tiene como actores principales a los bancos, bolsas de valores, inversores, corredores de bolsa, calificadoras y acciones; así vemos como Wall Street aparece en el imaginario social como el corazón histórico de este tipo de capitalismo financiero y lo que sucede alrededor de este pequeño espacio impacta al mundo aunque no es una relación tan estrecha como creíamos.

La financiarización al igual que otros términos nos sirve para designar un conjunto de cambios que están ocurriendo a nivel global; cada determinado tiempo, un término o concepto surge en el debate académico, se genera bibliografía para analizar el tema y sus repercusiones a nivel mundial, incluso trasciende a la propia academia llegando al público a partir de los medios de comunicación. Ejemplo de ello es la globalización, muchas veces se habla de que vivimos en la globalización y tenemos que adaptarnos a ella; sin embargo el termino globalización no es un fenómeno exclusivo de nuestra contemporaneidad, muchos autores se retoman a una globalización desde 1492 o incluso antes; el termino nunca se ha

definido de una forma precisa y más aún cuando ha sido empleado por las ciencias sociales y las humanidades desde los años noventa.

La financiarización, en cambio y de acuerdo a Costas Lapavitsas, se puede remontar al marxismo, también al poskeynesianismo, con este trasfondo podemos insertar a la financiarización dentro del carácter de la transformación del capitalismo.

Una característica del capitalismo financiero es su capacidad de obtención de ganancias a través de inversiones que no necesariamente caen en las actividades industriales o las actividades comerciales, ahora se puede invertir en cualquier actividad predominando en este caso los avances científicos y tecnológicos, ejemplo de ellos son los avances en las áreas de la comunicación, entretenimiento y médicos.

El capitalismo del siglo XXI tiene sus bases en otros actores que antes no estaban contemplados por el capitalismo industrial y sus instituciones ya no son las fábricas de automóviles que se fundaron en Michigan sino las empresas tecnológicas de Silicon Valley que utilizan la extracción de datos y la creación de entrenamiento.

El sistema capitalista ha venido experimentando desde finales de los años sesentas y comienzos de los setentas cambios profundos en sus estructuras, mucho se ha hablado sobre el derrumbe del Estado del bienestar, el fin del modelo fordista-taylorista y la reestructuración del trabajo y la sociedad a partir del neoliberalismo, pero la financiarización constituye una clave para comprender el surgimiento de otras empresas que están alejadas de las actividades industriales y que se centran en otras áreas. Finalmente el capitalismo contemporáneo mantiene la misma lógica de extracción de plusvalía pero a partir de otros mecanismos como los datos que permiten la creación de empresas de plataformas que sigue estando sustentado en fuerza de trabajo y el gran trasfondo es la financiarización.

Históricamente el sistema capitalista adquiere una capacidad de transformación en tanto busque incesantemente la valorización del capital. Como sistema económico el capitalismo va estableciendo patrones de conducta en su reproducción en periodos históricos determinados y va privilegiando algunos sectores y/o ramas en donde se pueden observar las mayores o más importantes inversiones que llevan a estos a constituirse como los ejes

de la acumulación y de la reproducción del capital. Marx ya nos hablaba sobre la reproducción del capital en cuanto sistema que ya no es solamente la fórmula $D-M-D'$ que representa el ciclo del capital-dinero, o la fórmula $P...M'-D'-M...P$ que significa el ciclo del capital productivo o mejor dicho la reproducción periódica de plusvalor en el capital industrial que contiene los medios de producción y la fuerza de trabajo; hablamos de la conversión del plusvalor en capital que se acumula y se vuelve a incorporar como valor adelantando volviendo a arrancar el ciclo de reproducción en sectores específicos.

La producción capitalista también genera las condiciones sociales y materiales para que dicha reproducción pueda llevarse a cabo de manera intensiva y extensiva por el mundo, además de producir nuevos valores de uso para ser consumidos mediante el mercado, creando así una sociedad de consumo que de acuerdo a Roberta Sassatelli se entiende como una sociedad que satisface sus necesidades vía el capitalismo, generando un círculo en donde toda la producción tiene como finalidad ser consumido para generar ganancias y volver a arrancar el ciclo.

Pero como señalaba Marx está dinámica del capitalismo de acumular lleva consigo algunas contradicciones cuyo origen constituye la ley tendencial a la caída de la tasa de ganancia que expresado algebraicamente dice que $S/(C+V)$, donde S es la plusvalía, C el capital constante y V el capital variable, la teoría implica que a lo largo del tiempo C aumenta más rápidamente que S con respecto a V, por lo cual el cociente disminuye” (Liga por el Partido Revolucionario (LRP-EEUU) 1990), Marx decía que el acrecentamiento del capital constante en relación con el variable debe tener necesariamente por resultado una baja gradual en la tasa general de ganancia si se mantienen constantes la tasa de plusvalor o el grado de explotación del trabajo por parte del capital, a pesar de que puede intervenir otros factores que incidan una baja gradual en la tasa de ganancia (competencia u obsolescencia) el sistema capitalista presenta siempre este fenómeno (Marx 2016).

Siguiendo a Marx, la ley tendencial a la caída puede ser anulada e incluso revertirse con el aumento la tasa de plusvalía que se traduce en una mayor explotación a la clase obrera; abaratando los elementos que componen el capital constante (medios de producción) o disminuyendo el valor de los elementos que integran el capital variable (salarios) (Hermida Revillas 2000). Tal como señala Reinaldo A. Carcanholo, se puede contrarrestar la caída

por ciertos periodos pero a largo plazo estos tendrán consecuencias significativas, eso sin mencionar un agravamiento de las contradicciones que se encuentran en el sistema capitalista. Centrándonos un poco más en cómo hace efecto esta ley en la realidad, señala Carcanholo que empíricamente esto no se puede demostrar como tal, y que la supervivencia económica del sistema está ligada más a la rentabilidad de las grandes empresas, de hecho las empresas imponen cada vez más los problemas de la caída de la tasa general de ganancias a las pequeñas y medianas empresas para lograr subsistir.

Se entiende entonces que la crisis es una parte inherente del capitalismo, una de sus expresiones ocurre a través de la economía, donde las crisis económicas de este sistema son directa o indirectamente producto de una manifestación aguda de la ley de baja tendencial. Aquí las empresas y bancos (actores principales en este plano) buscan compensar estas pérdidas trasladando estas a otros actores; en el caso de las empresas vemos una tendencia hacia la concentración y centralización de capitales y al mismo tiempo de destruir a los menos eficientes o más prescindibles para salvar a otros que tienen mayor trascendencia, además otros factores para solventar esta baja tiene que ver con el uso del créditos, deuda y acciones dando mayor fuerza a los bancos para dirigir la economía.

Pero con las continuas acciones que realiza el sistema capitalista para contrarrestar la ley de baja tendencial y lograr la acumulación de capital se generan contradicciones, es decir, la sociedad capitalista está sostenida en una serie de contradicciones que al momento de expandirse estas contradicciones también lo hacen y no se pueden resolver dado que son inherente al propio sistema pero ¿Cuáles son estas contradicciones?, para este caso Fausto Burgueño nos resume estas que son:

- A) La contradicción que existe entre la capacidad del sistema para incrementar la producción y su capacidad para consumir lo producido (problema de sobreproducción)
- B) La tendencia de las distintas ramas económicas a crecer a un ritmo desigual (problema de desproporcionalidad) debido a lo anárquico de la producción capitalista así como su tendencia al sub-consumo

C) La contradicción que se manifiesta en el carácter social de la producción y el carácter privado de la apropiación que son factores determinantes del desequilibrio y el carácter cíclico de la acumulación (Burgueño 1978).

La contradicción de carácter social es la que más se ha hecho visible en la corta historia del capitalismo a nivel global, esa es la lucha permanente y antagónica que se desarrolla entre los capitalistas (burguesía, oligarquía) y la clase trabajadora, esta lucha entre las dos clases sociales fundamentales del capitalismo ha sido el centro de atención por parte de las ciencias sociales desde su concepción como ciencia a mediados del siglo XIX, llegando incluso a afirmar que el motor de la historia es la lucha de clases.

Las contradicciones y crisis entonces se vuelven una parte esencial de la historia del capitalismo a nivel global, Harvey menciona que las crisis son esenciales para la reproducción del capitalista dado que en ellas sus desequilibrios son confrontados, remodelados y reorganizados para una versión renovada de su capacidad de generar acumulación, Osorio menciona que la crisis sirve como detonante para restablecer nuevas condiciones de rentabilidad del capital y volver a propiciar la renovación de su ciclo de producción, de sus contradicciones económicas y sociales en nuevos estadios.

Las crisis también son momentos de transformaciones en los cuales el capital suele reinventarse a sí mismo y transformarse en algo diferente, ese algo diferente puede ser mejor o peor para la gente por mucho que establezca la reproducción del capital (Harvey, Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo 2014). Volvemos a un ejemplo histórico la crisis del 29 y el ascenso de los totalitarismos dio como resultado la creación un Estado del Bienestar sustentado sobre el pleno empleo y prestaciones sociales que se recuerda con nostalgia el día de hoy; incluso se le denominó los treinta años gloriosos del capitalismo donde se creyó verdaderamente y así lo afirmó Kuznets que las desigualdades sociales se podían resolver con la producción masiva y el consumo masivo. Por otro lado la crisis de 2008 representó una serie de transformaciones en donde el Estado decide intervenir para salvar a los bancos con el pretexto de que si no eran salvados la crisis empeoraría pero eso significó a su vez que no se generara un plan de rescate para los individuos que se habían endeudado por adquirir propiedades en Estados Unidos.

Volviendo a Harvey, para él la crisis no tanto la transformación total de los espacios físicos, sino son cambios espectaculares que se producen en los modos de pensamiento y de comprensión, cambios en las instituciones, en las ideologías dominantes y en las subjetividades políticas; visualizamos cambios en las relaciones sociales y culturales que conforman la vida cotidiana así como cambios en las tecnologías y procesos de organización del trabajo. La crisis generan un cambio en nuestra concepción del mundo y a partir del reordenamiento del capital tanto las empresas como los individuos buscan adaptarse lo antes posible a riesgo de caer en mayores dificultades.

Dicho lo anterior se entiende perfectamente que el capital en cuanto a sistema económico se ha transformado históricamente privilegiando diversos sectores en su proceso de valorización, retomando a Jaime Osorio “el incremento de las inversiones favorece la concentración de capitales, así como tendencias a la monopolización y a la consecución de ganancias extraordinarias por parte de empresas que producen con costos por debajo de la media social” (Osorio 2005). Si nos vamos a ejemplos históricos tenemos al capitalismo mercantil que los europeos llevaron a cabo en Europa durante los siglos XVI y XVIII en donde se invertía dinero a través de las compañías que comerciaban con Asia, América y África; posteriormente tenemos la industrialización o el capitalismo industrial que se produjo desde la segunda mitad del siglo XVIII hasta finales del siglo XX en casi todo el mundo en donde se privilegió a las fábricas, las minas, los nuevos sistemas de transporte e infraestructura como fuentes de inversión (Kocka 2016).

Como señala Juan Pablo Mateo, “la forma de reproducción del capitalismo es al mismo tiempo, de manera implícita o explícita, una respuesta a la cuestión de cómo y por qué ocurre la ruptura de la reproducción, la crisis” (Mateo 2015), al darle una perspectiva histórica al capitalismo, se pone de manifiesto algunas de sus contradicciones que a pesar de pasar más de 150 años desde que lo escribió Marx, estas no han quedado obsoletas sino que se han ajustado de acuerdo a las diversas problemáticas que plantea el capitalismo en cuanto a ecología y recursos naturales; la faceta actual de este capitalista es su predominancia al ámbito financiero, pero esto no es un fenómeno que surge con la crisis del fordismo-taylorismo, a lo largo de los 250 años del capitalismo han existido oleadas de financiarización, ejemplo tenemos lo con el Banco de Inglaterra que patrocinó la expansión

del capitalismo a nivel global y endeudó a las nuevas naciones que se estaban consolidando en el siglo XIX.

La financiarización en cuanto a término es difícil de precisarlo aunque varios autores como el caso Costas Lapavitsas parten de la definición de Gerald A. Epstein y su trabajo *Financialization and the world economy* publicado en 2005 en sus primeras páginas define a la financiarización como “la creciente importancia de los mercados financieros, motivos financieros, instituciones financieras y élites financieras que operan en la economía, acompañadas de las instituciones rectoras del gobierno, tanto a nivel nacional como internacional” (Epstein 2005), Thomas Palley menciona que la financiarización altera la dinámica económica mediante el funcionamiento de los mercados financieros, el comportamiento de las empresas no financieras y el Estado mediante su política económica hacen consolidan la financiarización. El primer paso para analizar el capitalismo financiarizado es determinar los fundamentos monetarios de la expansión de las finanzas, según la economía política marxista, el dinero es la clave de todo porque aporta una base real y teórica de las finanzas, además de que el crédito y las finanzas derivan del desarrollo del dinero como categoría (Lapavitsas 2016).

Jeff Powell argumenta que la investigación marxista relacionada con la financiarización posee una considerable ventaja al contar con una metodología coherente para abordar el tema, desde esta óptica las finanzas, los agentes financieros, las instituciones y el capital financiero, entendidos en una forma amplia y compleja vuelven funcionales o disfuncionales para la acumulación capitalista (Villavicencio y Meireles 2019). Desde el ámbito de la economía política, se utiliza el concepto de financiarización para referirse al renovado ascenso del capital financiero como fracción directora del proceso de acumulación (Alvarez Peralta y Luengo Escalonilla 2011), esto resulta a fin al capitalismo porque se refleja “un patrón de acumulación en el cual la obtención de beneficios ocurre crecientemente mediante canales financieros más que el comercio y la producción de mercancías” (Krippner 2005), Engelbert Sockhammer y Francois Chesnais mencionan que la financiarización ha dado lugar a un régimen de acumulación con predominancia financiera o un régimen de acumulación guiado por las finanzas (Villavicencio y Meireles 2019).

Como se mencionó anteriormente, Karl Marx en *El Capital* realizó una revisión sobre el crédito y el interés a partir de lo que denominó el capital que devenga interés; Marx veía que el dinero puede ser transformado, sobre la base de la producción capitalista, en capital, y en virtud de esta transformación se convierte de un valor dado en un valor que se valoriza a sí mismo, que se automultiplica. El desembolso de dinero en capital permite arrancar el ciclo de D-M-D' es decir el capital comercial o capital industrial de donde se extrae plusvalía, con un ejemplo Marx nos menciona sobre la capacidad de producir 100 libras a 120 libras gracias a la cesión que realiza un prestamista a un individuo que actúa como el capitalista que utilice el dinero como capital y arrancar el ciclo con la promesa de una vez concluido devolver el préstamo más una pequeña porción de la ganancia producida; a esto Marx lo denominó interés o la parte de la ganancia que el capital actuante debe abonar al propietario del capital (Marx 2016).

Volviendo a tomar el ejemplo de las 100 libras se prestan bajo la condición de que este dinero entren como capital en la compra de medios de producción (capital constante) y pago de fuerza de trabajo (salario) y que al final de este ciclo se recupere el préstamo más un interés, bajo esta modalidad Marx afirma que la relación capitalista alcanza su forma más externa y fetichista debido a que el capital que devenga interés aparece directamente sin la mediación del proceso de producción y circulación, el dinero se vuelve generador de dinero (Marx 2016).

El interés emerge como una fracción de las ganancias generadas por los proyectos de inversión de los capitalistas prestatarios, bajo estas circunstancias, el dinero adquiere un valor de uso peculiar que le permite funcionar como capital, con la capacidad de iniciar el circuito del capital pero sobre todo ampliarlo. Así el dinero adquiere un valor de uso y puede ser negociado como una mercancía peculiar, el dinero posee el valor de uso peculiar de poder generar ganancias promedio, por tanto, el dueño de una suma de dinero puede separarse de ella temporalmente, para posteriormente apropiarse de una parte del beneficio potencial. El dinero al convertirse en una mercancía se le asigna una medida en el cual se compra o se vende la capacidad generadora de ganancia, se discute su capacidad de generar potencialmente beneficios así como discutir la tasa de interés o la capacidad del prestatario por generar las ganancias.

El dinero es precisamente la forma en donde se borra la diferencia de las mercancías como valores de uso, y por tanto, la diferencia de los capitales industrial que constan de estas mercancías y sus condiciones de producción, esto tiene varias consecuencias que debemos enumerar: 1) se difuminan o se hacen más difícil de observar la explotación (extracción de plusvalor) en el trabajo debido a que el capital dinerario no le interesa el cómo se emplean los medios de producción y la fuerza de trabajo porque su mayor objetivo es la generación de ganancia. 2) También se torna borroso las condiciones (espacio) del trabajo debido a que lo más importante para el capital dinerario es la inversión más no las condiciones de labor de los trabajadores, para eso se delega esta actividad a otros individuos (capitalistas), al final el antagonismo social se vuelve difuso. 3) Cualquier actividad que generé ganancia se torna en oportunidad para invertir, en todo préstamo su reintegro en forma de interés es en forma de dinero.

Aquí Marx en teorías del plusvalor ya observaba una especie de divorcio entre la realidad económica y su traducción en términos financieros, es decir hay una diferencia entre capital real y capital ficticio; siendo el capital ficticio las acciones y obligaciones emitidas por las empresas, créditos bancarios, obligaciones gubernamentales para el financiamiento de la deuda pública, etc., todo este capital siempre se encuentran en fluctuación y las transacciones financieras que ocurren, acaban por hacer invisible el proceso (trabajo) de producción de ganancia, se pierde toda conexión con el proceso real de valorización del capital y se consolida la idea del capital como un autómatas que se valoriza por sí solo (Dussel 1990).

Históricamente la financiarización se fue consolidando hacia finales del siglo XIX en Europa (Inglaterra y Alemania) este primer ascenso y consolidación de las finanzas condujo a un primer debate del término por parte del marxismo, para Costas Lapavistas el punto de partida en esta corriente es Rudolf Hilferding, en su obra El capital financiero el autor hace una relación estrecha entre bancos e industria que con el tiempo conduce a la aparición del capital financiero. Lenin construyó el núcleo teórico de su análisis del imperialismo tomando prestado el concepto de capital financiero de Hilferding, para el caso de Lenin pone mayor énfasis en la tendencia al monopolio de los capitales industriales y bancarios; aunque Lapavistas menciona que existe similitudes entre este proceso de financiarización

con el que surge a partir de la crisis del fordismo-taylorismo; ni Hilferding ni Lenin buscaban explicar el ascenso y la consolidación de las finanzas como el resultado de la huida del capital hacia la esfera de la circulación (Lapavitsas 2016).

El concepto de Hilferding sobre el capital financiero es el siguiente:

“El capital financiero significa la unificación del capital. Los antiguos sectores separados del capital industrial, comercial y bancario se hallan bajo la dirección común de la alta finanza, en la que están vinculados personalmente los señores de la industria y de los Bancos. Esa unión tiene como base la eliminación de la libre competencia del capitalista individual por los grandes uniones monopolistas. Con ello cambio incluso la naturaleza de la clase capitalista con el poder del Estado” (Hilferding 1963)

En una etapa temprana, el capital industrial competitivo tenía necesidades de financiación bastantes simples. Los capitalistas necesitaban de financiamiento externo para la compra de elementos que le permitan arrancar el capital circulante que se podían reponer con facilidad y en plazos de tiempo cortos; pero con los bancos esta operación se va complejizando, el capital industrial ahora requería crédito no sólo para la adquisición de capital circulante sino de adquirir maquinaria y aumentar la fuerza de trabajo y este esfuerzo superaba con creces su capacidad de autofinanciación y necesitaba largos periodos de tiempo para solventar la deuda. Aquí entra el papel del dinero y la deuda, se necesitaba mayor flexibilidad del capital (en la forma dinero) para el arranque de los ciclos del capital, para asegurar estas inversiones los bancos empezaron a adquirir el control efectivo de las corporaciones industriales como resultado de su posición estratégica.

Otro actor importante en el proceso de la financiarización es el Estado, Harvey menciona un nexo entre el Estado con las finanzas, alude a la confluencia del poder estatal con el financiero y discrepando de la tendencia a considerar al Estado y el capital como entidades separadas, para Harvey hay estructuras de gobernanza (Departamentos del Tesoro, Secretarías para recaudación de impuestos y Bancos Centrales) en las que no se puede separar la circulación del capital de la gestión estatal. De la misma manera se cumple una relación inversa cuando los impuestos fluyen hacia las arcas del Estado y cuando las funciones del Estado se monetizan o recurren a las entidades bancarias para los préstamos y pagos, finalmente el Estado se va financiarizando (Harvey 2010). Lapavitsas retomando a

Hilferding sostiene que los fundamentos de monetarios de la financiarización se han creado por la emisión del dinero doméstico (billetes y monedas) cuyo monopolio de emisión procede de un Banco Central y respaldados por los instrumentos de deuda del Estado.

A partir de lo anterior el autor realiza tomando como ejemplo a Inglaterra, Estados Unidos y Alemania el avance de este tipo de capitalismo; de entrada es claro y no cree que el capitalismo industrial sea producto total de la famosa frase de la economía liberal de *laissez faire, laissez passer*, para él es claro que existe una política económica proteccionista e intervencionista que permite a Inglaterra lograr expandirse por el mundo sin la necesidad de competir contra otras naciones asegurando un monopolio de su industria. Sin embargo, tomando como punto de inflexión el artículo de Paulo L. Dos Santos, algunas economías nacionales no se ajustan a los postulados de Hilferding, el capitalismo inglés no mostraba los patrones de dominación bancaria que Hilferding les atribuía pero no se duda que existe una relación entre el capital financiero e industrial aunque el contexto histórico de mitad del siglo XX pone en jaque las atribuciones de Hilferding (Dos Santos 2011) (Guillén s.f.).

Como bien señalaba Harvey, las crisis son momentos de reconstrucción del capitalismo, señalar estas crisis en la historia capitalismo conlleva a una tarea de discusión y argumentación, aunque Hilferding, Lenin y Luxemburgo ya advertían la capacidad del sistema capitalista de expansión a nivel mundial, el tipo de capitalismo que visualizaron estos autores se va descomponiendo con la Primera Guerra Mundial, cuando finalizó este conflicto armado Estados Unidos emergió como primera potencia, su industria cumplía con las demandas de consumo de una Europa destruida, se creó un público con tendencia a invertir en bonos de guerra y consecuentemente los bancos ofrecieron acciones, concedían créditos a un público grande; la expansión de la línea de crédito que fomentaban el consumo y la producción generó un alto optimismo en la economía norteamericana. Fue posible para un individuo adquirir un préstamo, con esa suma de dinero se compraba acciones, cómo el mercado se encontraba a la alza y las empresas reportan grandes ganancias, el valor de las acciones sube y en algún momento si decidían a vender estas acciones no sólo se cubre el préstamo también de obtiene un beneficio.

Al existir un exceso de demanda y ante un panorama optimista, las acciones subieron y su valor ya no correspondían a los valores reales, se había desencadenado un proceso de

acelerado de especulación financiera en donde fue evidente la creación de riqueza ficticia; siguiendo a Fontana, se crearon acciones sin tomar en cuenta los beneficios que producían las empresas que las habían emitido, confiando en que su valor siempre iba a seguir subiendo. Gran parte de las operaciones especulativas de bolsa se sostenían en el crédito, con la idea de que las acciones adquiridas habrían de subir de precio, se esperaba recuperar lo invertido más obtener una ganancia adicional. Es ciclo de compra de acciones continua mientras se tenga confianza en las acciones hasta llegar a un punto en que se los compradores se ven obligados a vender para cumplir con sus deudas, aquí se habla de un tope y el descenso puede ser brusco.

El jueves 24 de octubre se inició una bajada de la Bolsa que causó pérdidas por miles de millones de dólares, estas pérdidas eran producto de la pérdida de valor de las acciones y temor generalizado, todo el mundo buscaba vender sus acciones para evitar perder su dinero más no había nadie dispuesto a comprar acciones que iban a la baja. Se consiguió convencer al público de que el denominado Black Thursday fue un accidente momentáneo, el gobierno de Estados Unidos y algunos bancos inyectaron dinero mediante la compra de acciones en algunas empresas que se consideraban rentables para animar a los inversionistas, pero el martes 29 se produjo el colapso final, Fontana menciona que quebraron más de cinco bancos y desaparecieron 3 000 millones de depósitos que representó la pérdida de ahorros por parte de la gente; a falta de liquidez cerraron muchas empresas y aumentó el desempleo (Fontana 2018).

El denominado crack del 29, los bancos se volvieron insolventes y cerraron, las fábricas le siguieron y creció el desempleo; la crisis de Estados Unidos repercutió en el mundo generando una crisis en el sistema capitalista que se vio con la continua caída de la Bolsa de Nueva York hasta 1932, en ese periodo la producción industrial fue de 34% y llegó a Estados Unidos a 44%, se contrajo el comercio internacional en un 70% (El País 24). La solución pasó un mayor intervencionismo del Estado sobre la economía, en primer lugar el capital financiero fue regulado severamente, en 1933 con la ley *Emergency Banking Act* tuvo como fin la regulación del sistema financiero, solamente podían operar los bancos que tuvieran solvencia, se limitó el uso especulativo de los fondos bancarios, se prohibía a los bancos comerciales intervenir; la Reserva Federal proporcionaría fondos a aquellos bancos

que cumplieran con estas normas generando un clima de confianza para los clientes y volver a poner su efectivo en los bancos.

Si bien esto no revertía los efectos de la crisis de inmediato, y como menciona Harvey esta crisis duró hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial pero podemos observar que el capital financiero tuvo que ser regulado debido a que su desregulación provocó la crisis del 29.

Incluso antes de finalizar la Segunda Guerra Mundial, cuando era evidente que el triunfo del bando Aliado era cuestión de tiempo se planteó la necesidad de reconstrucción no solo de las naciones que habían sufrido las catástrofes del conflicto bélico sino de un sistema económico que durante años se había volcado por completo a la industria armamentística, la manutención de ejércitos y defensas de ciudades. En julio de 1944 se dio la Conferencia de Bretton Woods que reguló el sistema monetario internacional, ahí se estableció un sistema basado en tipos de cambios fijos que podían expresarse tanto en oro como en dólares estadounidenses, las reservas monetarias de los países, el comercio internacional y las transacciones se podían calcular en dólares que estaban fijados por su referencia con el oro en proporción de 35 dólares por onza Troy de oro (Universidad Nacional Autónoma de México 2001).

De esta conferencia nació una institución que constituiría una referencia internacional sobre la gestión política de economías nacionales, esta institución lleva el nombre del Fondo Monetario Internacional cuya misión sería la creación y el control de la liquidez internacional y el mantenimiento de un sistema de cambios estables pero ajustables. Estados Unidos se consolidó como la potencia y el gran ganador de la guerra, su colaboración no solo era mandar tropas a cualquier punto del conflicto sino que su industria recibió un impulso enorme debido a la demanda de materiales de guerra que podían satisfacer con creces, Estados Unidos no solo armó un ejército propio sino que podía armar a sus aliados en el conflicto. Una vez finalizado, Europa se hallaba destruida y con la necesidad de ser reconstruida los estadounidenses pusieron en marcha el denominado Plan Marshall que tuvo como objetivo frenar al comunismo mediante préstamos y donaciones a las naciones que se alineaban a la política estadounidense (Fontana 2018) (Kocka 2016) (Universidad Nacional Autónoma de México 2001).

El dólar se convirtió en la moneda internacional, se generó mayor control al flujo de dólares, mercancías y préstamos para cerciorarse que la economía se reactivaría vía la industrialización basado en el fordismo-taylorismo; esto represento un plan con muchos beneficios y pocas problemáticas, por un lado el mundo salía de una crisis bélica y evadía la crisis económica producto de la guerra, se generaron empleos, mediante la organización de trabajadores, empresarios y el Estado se consolidó algunos reclamos de los trabajadores como seguridad social entre otras, la generación que nació en la postguerra fue conocida como los baby boomers en el cual gozaron de la posibilidad de ascensor móvil que los llevara a escapar de la pobreza, se aumentó la duración y calidad de vida en muchos sectores y se iniciaban esfuerzos por erradicar enfermedades como la viruela. Si bien el sistema económico de Bretton Woods había cumplido satisfactoriamente con sus objetivos, a la larga este sistema generaría más problemas.

Para los años sesenta, las conductas de las economías se había transformado por completo, la industrialización había sido un éxito en países como Alemania, por ejemplo, donde incluso empezó a exportar a Estados Unidos y presentar una balanza de pagos positiva, la economía estadounidense empezaba a presentar balanzas de pago negativo entendiendo que ya empezaban a importar productos de otros países y sus mercancías ya tenían que competir con otros productos a nivel internacional bajando las exportaciones; la situación económica y política estadounidense no era alentadora debido a los enormes costos que significaba la Guerra de Vietnam y el estancamiento del conflicto, aunado a una inflación que se estaba escapando del control de sus dirigentes, según Harvey las empresas estadounidenses presentaban caídas en la producción y en su rentabilidad por tanto optaron por su deslocalización y mandar sus fábricas al extranjero, principalmente el sureste asiático y América Latina, para reducir costos.

Mientras esto ocurría en territorio estadounidense, a nivel internacional los acuerdos de Bretton Woods demostraban sus limitantes en cuanto a sus objetivos, ya no podía asegurar el monopolio de las empresas norteamericanas y el dólar empezaba a abandonar el patrón oro y empezar a compararse con otras divisas, sin el sistema de Brentton Woods, el dinero ahora se volvía por completo dinero bancario dependiente del banco central que a su vez se respalda en deuda pública, este instrumento facilitaba el control de la inflación pero abría

pie a las posibilidades de grandes devaluaciones de las monedas al ser siempre comparadas por el dólar estadounidense.

Harvey en su obra *La condición de la postmodernidad* localiza entre 1965 y 1973 una agudización de las contradicciones del capital provocado por la ley de baja tendencial, el keynesianismo y fordismo ya habían tocado techo pero la crisis petrolera de 1973 marcó el final del fordismo-taylorismo y de Breton Woods. En la misma obra Harvey lanza el concepto de acumulación flexible como la confortación del capital como sistema contra las rigideces del fordismo; ha quedado claro la flexibilización laboral que afecto a la mano de obra pero aquí nos concentraremos en la emergencia de nuevas formas de producción, nuevas formas de proporcionar servicios financieros (Harvey, *Breve historia del neoliberalismo* 2007) (Harvey, *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural* 1998).

Lapavistas marca para finales de los años setenta el inicio de la financiarización de la economía, Duménil hace notar que la crisis estructural del capitalismo en los años setenta creó las condiciones para reafirmar la hegemonía de las finanzas, su base se encuentra en la desregulación sistemática de los mercados laborales y del sistema financiero, ambas implementadas por el Estado, según el autor la financiarización es imposible de concebir sin la intervención del Estado en la economía y que trajo como consecuencia la no intervención del Estado en varios sectores económicos como el financiero; la desregulación financiera se convirtió en un método de acumulación capitalista mientras disminuía la tasa de ganancia en el sector industrial está se compensaba con el aumento del plusvalor en el sector financiero. Duménil menciona que el neoliberalismo es una nueva fase del capitalismo que también indica el retorno de las finanzas a una posición hegemónica mientras que Aglietta menciona que hay una sustitución del régimen de endeudamiento administrado keynesiano por una economía de los sistemas financieros liberalizados.

Para entender mejor el papel de la financiarización, tenemos que remitirnos a la otra corriente, que al igual que el marxismo, ha dado luces para entender este fenómeno, el poskeynesianismo que aparece en los años setenta que consideran la demanda como el principal factor que condiciona la oferta y se necesita un mayor control fiscal para solventar la crisis de los setenta; Thomas Palley que es un representante de la financiarización desde

el poskeynesianismo menciona tres ideas claves: a) aumento de la significancia del sector financiero con relación al sector real; b) la transferencia de ingreso del sector real al sector financiero; y c) el aumento de la desigualdad en la distribución del ingreso y la tendencia al estancamiento de los salarios (Villavicencio y Meireles 2019).

Para Palley con el neoliberalismo que trajo consigo una mayor flexibilidad del mercado laboral esto derivó en un ataque a los beneficios sociales que habían obtenido con el Estado del Bienestar como protección laboral, seguro contra el desempleo, el etc., bajo la lógica neoliberal se necesitaba generar empleos a un número más rápido y para ello se necesitaba abaratar los costos que implicaba pagar cuotas para la protección del trabajador y se necesitaba congelar los salarios, básicamente se aumentó el empleo pero se precarizó.

Volviendo a Palley esto transformó a las familias porque con el estancamiento del salario las familias recurrieron a los préstamos otorgados por los bancos, según Gary A. Dymksi, en los hogares estadounidenses con los más bajos ingresos al estar necesitados de crédito y carecer de antecedentes financieros se empleó el mecanismo de préstamo garantizado por el cheque del pago de salario. En esta modalidad las empresas adelantaban parte del salario a sus trabajadores a través de cheques para que estos pudieran intercambiarlos por una comisión, esto derivó principalmente en incluir a los individuos a los bancos. Lo anterior es una muestra de lo que Dymski menciona como un nuevo modelo comercial de banca para atraer nuevos clientes que provinieron de los hogares con los ingresos más bajos, con créditos hipotecarios para la adquisición de viviendas provocó un incremento de la demanda de adquisición inmobiliaria en los años noventa y esto generó una burbuja inflacionaria que fue una de las causas de la crisis del 2008 (Dymski 2011).

Mientras esto afectaba a los trabajadores, las empresas también se transformaron, Ozgur Orhangazi argumenta que las empresas no financieras modificaron su estrategia de inversión para poder obtener mayores ganancias a través del comercio financiero, las corporaciones se involucraron cada vez más en inversiones en activos financieros, obteniendo una mayor participación de sus ingresos de fuentes financieras (Villavicencio y Meireles 2019). Esto trajo en primer lugar que las empresas no financieras optara por diversificar sus activos sustituyendo parte de sus inversiones en el sector real por

inversiones en el sector financiero, esto quiere decir que las empresas adquirirían acciones incluso fuera de su área de mercado.

El deterioro de la rentabilidad obtenida en la actividad productiva estimuló la búsqueda de negocios alternativo, según Medialdea García y Sanabria, se confirman el espectacular crecimiento de la rentabilidad financiera, tanto de los beneficios sobre el capital invertido por parte de las empresas del sector financiero. La empresa pasa a ser entendida como una cartera de inversiones constituida por activos divisibles y líquidos que son continuamente reorganizados, los gestores de las empresas asumen la maximización del valor accionario como objetivo prioritario, bien por la presión de los accionistas o porque ellos mismo son los accionistas y pretenden aumentar su paquete de participación; esta practica se conoce como corporate governance en donde se adopta medidas orientadas a maximizar el valor de mercado de las acciones mediante el recorte del capital empleado, en otras palabras la empresa al ser más dependiente del mercado financiero le debe responder primero a los accionistas que a sus clientes y relega a los trabajadores (Medialdea García y Sanabria Martín 2013).

Entre las medidas que se detectan son las fusiones y adquisiciones de empresas, externalizaciones, subcontrataciones, despidos masivos, concentración de la actividad en los segmentos más rentables y abandono de la diversificación productiva, esto simplifica la estructura organizativa de las empresas (Medialdea García y Sanabria Martín 2013). De ahora en adelante veremos empresas que emplean a un número reducido de trabajadores, es más la externalización de actividades le permite abaratar costos a muchas empresas y así presentar mejores números a sus accionistas que le permiten mayores inversiones para continuar expandiéndose, aquí entra perfectamente Uber, Whats app, Google entre otras.

Esta modalidad del funcionamiento de la empresa genera otro problema que vamos a tratar, las empresas al depender más de la Bolsa de Valores genera un ambiente de mayor competencia entre ellas mismas, por un lado si existe un crecimiento de la empresa y sus resultados lo demuestran, el problema radica cuando la competencia reproduce la misma estrategia y presente mejores resultados; a pesar de haber un aumento de las ganancias se tiene que contrastar con el crecimiento de la otra empresas, ejemplo, si la empresa A mejora sus ganancias en 10% mientras que la B lo hace en 14% pasa lo siguiente: la

empresa A se vuelve rentable en un corto plazo, pero a mediano plazo y largo de no achicar las diferencias con la empresa B estas se pueden agrandar y dejar de ser rentables en un futuro; esto trae como consecuencia que las empresas empiecen financiarse a través de deuda para justificar una estrategia de expansión o simplemente compran acciones a la competencia con el fin de obtener el monopolio.

La financiarización resolvió de manera inmediata la crisis del modelo fordista-taylorista no sin antes dar un golpe a la clase trabajadora a nivel mundial, la gran mayoría de los trabajadores no mejoran sus ingresos cuando la economía crece desde las bases financiarizadas, muchos trabajadores se vieron en la necesidad de recurrir a otras fuentes de ingresos ante el estancamiento o tuvieron que recurrir a la deuda, la política económica al servicio del capital financiero perjudica a las familias de menores ingresos, aumentan las desigualdades entre los más ricos y los más pobres porque los primeros pueden invertir en otros sectores que generen dividendos mientras las familias trabajadores se ven ante la amenaza del estancamiento del salario y el despido (Villavicencio y Meireles 2019) (Medialdea García y Sanabria Martín 2013)

Una consecuencia de la financiarización también es la reducción de la capacidad de acción de los gobiernos debido a la falta de regulaciones del mercado, además tuvieron que competir para ser receptores de inversiones con la finalidad de generar empleos y esta competencia los obligo a bajar sus exigencias en materia de medio ambiente, recaudación de impuestos y normas laborales, al encontrarse en un déficit presupuestario porque restringen su propia capacidad de recaudación tributaria, se ven en la necesidad de gestionar préstamos al Fondo Monetario Internacional, que de ahora en adelante se convertirá en la entidad polémica que promoverá agendas económicas a los países que piden préstamos. Estrada y Moreno enfatizan que la fase de acumulación basada en la financiarización pone en crisis el circuito legal/ilegal de la acumulación, es decir, se crea una especie de zona gris en donde las expresiones criminales en la actual fase del capitalismo posibilita las condiciones de emergencia de nuevas formas de acumulación, en apariencia legales, pero que, en realidad son productos de actividades ilegales (Estrada Álvarez y Moreno Rubio 2008).

Al poner énfasis en la crisis del circuito legal/ilegal de la acumulación, se está reconociendo el fenómeno que tiene el blanqueo de dinero, ante la cual múltiples organismos internacionales así como los entes financieros han puesto énfasis en que dichas actividades ilegales ponen en riesgo al mismo mercado financiero debido a una pérdida de confianza de los individuos hacia este sector; como respuesta surgen distintas organizaciones para combatir un fenómeno que ellos consideran dañan la credibilidad de los mercados. Sin embargo, Armando Fernández Steinko menciona que existe contradicciones en esta lógica de combatir al blanqueo de dinero, es decir, en el caso estadounidense las agencias de seguridad tienen claro que la criminalidad sigue presentando como algo externo a sus fronteras, ejemplo de ello son las constantes operaciones contra el lavado de dinero provenientes de la venta de drogas, armas, prostitución y trata de personas que se presentan en el territorio estadounidense pero la evasión fiscal a gran escala representa la última de sus prioridades (Fernández Steinko 2013).

A partir de aquí, se puede entender que el orden social (en palabras de Pegoraro) o mejor dicho el Estado puede convivir con los delitos económicos organizados, los grandes delitos económicos como las grandes evasiones fiscales que realizan las empresas e individuos no pueden verse ya como acciones al margen de la sociedad o que atenten contra el mercado, para dichos delitos fue necesario una red de ocultamiento de pruebas, de funcionarios cooptados por estas redes y de abogados, contadores con un grado alto de especialización para armar estas estructuras para generar una renta alta.

Así que tenemos que entender que los delitos económicos organizados, lejos de poner en riesgo las estructuras del mercado financiero o de atentar contra la sociedad, cumplen una función que facilita el orden financiero dado ayudan a la movilidad de grandes capitales y en consecuencia facilitan la acumulación de ganancia, incluso Pegoraro menciona que estos delitos constituyen el orden social en algunos casos, ejemplos sobran y podemos mencionar a Uber en España que traslada a Holanda parte de sus ingresos. Según El País, cuando un usuario hace paga el servicio de viaje a la aplicación (empresas de transporte con licencias y que “contrata” conductores), la empresa paga un 25% a la matriz holandesa en concepto de comisión por el uso de la aplicación informática; en otras palabras, Uber a través de su

satélite en Holanda factura viajes realizados en España, y en Holanda el pago de impuestos sobre sociedad es menor (Sérvulo González 2018).

El caso de Uber que al poseer sede en Holanda le permite generar mayores ingresos en Europa genera controversia pero como tal no es una acción ilegal aunque es obvio que es un mecanismo para evitar pagar una parte (25% según El País) de lo que tendría que pagar en España. Además esto quiere decir que las estructuras tributarias se han quedado corto en algunos sectores, en este caso hablamos de las tecnologías dado que Uber se concibe a sí mismo como una, tratan de construir el aparato para lograr captar recursos pero estas empresas con sus esquemas de organización y operaciones que cambian tan rápido logran desprenderse de esa obligación sin la necesidad de incurrir en un delito.

Y como en el caso de Uber, la capacidad de los individuos y empresas para lograr evadir esta responsabilidad puede generar un daño que si bien no es muy visible como otros delitos como el robo o el homicidio, a largo plazo estos delitos socavan la posibilidad del Estado en una de sus funciones más importantes, pero no altera al mercado financiero como tal, entonces el delito económico organizado es funcional a la dinámica de acumulación de capital en esta fase donde predomina la financiarización.

La creciente participación de las empresas no financieras en el negocio financiero hace que se difumine la delimitación entre el capital productivo y el financiero, lo que afecta directamente a la dinámica económica porque en primer lugar se desconoce el valor real de la empresa, generan burbujas inflacionarias con mayor rapidez que llegan a reventar en tiempos más cortos; Kocka menciona que aparecieron grandes bancos de inversiones, fondos de inversión, sociedades de capital de riesgo y otras empresas de participación de capital, los grandes beneficios no se correspondían con la generación de riqueza sin mencionar que anterior a la gran crisis de 2008, el sector financiero protagonizó algunas crisis en pocos años, ejemplo de ello son la crisis del Sistema Monetario Europeo en 1992-1993, la Crisis mexicana de 1994-1995, la crisis asiática de 1997-1999, Crisis NASDAQ, la crisis de la burbuja de Internet en 2001 y la crisis de Japón y la más importante que es la de 2008 (Conde Muñoz 2014) (Kocka 2016).

Un punto a destacar para terminar este apartado es que el capitalismo financiarizado es, según Costas Lapavistas, una economía de servicios (Lapavistas 2016), esto quiere decir que las principales empresas que van a ser beneficiadas por la financiarización no son las clásicas empresas petroleras, industria automotriz o armamentísticas, tampoco las que tiene que ver con el comercio internacional, las empresas que van a surgir de este modelo de financiarización son la que tiene que ver con comunicaciones, entretenimiento, tecnología y servicios; ejemplo claro es Microsoft o Google, gracias al modelo de la financiarización estas pudieron despegar y convertirse en las empresas con mayores ingresos en el siglo XXI junto a Amazon.

Por último, la acumulación de capital demostró que podía pasar por otras vías que no fueran necesariamente la industria, pero esto no significó que fuera la única fuente de acumulación, lo que generó la financiarización es la creación de nuevos multimillonarios y una mayor competencia entre las empresas aunque era claro la tendencia a la monopolización mediante la adquisición y la fusión de empresas, la acumulación de capital se llevaría a cabo mediante otros mecanismo ya sea el trabajo no asalariado, por desposesión o mayor explotación a la clases trabajadora. Uber depende tanto de la financiarización no solo para colocar acciones en la Bolsa de Valores, sino también porque sus clientes y socios necesitan acceder a los bancos, ya sea para adquirir una cuenta bancaria para realizar las transacciones o deuda para adquirir un coche poder trabajar, Uber es lo que es gracias a la deuda, la desregulación, al trabajo no asalariado y al surgimiento de empresas que apostaron por la tecnología y la data.

2.2 Capitalismo cognitivo, conocimiento y la data

Andrea Fumagalli, en su libro *Bioeconomía y capitalismo cognitivo* hace una división sencilla pero muy beneficiosa sobre dos tipos de capitalismo que se encuentran presentes en la evolución de los sistema económicos, por un lado detecta el capitalismo industrial fordista y prefordista en donde la producción de dinero se lograba por medio de mercancías, la fábrica aparecía como el lugar por excelencia que el capitalismo había concebido para una mayor apropiación de plusvalor mediante la fórmula D-M-D'.

Por otro lado Fumagalli detecta otro tipo de capitalismo, que no es el financiero, que denomina cognitivo-inmaterial, este tipo de capitalismo se caracteriza principalmente por la producción de dinero por medio del conocimiento, para el economista italiano a la fórmula D-M-D' se le agrega el factor conocimiento o knowledge y queda de la siguiente manera D-M(K)-D'. Con el fin del fordismo, a la par de la financiarización de la economía mundial, también se detecta un aumento de las inversiones dirigidas a la producción y transmisión de conocimientos, y por otro lado, también se ha reducido los costos de codificación, transmisión y adquisición de conocimientos gracias a la expansión de las tecnologías lingüísticas y comunicativas (internet y TIC) (Fumagalli 2010).

El conocimiento, según un diccionario es la facultad del ser humano para comprender por medio de la razón la naturaleza, cualidad y relaciones de las cosas, consiste en la reproducción en el pensamiento del mundo material, por lo general, dicho conocimiento está orientada a las transformación de la realidad, Sergio Ordóñez nos menciona que el conocimiento es indisoluble de la práctica del sujeto, se genera una relación en donde el conocimiento determina la condición de la práctica y la práctica como actividad genera nuevo conocimiento. Es necesario recordar que el conocimiento se divide en dos grandes grupos para aprehender la realidad.

- 1) Conocimiento teórico o racional, tiene como finalidad generar una forma sistemática de la esencia de los fenómenos y aparential
- 2) Conocimiento empírico, tácito o sensitivo, que de manera no sistemática tiende a dar cuenta de lo aparential, este a su vez se subdivide en diversos tipos
 - A) Incorporado a las habilidades del sujeto
 - B) Incorporado en la capacidad cognitiva del sujeto
 - C) Incorporado en la rutina de una práctica colectiva
 - D) Incorporado en patrones de comportamiento

El conocimiento, en el ámbito económico, se encuentra ligado al trabajo como práctica individual y social transformadora de la realidad, a partir de aquí hablamos de una actividad teórico-práctica del sujeto social, que puede ser incorporado por medio del trabajo en los productos sociales o mercancías (Ordóñez 2006).

Desde la revolución industrial, el capitalismo ha reducido el conocimiento a un medio técnico de control de la naturaleza y de los seres humanos, las ciencias como la matemática, la química y la física tuvieron como misión entender la naturaleza para dominarla mediante la industria mientras que las ciencias sociales como la Sociología, la Historia y la Antropología se desarrollaron para generar conocimientos sobre los seres humanos en cuanto a sus formas de relacionarse; Max Horkheimer ya vislumbraba que las hipótesis de los científicos no se validaban en la ciencia sino en la industria, el conocimiento tenía un papel utilitarista en donde los sentimientos y la imaginación eran desplazadas al terreno de las artes. El trabajador al insertarse en la fábrica debía poseer conocimiento sobre su actividad, sobre la maquina estaba utilizando en diversos casos y sobre los ritmos del trabajo, se puede decir que había conocimientos válidos que fueran afines a la producción y otro tipo de conocimientos que no tenían cabida en una fábrica.

El conocimiento al ligarse con el proceso tecnológico tenía como meta la búsqueda de una mayor eficiencia económica y, por otro lado, la reducción de la dependencia por parte de la dirección empresarial de los saberes artesanales de los obreros, de acuerdo a Fugamalli el ascenso del capitalismo industrial significó la expropiación de los saberes obreros y su subsunción en un sistema mecánico cada vez más complejo; esto tiene como ejemplo a la organización científica del trabajo del modelo taylorista y que el fordismo llevó a su máxima expresión, pero recordemos que éxito radicó en la separación entre la actividad laboral y la subjetividad del trabajador. La reducción del conocimiento a un simple modo de cálculo y de control técnico hizo de la modernidad, en palabras de Enzo Rullani, una reпрesión hacia la variedad, la variabilidad y la indeterminación del mundo. En el circuito productivo del capitalismo industrial, el conocimiento queda incorporado al capital constante.

La declinación histórica del capitalismo fordista, también coinciden con una evolución sobre la concepción que se tenía sobre el conocimiento dentro de la fábrica, con tendencias a superar los límites de las empresas y a convertirse en producción social, la producción y el control del conocimiento se convierten en la apuesta principal de la valorización del capital, con mayores inversiones dirigidas a educación, investigación y desarrollo así como un abaratamiento de costos en la codificación, transmisión y adquisición del conocimiento

gracias al desarrollo del internet, computadores, el etc., el conocimiento deja de ser propiedad de una clase para llegar, aunque sin achicar la brecha tecnológica, a más público (Fumagalli 2010).

Para la economista Silvana Arrarte existe una transformación a partir del nuevo rol del conocimiento, ya no necesariamente sus resultados se encuentran dentro de una fábrica o por la cantidad de producción en un tiempo determinado, el conocimiento se vuelve la fuerza productiva principal y no está como soporte de la máquina, entonces el trabajo inmediato, medible y cuantificable deja de ser la medida de la riqueza, el trabajador ya no es el poseedor de una fuerza de trabajo impuesta por el empleador, sino que se produce continuamente a sí mismo a partir de la inteligencia.

Retomando a Carlo Vercellone, el termino capitalismo cognitivo se conjuntan dos términos que explica de manera separada, por un lado tenemos al capitalismo y del otro lado el termino cognitivo, a partir de ahí entendemos que:

- El termino capitalismo designa la permanencia en los cambios variables del modo de producción
- El termino cognitivo se propone poner en evidencia la nueva naturaleza del trabajo, de las fuentes del valor y el plusvalor, de las formas de propiedad y de las relaciones de explotación sobre las cuales se apoya, hoy, la acumulación de capital (Vercellone 2013).

En el capitalismo cognitivo nos lleva a una redefinición de la relación entre capital y trabajo, “según la cual en el proceso cognitivo, capital constante y capital variable se recomponen en el cuerpo vivo de la fuerza de trabajo y de su existencia” (Fumagalli 2010), esto es imprescindible porque así surge el proceso de externalización del trabajo, es decir, el trabajo se puede descentralizar de la fábrica, se puede laborar para una empresa fuera de las instalaciones de la empresa incluso en otro país, esto da pie a una mayor flexibilización del trabajo y al aumento del trabajo independiente, Marazzi también esta primera fase del outsourcing empresarial que vio la emergencia de trabajo atípicos y del trabajo autónomo (Marazzi 2009), aquí la superación capitalista entre capital constante y variable trae como consecuencia una idea de que los empleados deben poner sus propias herramientas de

trabajo, desarrollar sus propios aprendizajes que van más allá de lo que se le pedía a un trabajo en la fábrica fordista, es más se empieza a borrar algunas concepciones marxistas como el trabajo socialmente necesario, el trabajo no pagado y la jornada de trabajo, eso sin mencionar la ausencia de regulaciones de estas prácticas.

Los estudios sobre el capitalismo cognitivo, además de evidenciar la centralidad del trabajo inmaterial en la producción de valor agregado, demuestran la creciente pérdida de importancia estratégica del capital fijo (bienes instrumentales físicos) y la transferencia de una serie de funciones productivo-instrumentales al cuerpo vivo de la fuerza de trabajo. Negri y Hardt en *Imperio* menciona una migración desde la industria a los servicios (terciario) en los países con un capitalismo desarrollado, principalmente en Estados Unidos, este tipo de empleos se caracterizan principalmente por el desempeño que tiene el conocimiento, la información, el afecto y la comunicación, ambos autores hablan de una economía informacional.

Desviándonos un poco del tema, Daniel Bell en su obra *El advenimiento de la sociedad postindustrial*, ya mencionaba en 1976 la aparición de una sociedad que se organiza en torno al conocimiento para lograr el control social y la dirección de la innovación, esto daría pie a nuevas relaciones sociales. Con inversiones en ciencias y tecnología se dio un aumento de trabajos de investigación y desarrollo, a partir de aquí surgen las industrias basadas en la ciencia (computadoras, electrónica, óptica, polímeros) que dominaran el sector servicios, industrial e incluso agrícola, estas nuevas empresas dependen principalmente del conocimiento teórico anterior a la producción si buscan aumentar su productividad y competir en el mercado. Además Bell menciona el aumento de empleados en el sector servicios, a partir de varias estadísticas que van de 1964 a 1975 Bell detecta un aumento de los trabajadores de cuello blanco (oficinistas, profesionales, funcionario, el etc.) frente a una disminución de los trabajadores de cuello azul (obreros, granjeros, operarios, el etc.), vemos un aumento del sector servicios que se adecua a los postulados de Negri y Hardt (Bell 1994).

El sector servicios, presenta un modelo basado en el continuo intercambio de información y conocimientos. Puesto que la producción de servicios no produce bienes materiales ni durables, volviendo a Hardt y Negri, se definen que son trabajos inmateriales, es decir, un

trabajo que produce un bien inmaterial tal como un conocimiento, comunicación o producto cultural. Un avance crucial es la llamada revolución de la computación y las comunicaciones, para los autores esto transforma las prácticas laborales porque el trabajo inmaterial involucra inmediatamente cooperación e interacción social, la extracción de valor ya no es algo que ocurre solo en la jornada laboral en una fábrica, sino que ahora sucede también en los procesos de cooperación social que incluyen a toda la sociedad.

Esta etapa del posfordismo, vio la aceleración no solo de países atrasados en cuanto al desarrollo del capitalismo como India, China o la región del Sureste Asiático, además vemos la aceleración de la electrónica como ciencia y como industria a partir de la invención de los microprocesadores después de la Segunda Guerra Mundial. Los microprocesadores fueron la base de la industria bélica estadounidense en la Guerra Fría y posteriormente se volvieron en la piedra angular de la naciente industria de la computación en Estados Unidos para los años ochenta. Sería la empresa Intel que en 1971 sacaría el primer microprocesador comercial para todo el público, pero veríamos un salto cualitativo en 1979 cuando sale al mercado el microprocesador Intel 8088.

Este microprocesador es importante para destacar lo siguiente, la computadora, más allá de la definición que podamos darle, es una máquina que sustituye al trabajo vivo en la labor de procesamiento y almacenamiento de información para producir conocimiento; varios historiadores o gente especializada en el medio marcan el año de 1981 como un punto de agua en la industria de la computación por la salida al mercado del primer ordenador personal o Personal Computer (PC) o IBM 5150, producido por IBM.

IBM marca un punto de inflexión en la fabricación de computadoras porque popularizó su uso extendiéndolas más allá del mundo universitario y empresarial, se habla de una especie de democratización de la computación porque daba acceso al mundo de la informática a un gran público, además generó un estándar en software y hardware en el que la mayoría de las empresas en computación tuvieron que tomar como base, Velasco menciona que esta PC apostó por la interoperabilidad, es decir, que para su construcción se necesitó de otras empresas para proveer algunos elementos de la computadora mediante el intercambio de información y conocimiento entre empresas. La PC de IBM fue posible gracias a la colaboración de Intel, Motorola, Microsoft, Tandon y TTL, la construcción de partes y

sistema operativo eran delegados a otras empresas seleccionando los mejores componentes y software que el mercado podía ofrecer (Velasco 2011).

Velasco menciona que la elección del sistema operativo fue la más importante, *Microsoft*, fundada en 1975, entra en escena con la creación de un sistema operativo para la nueva computadora de IBM, lo curioso del asunto es que *Microsoft* no desarrolló un sistema operativo propio, lo adquirió comprando una empresa llamada QDOS (Quick and Dirty Operating System) que si había desarrollado el sistema y le cambió el nombre a MS-DOS para poder venderlo no solo a IBM sino también a otras compañías mediante licencias; gracias a este movimiento Microsoft entró al mapa gracias que proveyó el sistema operativo de la computadora más importante de la época de la empresa más grande del rubro (Comin 2003) y fue un éxito en ventas al vender 250, 000 en sus primeros dos meses a pesar del costo de 3285 dólares.

La hegemonía que estableció *IBM* fue efímera, ni siquiera duró dos años, porque *Microsoft* al licenciar el sistema operativo y la arquitectura de IBM se podía replicar, rápidamente los otros fabricantes lanzaron sus propias computadoras con precios más bajos, más adelante Microsoft e Intel firmaron un acuerdo conocido como *Wintel* en donde todos los procesadores que lanzara Intel, Microsoft ya lo tenía disponible para su sistema operativo.

Lo que ocurrió, fue lo que Marazzi citando a Codeluppi definió como una paradoja de la economía del conocimiento, dicha paradoja consiste en:

“La economía del conocimiento contiene una curiosa paradoja. La primera unidad de cualquier producto nuevo es muy costosa para las empresas, ya que para llegar a producirla y comercializarla son necesarios enormes inversiones en el campo de investigación. Las unidades posteriores, en cambio, cuestan muy poco, puesto que se trata sencillamente de replicar un original, y esto es posible hacerlo en forma económica gracias a las ventajas derivadas de la deslocalización productiva, de las tecnologías disponibles y de los procesos e digitalización. De ello resulta que las empresas concentran sus esfuerzos y recursos en la producción de ideas, encontrándose así con la necesidad de afrontar una tendencia progresiva al alza de los costes” (Marazzi 2009).

IBM tardó años en desarrollar su computadora personal, a pesar de ser un éxito en ventas su PC su propio producto se podía replicar con la competencia y como ya hemos dicho antes, se colocaba con un precio más barato, Microsoft en cambio no desarrolló ninguna

tecnología para el trato con IBM y con una cantidad 50 000 dólares se hizo de un sistema operativo y logró entrar al mercado con fuerza más adelante logró la hegemonía porque contaba con el acuerdo que le daba ventaja gracias a los microprocesadores Intel.

Microsoft a partir de este punto empieza a consolidarse en el mercado desarrollando software para computadoras, Multiplan y *Microsoft Word* fueron dos programas que sacaron al mercado con mucho éxito, Microsoft también estuvo detrás de otra computadora como la Macintosh que desarrolló la empresa Apple que también empezaba a despegar en el mercado, posteriormente *Microsoft* prosiguió con su sistema operativo Windows.

El software constituye una nueva forma de existencia del conocimiento y según Ordoñez y Ortega, esto cambia la composición del capital, en esta visión hay fuerte inversión de capital en forma de capital variable (fuerza de trabajo que contiene conocimiento) y es poco intensiva en el capital constante; entendiendo que el aumento de la composición del capital significa un aumento del capital constante que al final dificulta la extracción del plusvalor del capital variable, con lo que mencionan los autores la valorización del conocimiento constituye una nueva contra tendencia a la caída tendencial de la tasa de ganancia, derivada del aumento de la composición orgánica del capital. Tomando el caso del microprocesador de Intel, se puede observar que para su inversión fue necesario años y años de investigación pero se compensa todo esto con la producción en masa y las enormes ventas que generaba.

La conjunción de la computadora con el software, hace posible otras actividades intelectuales que da pie a un nuevo tipo de bien inmaterial que pasa a ser crucial para la innovación y planeación, estos bienes inmateriales son el internet y los datos pero más adelante lo definiremos mejor, aquí vemos una nueva configuración del espacio económico mundial que se constituye gracias a las redes de computadoras, cadenas productivas globales y un nuevo tipo de competencia. Por más que se hable de una nueva revolución tecnológica, informática o que pregonen el fin del trabajo como lo mencionaba Jeremy Rifkin, Dabat menciona que hay que tener tres cuestiones:

- A) El nuevo trabajo de conocimiento en su sentido más estricto no altera cualitativamente la composición de valor del grueso de la fuerza de trabajo, es decir,

existe un número reducido de científicos y técnicos en informática en comparación con la fuerza de trabajo en el sector industrial, servicios y agrícola.

- B) El software, modifica a la fábrica pero en ningún momento se sustituye por completo la fuerza de trabajo viva, al final la creación de valor lo genera el individuo, las aplicaciones del software se encuentra más localizadas en comunicaciones, transporte y entretenimiento.
- C) Por muy lucrativo que sean estas empresas, aún están ligadas a la ley de baja tendencial de la tasa de ganancia (Dabat 2011)

Alejandro Dabat menciona que si bien el despliegue de la computadora y el software fue la base para una revolución tecnológica de alcance global que revolucionó la producción, hay que decir que esta revolución es muy desigual, Ordoñez agrega que en Estados Unidos pasan dos fenómenos que debemos tomar en cuenta:

- A) Hay una tendencia al incremento de patentes o derechos exclusivos en Estados Unidos, es decir que el Estado da derechos exclusivos al inventor o empresa de un nuevo producto o tecnología susceptible de ser explotado comercialmente (Ordóñez, Capitalismo del conocimiento: elementos teórico-históricos 2006)
- B) Existe una tendencia al incremento de la tasa de ganancia de las corporaciones no financiera en Estados Unidos a partir de 1983, Ordóñez y Ortega menciona que esto es derivado de la economía del conocimiento (Ordóñez y Ortega, El capitalismo del conocimiento y el software libre y de fuente abierta: historicidad y nueva alternativa de desarrollo para el siglo XXI 2009)

Los países desarrollados encabezados por Estados Unidos, se generaron empresas innovadores en este sector, ya hablamos de IBM, Microsoft, Apple e Intel; en cierta manera lograron resolver la crisis del fordismo con la introducción del conocimiento como fuente de valorización para el capital, por un lado se generaron nuevos productos que impulsaron a otro tipo de compañías, dichos productos se adecuaron a las nuevas exigencias de la producción marcados por el toyotismo. Al ver el enorme éxito de estas compañías el mercado financiero no dudó de invertir grandes cantidades de dinero en dicho sector, se generó una nueva burbuja pero a partir del Internet en los años noventa.

Internet básicamente es un conjunto de redes descentralizado, en otras palabras, una red conectada a otra de manera continua y simultánea, los dispositivos (computadores en primer lugar) se presentan como terminales; con esto tenemos el surgimiento de la IP o Protocolo de Internet, se trata de un protocolo de internet que establece que cada dispositivo que se conecta debe tener un identificador numérico único o dirección IP, de esta manera los dispositivos se conectan entre sí e intercambian información mediante las direcciones IP. Las direcciones IP se asignan a todos lo que está conecto a Internet, desde servidores web hasta computadoras e impresoras, para hacer frente a los grandes números identificadores fue necesario un sistema para que permite asociar cada número con un nombre que sea más fácil de recordar, así nació el Sistema de Nombres de Dominio o DNS.

El Sistema de Nombres de Dominio se presenta como una brújula que señala a algo que buscamos en medio de un océano de redes, algo parecido a posicionar marcas o nombres de empresa en el océano; la capacidad de ser visible en un océano genera mayores visitas de los usuarios del Internet y con ello se puede realizar ventas de productos por ejemplo; los primeros dominios fueron los .com. Los comercios o las nuevas empresas al ver que podían posicionarse en la Internet y con ella obtener una puerta para vender más empezaron a comprar dominios desatando una fuerte demanda de dominios que a su vez elevaron sus precios generando una nueva burbuja de especulación.

Sí habíamos aclarado anteriormente que el mundo financiero se había desligado de la economía real, la burbuja del punto.com confirmó este punto, las empresas se empezaron a relacionar con Internet y buscaban replicar los éxitos de Apple, Microsoft y Yahoo en cuanto a generación de ganancias, el modelo de negocio que solían utilizar las empresas punto.com se basaba en aprovechar el Internet para posicionarse como marca sin importar si la empresa generaba ganancias o qué modelo de organización tenía; la idea que tenían, de hecho muchas empresas la tienen actualmente, era conseguir tal reconocimiento rápido para que en un futuro podían generar ganancias gracias al posible auge de su demanda por ser fácilmente reconocidos en Internet.

En esa época surge el índice Nasdaq como medidor del desempeño de estas empresas de tecnologías o asociadas con el Internet, fue tanto la euforia que según Nick Srnicek se crearon 50 000 empresas para comercializar Internet a las que se les aporó más de 256 000

de dólares a partir de la Bolsa de Valores (Srnicek 2018), la idea de crecer rápido tenía como lógica cooptar el mercado, es decir, seguía una lógica hacia la monopolización. En Marzo del año 200 el índice Nasdaq reportó su máximo histórico, superado después en el segundo trimestre del año 2000, las acciones llegaron a un punto tal alto que empezó a desacelerar las inversiones y pronto inició el descenso, los inversionistas al igual que el año de 1929 buscaron deshacerse rápido pero no encontraron compradores así se rompió la burbuja del punto.com y múltiples empresas cerraron y se calcularon pérdidas por 5 billones de dólares y aproximadamente 3 millones de empleos (Blog Ida 2019) más adelante en 2002 la crisis del punto.com se extendió al resto de la economía provocando una recesión en Estados Unidos.

Con este reordenamiento, empresas como Microsoft y Cisco Systems que se habían posicionado como las principales empresas en Estados Unidos por capitalización de mercado fueron severamente golpeadas por el estallido de la burbuja pero lograron soportar las pérdidas a partir de diversificar su producción no sin antes despedir a múltiples empleados, pero confirma lo que el autonomismo italiano dijo sobre que el conocimiento se había vuelto una fuente de valor, el proceso laboral se volvió inmaterial y más dedicado a la producción de contenido cultural, entretenimiento, afectos y servicios. Pero las empresas tecnológicas del nuevo siglo se transformaron y consideraron que la economía del conocimiento había demostrado su potencial pero aún faltaba algo para comprender la hegemonía de este tipo de capitalismo, surgió la extracción de datos.

2.3 Capitalismo de plataformas

Según el investigador David S. Evans, en un estudio que comparó las principales empresas de estados por capitalización de mercado, se muestra el avance de las empresas que tienen relación con la computación e informática, caso de IBM, *Apple* y *Microsoft* por ejemplo, posteriormente hacia el 2017 vemos la irrupción de *Facebook* y *Amazon* en el mercado, esto se demuestra más adelante.

Cuadro 1. Cinco principales empresas en EUA por capitalización de mercado				
	1990	2000	2010	2017

1	International Business Machines Corp.	General Electric Co.	Exxon Mobil Corp.	Apple Inc.
2	Exxon Mobil Corp.	Exxon Mobil Corp.	Apple Inc	Alphabet Inc.
3	General Electric Co.	Cisco Systems	Microsoft Corp.	Microsoft Corp.
4	Bristol-Myers Squibb Co.	Wal-Mart Stores Inc.	Berkshire Hathaway Inc.	Amazon.com Inc.
5	Merck & Co.	Microsoft Corp.	General Electric Co.	Facebook Inc.

Tabla construido a partir del texto de David S. Evans «Why the Dynamics of Competition for Online Platforms Leads to Sleepless Nights But Not Sleepy Monopolies.

Es interesante señalar que hay un cambio de paradigma en las compañías, ya no son las petroleras las que se encuentran en los primeros lugares en 2017, es más, incluso hoy en día vale más una acción de Facebook con un valor que según la Bolsa Mexicana de Valores se encuentra en 3756 .00 pesos¹ frente a los 1457.10 pesos que vale una acción de *Exxon*². De la tabla anterior podemos visualizar el dominio que tuvieron empresas petroleras y generadoras combustibles como Exxon, además de la importancia de la producción en masa de aparatos electrodomésticos que posicionó a General Electric en la cima en el año 2000.

Volviendo al ejemplo de la tabla, para el año 2010 y 2017 el panorama vuelve a cambiar, *Exxon* y *General Electric* se mantuvieron dentro del top cinco en 2010, pero para 2017 ya no aparecen dejando su lugar a *Facebook*, *Amazon*, *Alphabet* y *Apple*; solamente *Microsoft* es la única empresa que repite en el top cinco. En el caso de *Exxon* y *General Electric* ya no aparecen por la crisis que experimentaron en 2008 y la crisis actual provocada por la pandemia; en el caso de *General Electric*, la crisis mundial de 2008 afecta a la empresa y no vuelve aparecer en la lista, a su vez *Exxon* experimentó el descenso de los precios del petróleo a inicios de la década de 2010, no pueden mantener su ritmo de crecimiento ante una contracción del mercado.

¹ Información consultada en línea el 15 de mayo del 2019 de la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V. https://www.bmv.com.mx/es/emisoras/estadisticas/FB%20*-7807

² Información consultada en línea el 15 de mayo del 2019 de la Bolsa Mexicana de Valores, S.A.B. de C.V. <https://www.bmv.com.mx/es/emisoras/estadisticas/XOM-6154>

Microsoft, Alphabet y Apple sobreviven a la crisis mundial de 2008 y continúan su crecimiento mediante el desarrollo y mercantilización de nuevos productos que acaparan a los consumidores, sólo por tomar un ejemplo, Apple con el lanzamiento de su producto *iPhone* en 2007 revolucionó el mercado, el dispositivo *iPhone* llevó la tecnología a las manos de millones de usuarios y, en el proceso, los educó sobre sus posibilidades, *iPhone* no solo es el teléfono más vendido, con más de mil millones vendidos desde su salida al mercado, en junio de 2007, es el responsable de cambiar la manera en que millones de usuarios se relacionan con sus teléfonos.

Retomemos los casos de *Facebook* y *Amazon*, estas dos empresas aprovecharon las nuevas circunstancias que ofrecían el internet y las tecnologías móviles. Ambas empresas aprovecharon los adelantos tecnológicos desarrollados por *Microsoft, Apple y Alfabetic* para insertarse en el mercado y aprovecharon la infraestructura de telecomunicaciones como la banda ancha, el almacenamiento y procesamiento de datos, pero sobre todo aprendieron una nueva forma de competencia para ofrecer y consumir bienes y servicios al público vía Internet.

Microsoft definió la revolución de la computadora personal con su sistema de operación *Windows*, *Apple* potencializó el entretenimiento digital, y *Facebook* creó la plataforma de publicaciones más grandes del siglo XXI, entonces *Uber* aprovechó los grandes avances de la ola de la industria de la información y la tecnología para consolidarse en pocos años y generar ganancias por más de mil millones de dólares, pero para que *Uber* destaque se necesita de la tecnología del celular móvil antes que cualquier cosa, *Uber* debe su existencia al *iPhone*, era imposible la existencia de *Uber* en una época en la cual lo común era conexiones inalámbricas deficientes o inexistentes y con computadoras con procesadores débiles.

El panorama es el siguiente, un teléfono inteligente o Smartphone es un teléfono móvil que permite llevar a cabo acciones más allá de un simple teléfono como llamar y mandar mensajes, mediante un sistema operativo móvil, le da al teléfono una capacidad de realizar otras funciones como navegar en Internet, recibir, crear y mandar información hasta llegar al punto de realizar acciones como compra de mercancías y servicios así como el entretenimiento.

El teléfono celular como lo conocemos actualmente es resultado de múltiples avances en distintos frentes como las comunicaciones, informática, sensores, sistemas operativos, producción en masa entre otras cosas, llegar a este punto es realizar un rastreo histórico desde los años setenta, cada avance en el área de computadoras se convertía en la base para el siguiente paso, y así sucesivamente, dando un ejemplo burdo, un avance de una compañía como *ARM Holdings pic*³ que desarrolló un microprocesador se convierte en la base de un invento de Apple, así sucesivamente, a pesar de existir una competencia entre compañías que hoy es más evidente con el caso de *Huawei, Xiaoming*, se va generando los dispositivos que permiten mejorar la comunicación y con ello desarrollar un estilo de vida mejor, se vuelve imprescindible para la sociedad y es nicho para diversas compañías.

Vale la pena preguntarnos y Gustavo Lins Ribeiro nos ayudara en esta tarea, a partir de la descripción del capitalismo cognitivo en donde la extracción de ganancias se encuentra basada en el conocimiento y en la innovación y al momento de compararlos con la tabla de las empresas con mayor valor son las tecnológicas nos generamos la siguiente pregunta ¿el conocimiento por sí solo detonó este crecimiento? ¿No existieron otras modalidades de extracción de valor que le permitieron a estas empresas colocarse en esas posiciones? ¿Este capitalismo cognitivo puede explicar el surgimiento de plataformas digitales?

Ribeiro menciona que algunas innovaciones tecnológicas se ven como hitos, y las empresas de Silicon Valley se observan como la convergencia de la innovación y el conocimiento tecnológico, como la meca de los grandes ingenieros y científicos cuyo liderazgo apuntan a una transformación del mundo; cuando en realidad Silicon Valley se convirtió en el paraíso de los empleos flexibles, donde las empresas trabajan con pocos empleados y en muchos casos en condiciones de precariedad y desigualdad, sin mencionar que las empresas surgidas de la innovación y el conocimiento tiene una base material que se encuentre en Litio que son necesarios para la confección de baterías y arrancar las computadoras, celulares y que ha causado nuevos conflictos ambientales y sociales (Lins Ribeiro 2018).

Continuando con lo anterior, lo hace especial a las empresas de Silicon Valley, siguen manteniendo una precariedad laboral y la externalización de operaciones que les permite rebajar costos pero no es suficiente, hay algo más, Ribeiro ve el éxito de *Google* en las

³ Compañía multinacional dedicada a los semiconductores y al desarrollo de software.

palabras y los signos que se pueden asociar con mercancías o servicios , es decir *Google* nos hace recordar a los dominios IP que ya hemos descrito con anterioridad y la respuesta que da Ribeiro es buena porque la palabra que nosotros empleamos en el buscador de *Google* contienen un valor y las empresas de publicidad los saben y los gastos en este ramo son impresionantes.

Christian Marazzi al hablar de la externalización de la producción del valor menciona una especie de extensión hacia la esfera reproductiva, esto quiero decir que hay una transformación del consumidor a un auténtico productor del valor de mercancía; Ribeiro también menciona una transformación de los usuarios en productores de valor es coherente con la interpretación marxista de que el consumo también es producción y generación de valor.

Los motores de búsqueda como *Google* permite la clasificación de la información que recibe de los usuarios, si bien Ribeiro acierta en que las palabras son valor, falta explicar todavía como *Amazon*, *Facebook* y las empresas de plataforma surgen y se vuelven rentables, aquí Nick Srnicek da el concepto clave que es el dato (Srnicek 2018). Para el economista canadiense un elemento clave en el capitalismo del siglo XXI es la capacidad de extracción y uso de un tipo particular de materia prima: los datos, al igual que el petróleo, son una materia prima que debe ser extraída y las interacciones de los usuarios en Internet constituyen la fuente de esta materia y como tal debe tener mecanismo para poder extraerse, refinarse y almacenarse para darle un uso.

La diferencia del dato con el conocimiento y la palabra, es que el dato es información de algo que sucedió, mientras que el conocimiento nos dice porque sucedió algo y la palabra se presenta como un dato refinado y finito de posibilidades. Una palabra nos ayuda a expresar un deseo de un consumidor conectado a internet al momento de utilizar un motor de búsqueda como Google, pero el dato implica otros elementos que la palabra no da, los datos del usuario al momento de registrarse en *Facebook*, *Twitter*, *Instagram* o los llamados “likes”, “compartir” o “comentar” a publicaciones en redes sociales se vuelven vitales para entender al consumidor y a partir de ahí dirigir la producción que ahora tiene un conocimiento preciso de quien le compra, sus necesidades y su capacidad de pago. Todo

esto sirve para el surgimiento de un nuevo tipo de empresa que es la plataforma (Srnicek 2018).

La plataforma, es básicamente una infraestructura digital en donde conviven dos o más grupos que están interactuando, la plataforma es un intermediario para coordinar a usuarios, clientes, proveedores, productores, vendedores, el etc. La plataforma surge gracias a la capacidad que tienen para extraer, analizar y usar datos para poder estudiar al consumidor y buscar proveerle artículos o servicios que le puedan gustar. Muchas empresas se han volcado a las plataformas *Facebook*, *Google*, *Instagram* y *Twitter* para desarrollar sus campañas publicitarias y con ello hacer más eficiente la producción al poder determinar cierta gama de productos para lograr vender.

Las plataformas son resultado de los avances de *Microsoft* que proveen el software que permiten crear aplicaciones, *Google* que permite vincular servicios, productos y entretenimiento con las plataformas, éstas ya no tenían la necesidad de generar un mercado porque ya existía ese mercado de consumidores, *Uber* es el resultado de múltiples cambios en las tecnologías de la informática y la comunicación, cambios en el modelo de negocios de empresas pero sobre todo tener la capacidad de generar alianzas con otras empresas que tienen un software de análisis de datos.

De esta manera *Uber* se vale de *Google maps* para tener datos sobre el tráfico de una ciudad, la posición de sus clientes y predecir las zonas de mayor demanda y movilidad de los individuos para coordinar a sus socios-conductores mediante estímulos de a mayor demanda mayor precio y mejores ganancias. *Uber* aprovecha los datos generados por las reacciones de los usuarios en redes como *Facebook*, *Twitter*, *YouTube* e *Instagram* en torno a diversos temas para posicionarse mediante grandes campañas publicitarias así como tener respuesta rápida a problemas extraordinarios (denuncias de sus usuarios), como dice Lashinsky *Uber* depende de la tecnología del celular móvil antes que cualquier otra cosa, *Uber* no existe si no existieran los teléfonos Smartphones o teléfonos inteligentes, pero agregaríamos que *Uber* no sería lo que es sin la capacidad del capitalismo de generar ganancias mediante la extracción y refinamiento de datos (Lashinky 2018)

Desde la perspectiva de Srnicek y se puede complementar con la visión del capitalismo cognitivo, “la historia de como Google y Facebook generan ganancias ha sido una historia sencilla: los usuarios son trabajadores no asalariados que producen bienes (datos y contenido) que son así tomados y vendidos por las compañías a los anunciantes y otros interesados” (Srnicek 2018). Aquí llega la polémica más importante, definir si esta producción de datos por parte de los usuarios se le puede denominar trabajo; siguiendo los postulados de Marx el trabajo es una actividad que genera plusvalía y su producción tiene como fin último el intercambio, los datos que se producen pueden ser intercambiados pero definir si hay una plusvalía tendríamos que entender que también existe un trabajo socialmente necesario para la sustentación de la fuerza de trabajo, es decir, nos conectamos e interactuamos en línea porque finalmente nos pagan para subsistir y no es así.

Del otro lado, si no se considera trabajo esto, entonces tendríamos que ver a la industria de las plataformas como dependientes totalmente de las industrias que si generan plusvalía, siguiendo a Srnicek y siguiendo la propuesta de esta tesis, consideramos que las plataformas por sí solas no generan plusvalía y está se siguen encontrando en el trabajador, lo que hacen las plataformas es agilizar el encuentro entre capital y trabajo.

De todo lo anterior utilizaremos el esquema de Nick Srnicek para categorizar las plataformas y así poder visualizar como no todas las plataformas son exitosas o mejor dicho su éxito se debe otras cuestiones:

- 1) Plataformas publicitarias. Destinadas a la extracción de datos por medio de la interacción de sus usuarios, llevan a cabo un análisis de mercado para finalmente ser vendidos a empresas publicitarias, ejemplo de ello son *Google* y *Facebook* que curiosamente dominan se catalogan como las empresas más lucrativas, por tanto las plataformas publicitarias son las que más reportan ganancias pero las que están más centralizadas.
- 2) Plataformas de la nube. Son propietarias del hardware y software de negocios que dependen de lo digital y los rentan de acuerdo a las necesidad de estos negocios, ejemplo son Microsoft y Amazon, aunque el caso de la última destacamos por ahora *Amazon Web Services AWS* que ofrece 175 servicios que van desde la logística, entrenamiento y centros de datos para coordinar negocios.

- 3) Plataformas industriales. Producen el hardware y software para coordinar y maximizar la producción, ejemplo de ello *General Electric* y *Siemens*.
- 4) Plataformas de productos. Generan ganancias mediante el uso de otras plataformas para transformar un bien tradicional en un servicio y cobrar un alquiler o una suscripción, ejemplo de ello son *Spotify* y *Netflix*.
- 5) Plataformas austeras. Básicamente son las empresas que intentan reducir al mínimo sus costes de operación y dependen mucho de los tipos anteriores de plataformas, ejemplo son *Uber* y *Airbnb*.

La más polémica es la categoría de plataformas austeras, no por la concepción teórica sino por el funcionamiento de estas plataformas, en el caso de *Uber*, su modelo de organización de trabajo es una hiperterciarización en donde los trabajadores están deslocalizados, y a ellos se les trasladan la mayoría de los costos operativos como el coche, su mantenimiento y gasolina, lo único que posee *Uber* pero es la clave de todo es el software que le permite el análisis de datos.

Uber no desarrolla tecnología alguna o es producto de la innovación, *Uber* necesita de *Amazon Web Service* para su funcionamiento como aplicación digital, necesita a *Google* para poder utilizar los mapas, *Twilio* para poder comunicarse, *SendGrid* para mandar emails, *Braintree* para coordinar los pagos de los viajes, *Paypal* como forma de pago, sin mencionar sus alianzas con bancos, comercios y restaurantes, finalmente *Uber* es una plataforma austera construido por otras plataformas. La empresa tiene la ventaja competitiva de poder extraer y analizar datos relacionados con la movilidad, se tiene un control sobre los socios-conductores en cuanto a saber quiénes son, el coche que manejan, la calidad de su servicio, las distinciones que se ganan y ahora la cantidad impuestos que van a pagar; mientras que con el conductor se tiene sus datos esenciales, formas de pago, su calificación así como sus trayectorias de traslado.

Finalmente no se puede pensar a *Uber* sin la financiarización y el capitalismo cognitivo, como hemos visto el sector tecnológico recibe estímulos del sector financiero, geográficamente China y Estados Unidos llevan ventaja debido al desarrollo de tecnología y financiarización y por eso vemos que *Uber* y *DiDi* se disputan el mercado de transporte privado a nivel mundial.

Replicar a la empresa *Uber* se torna muy complicado debido a la necesidad concretar grandes alianzas para poder competirle, eso sin mencionar la tendencia monopólica de *Uber* de adquirir la competencia, por un lado habíamos mencionado que reproducir el modelo de *Uber* es sencillo porque se puede generar otra empresa similar a ella en cuanto a modelo de organización y prestación del servicio y ejemplo es *DiDi*, pero observar múltiples empresas que irruman en el mercado como lo hacen las dos anteriores si supone un gran reto por la necesidad de inversión y alianzas que son necesarias.

De lo anterior deducimos que difícilmente podremos visualizar a más plataformas que presten servicio de transporte privado, pero han encontrado otros nichos al diversificar sus servicios, igual que *Amazon*, *Uber* con *Uber eats*, *DiDi* con *DiDi Food*, *Glovo* y *Rappi* son grandes ejemplos de como funciona este capitalismo de plataformas, una gran oportunidad para generar ganancias a costa de la precariedad laboral, sin mencionar la enorme competencia que tienen que realizar por captar clientes.

El sector tecnológico se convirtió en un mecanismo para contrarrestar la ley tendencial de la baja tasa de ganancia, aún no se puede visualizar una crisis de estas empresas tecnológicas porque estamos viviendo su auge y las Bolsas de Valores de varios lugares del mundo, difícilmente podremos predecir la explosión de esta burbuja especulativa, pero en el momento que ocurra veremos una crisis más profunda que la del año de 1929, porque estas empresas que se sostienen en la precariedad laboral que ya generan un estancamiento en la movilidad social ya genera serios problemas sociales, ni imaginar si estas llegan a cerrar.

Capítulo 3 El trabajo del socio-conductor, transformaciones y precariedad

En los capítulos anteriores hemos tratado de dar a conocer las condiciones a nivel mundial del capitalismo que permitieron el surgimiento y consolidación de la empresa *Uber* y plataformas similares a ella, partiendo desde la sociología del trabajo, pudimos visualizar como los cambios en las dinámicas del trabajo provocaron la consolidación de empleos que normalizan la ausencia de elementos imprescindibles en cualquier relación laboral como la figura del salario, sin mencionar la ausencia de prestaciones laborales que den seguridad y certidumbre a los trabajadores.

Los ahora denominados *socios-conductores* se insertaron en una dinámica de trabajos muy dependientes de las fluctuaciones del mercado, y en tiempos de una pandemia a nivel mundial en donde las cuarentenas y los constantes llamados a limitar la movilidad de los ciudadanos profundizó los aspectos negativos de este tipo de empleos y posiblemente aceleró su capacidad de organizarse en torno a grupos para exigir mejoras en su trabajo.

Las aplicaciones se apropiaron de la llamada economía colaborativa y se convirtieron en la opción más rentable para generar ganancias para aquellos individuos que tenían problemas para insertarse al mercado laboral o que no ganaran lo suficiente en un trabajo formal o informal. A nivel mundial, estas empresas denominadas *unicornio* lograron cooptar un gran mercado y expandirse de manera rápida que incluso llegaron a convertirse en una opción para la acumulación de capital, buscaron convertirse en una apuesta segura para los inversionistas y posicionarse en los índices *Nasdaq*, *Standard & Poor's 500* y las Bolsas de Valores.

Mientras esto pasaba a nivel mundial, América Latina se convirtió en una de las regiones de mayor crecimiento para las empresas de transporte de pasajeros vía plataforma; según el Banco Interamericano de Desarrollo, en su informe sobre la plataforma *Uber*, describe que la aplicación ha encontrado en América Latina un crecimiento impresionante en poco tiempo, desde que *Uber* inició operaciones en América Latina por el año de 2013 (Ciudad de México) hasta el año 2018, la región se convirtió en el segundo mercado más grande de plataforma a nivel mundial, generando en 2018 ganancias por alrededor de 2 mil millones de dólares solamente superado por Estados Unidos y Canadá que registraron 6.1 mil millones pero superior a Europa, Oriente Medio y África con 1.7 mil millones y a la región Asia Pacífico con mil millones (Azuara, González y Keller, 2019).

América Latina se caracteriza por contar altos niveles de urbanización, falta de transporte público eficiente y aumento de automóviles privados, la expansión urbana desordenada ha provocado muchos problemas en cuanto a servicios públicos y el transporte es un ejemplo de ellos, estas

condiciones han favorecido el éxito de las plataformas de transporte porque minimizan las deficiencias de la movilidad de sus ciudades en las urbes latinoamericanas.

La pandemia de Covid-19 puso en evidencias las contradicciones de esta aplicación y sumado a los escándalos que ya hemos dado a conocer en el capítulo 1 dan como resultado a una empresa con múltiples conflictos en diferentes frentes. De entrada la emergencia sanitaria que inició en Asia, pasó luego a Europa y América significó una reducción inmediata de la movilidad de los individuos en las ciudades por las medidas de confinamiento, esto derivó que de la noche a la mañana los *socios-conductores* bajaron sus números de viajes por la falta de usuarios.

Para hacer frente a esta crisis, la empresa ha tenido que realizar varias acciones para solventar sus problemas financieros y reactivar su mercado, entre las acciones que hemos detectado destacamos las siguientes:

- A) **Vender sus participaciones a la competencia** – La empresa china *DiDi Chuxing* se ha convertido en el principal rival de *Uber* a nivel mundial, esta competencia ha desgastado mucho a la empresa norteamericana e incluso tuvo que retirarse de China porque no podía competir a *DiDi*. Durante esta pandemia *Uber* ha tenido que vender su participación o filiales a la competencia como *DiDi* y *Yandex* para hacerse de recursos y mejorar sus perspectivas en el mercado de valores (Newsroom Infobae, 2020).
- B) **Apostar a *Uber eats*** – La filial de servicio a domicilio generó mayores ganancias durante la pandemia que estamos experimentando, básicamente la filial se volvió más rentable que el servicio principal de *Uber*, a raíz de esto la empresa busca monopolizar este mercado de servicio a domicilio en Estados Unidos comprando a la competencia; para el caso mexicano las aplicaciones de servicio a domicilio han experimentado una alza (Medina, 2020) (González, 2020).
- C) **Reactivar a su clientela** – Con el lanzamiento de sus membresías denominadas *Uber Pass*, la empresa busca ofrecer al usuario descuentos en viajes y entregas gratis con una membresía de pago mensual de 119 pesos en nuestro país, aún desconocemos sus resultados porque apenas se ha implementado pero la intención de asegurar su clientela frente a la competencia que ofrece viajes más baratos (El financiero, 2020).
- D) ***Uber flash*** – Similar a su servicio principal de transporte de pasajeros, *Uber flash* tiene como objetivo transportar artículos de un punto a otro con la idea de generar viajes para los *socios-conductores* (Uber, 2020).

- E) **Protocolos de seguridad** – Mediante campañas publicitarias, mensajes al correo electrónico y mensaje de la aplicación, la empresa da consejos para evitar la propagación de la enfermedad de Covid-19 entre sus *socios-conductores* y clientes, con acciones como lavarse las manos, utilizar cubrebocas (uso obligatorio) y mayor ventilación, la aplicación mantiene operaciones con mayores medidas de seguridad.
- F) **Apoyo a personal de salud** – Con una campaña que implica brindar viajes y entregas de comida sin costo al personal que labora en la atención médica durante esta pandemia, incluso colaboran con las autoridades sanitarias para entregar información personal de los usuarios, conductores y repartidores a estas autoridades para controlar la enfermedad del coronavirus en caso de ser necesario (solamente esta dependencia puede acceder a estos datos) (Uber, 2020).

Todas estas acciones que realiza la empresa a nivel mundial y nacional tienen como finalidad sortear la crisis que están experimentando por la falta de movilidad de los individuos, pero el trasfondo sigue siendo lo que se discutió en el capítulo anterior, *Uber* sigue sin demostrar que es rentable como empresa, su falta de activos (una empresa solventada en la nada) no genera confianza en los inversionistas y sus constantes intentos de regulación afectan mucho a la marca.

En su intento por solventar su crisis, se pone de manifiesto su esquema de transferir costos, riesgos y daños a los *socios*, estos últimos han experimentado de manera alarmante una merma de sus ingresos por la falta de movilidad, además de tener que emplear mayores recursos para seguir operando (gel antibacterial, cubrebocas, mayor limpieza), el pago de impuestos y tener brindar servicios por debajo del costo que ellos consideran justo, una opción que hasta hace pocos años resultaba ser muy atractiva porque otorgaba beneficios económicos por encima de los trabajos asalariados ha quedado estancada, estos trabajadores al no al no ser reconocidos como empleados, no reciben apoyos ni de la empresa ni de los gobiernos.

El trabajo del *socio-conductor* en *Uber* se ha ido transformando con el tiempo, lo que antes se convirtió en una opción muy redituable para estos trabajadores, poco a poco se ha transformado en un trabajo peligroso, de jornadas muy largas y desgastantes para estos *socios* en donde el salario que buscan obtener se ha vuelto muy difícil de concretar bajo los mecanismos en los cuales laboran, producto de lo anterior, hemos empezado a visualizar manifestaciones y organizaciones de *socios* como una especie de sindicatos o gremios en busca de mejorar sus condiciones de trabajo.

Con lo anterior, el presente capítulo se divide 3 secciones, el primer apartado es una síntesis de la historia de la plataforma *Uber* en México, detallando algunas características de cómo esta

plataforma se insertó en una ciudad de aproximadamente ocho millones de personas y que transformó la oferta de transporte privado en poco tiempo, esto trajo como consecuencia un antagonismo social con los taxistas que se movilizaron para tratar de frenar sus operaciones porque les arrebató el monopolio del servicio privado de transporte de pasajeros, y también veremos como *Uber* ha sido entendido por el Estado mexicano.

El segundo apartado busca hablar sobre *Uber* a nivel nacional, con la finalidad de mostrar los intentos de regulación que han emprendido los estados en su intento por legalizar o prohibir a las Empresas de Redes de Transporte, producto de este intento las plataformas siempre se muestran reacias a regularizarse dado que ellos mismos se consideran como un servicio diferenciado de los taxistas y que no puede ser capturado con las mismas regulaciones que los taxistas; con este pretexto vamos a ver el conflicto de las plataformas con los gobiernos locales y con los taxistas en donde los *socios* han llegado a salir perjudicados teniendo que realizar manifestaciones en vía pública exigiendo mejores condiciones para desempeñar su trabajo.

El último apartado, es un estudio de caso de las operaciones de plataforma de *Uber* en la ciudad de Puebla, teniendo como punto de partida algunas entrevistas y observación participante en donde resalamos los cambios constantes en este tipo de trabajo, la opinión pública sobre estas plataformas y el efecto de inseguridad que los ha afectado. De igual manera, veremos como a partir de las condiciones de precariedad y vulnerabilidad, algunos *socios* de varias plataformas (*Uber* y *DiDi* principalmente) se han organizado a formar el *Comité de trabajadores de plataformas* para encausar sus exigencias antes las autoridades y las empresas.

3.1 La aplicación en CDMX, entre ilusiones y conflictos

Uber no fue la primera aplicación que prestó servicio en el Distrito Federal, para 2013 (año en que inició *Uber* operaciones en México) encontramos en la ciudad a las siguientes aplicaciones:

- *Taxibeat, Yaxi y EasyTaxi*- Su modelo se basa en generar una base de datos de taxistas con licencias que porten un celular que sirve para monitorear su servicio, no genera polémica dado que sus choferes son taxistas concesionados.
- *Aventones, Cabify y Carrot*- Aplicaciones cuyo servicio consiste en compartir autos a través de una aplicación, su modelo es similar a *Uber*.

Tenemos a 6 aplicaciones que operaban antes que la plataforma *Uber* pero ninguna de ellas generó un impacto tan fuerte como lo hizo la aplicación estadounidense; en los casos de *Taxibeat, Yaxi* y

EasyTaxi no generaron ninguna controversia porque recurrían a taxistas regularizados y su impacto pasó desapercibido, en el caso de *Aventones* y *Carrot* de igual manera no generaban un impacto debido a que no podían reclutar a grandes vehículos ni insertarse en el mercado porque no poseían la publicidad ni alianzas con *Google*, *Facebook* o *Twitter* para poder darse a conocer; *Cabify* (empresa de España) presenta un modelo muy similar a *Uber* pero al igual que *Aventones* y *Carrot* no podía permitirse costear una expansión profunda por los recursos limitados.

Uber visualizaba en América Latina un mercado potencial no solo por el alto grado de urbanización siendo la Ciudad de México un área urbana de aproximadamente 8 millones de personas, sino porque aprovechaba las deficiencias en el sistema de transporte que se experimentan en las grandes ciudades del Latinoamérica y los vacíos en las regulaciones que aplican a este tipo de servicios, por tal motivo, América Latina se convertía en un espacio, que ante la ausencia de regulaciones, podían explotar rápidamente y sin mucha competencia por tales vacíos y deficiencias del sistema de transporte.

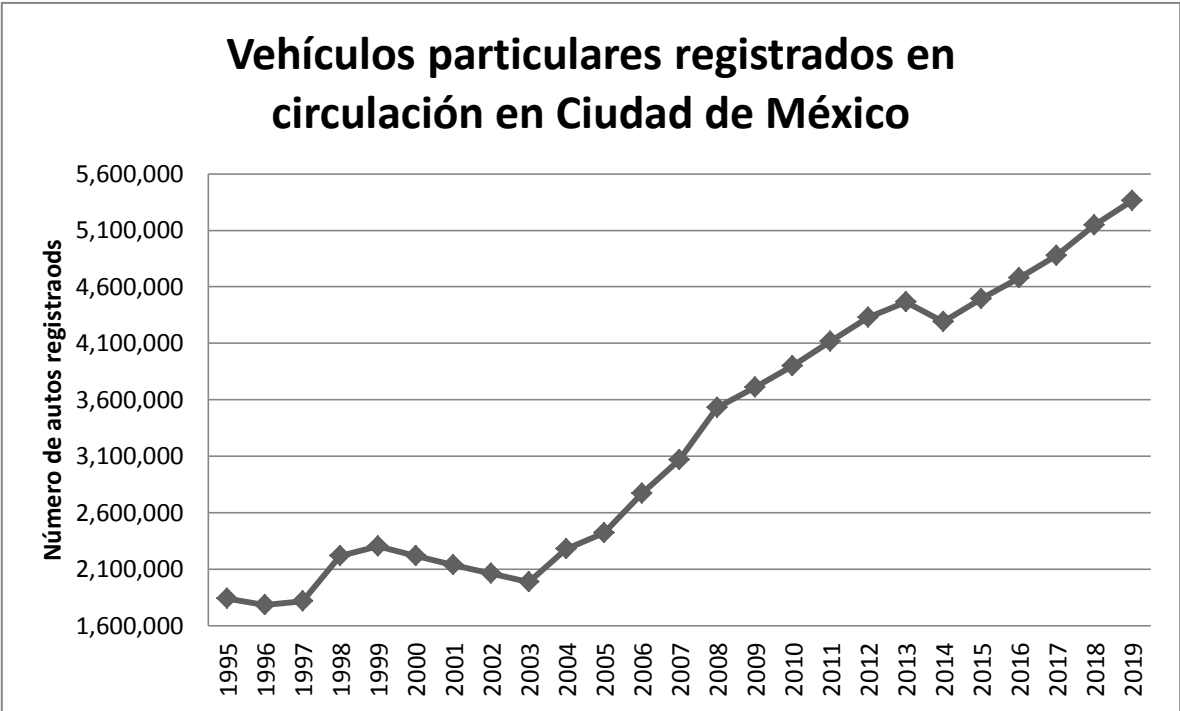
La empresa *Uber* llegó en julio de 2013 a la Ciudad de México, siendo la primera ciudad latinoamericana en donde la aplicación inició sus operaciones; a partir de esto surgen varias preguntas ¿qué condiciones encuentra la plataforma en la capital del país? ¿A qué se debe su rápida aceptación? ¿Por qué se volvió polémica?

Según datos del INEGI en el año 2010 el Distrito Federal presentaba una población de 8 851 080 de personas de acuerdo al *Anuario estadístico y geográfico de Distrito Federal* del año 2015, en cuanto a territorio, siguiendo con datos del INEGI, el Distrito Federal ocupa un área de 1 495 Km² que representa tan solo el .1% del territorio nacional, pero por otro lado ocupa el primer lugar en densidad poblacional, tan solo en 201 en promedio encontramos a 47.6 habitantes hectárea (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2015) (González Arellano y Larralde Corona, 2019).

Además es necesario recalcar que la Ciudad de México, no comprende una sola ciudad, sino que forma parte de la denominada Zona Metropolitana del Valle de México que lo conformaba las 16 delegaciones de la Ciudad de México más 40 municipios del Estado de México, que corresponde al área conurbada. Sumando estos datos, la Zona Metropolitana del Valle de México alcanza un total de 21 081 587 millones de habitantes según el censo de 2010, con esto estamos hablando de una de las zonas más pobladas del mundo, esto genera una enorme demanda en servicios y recursos naturales, por obvias razones, genera un intenso movimiento de individuos entre la ciudad de México y los municipios del Estado de México que se debe satisfacer por cualquier medio.

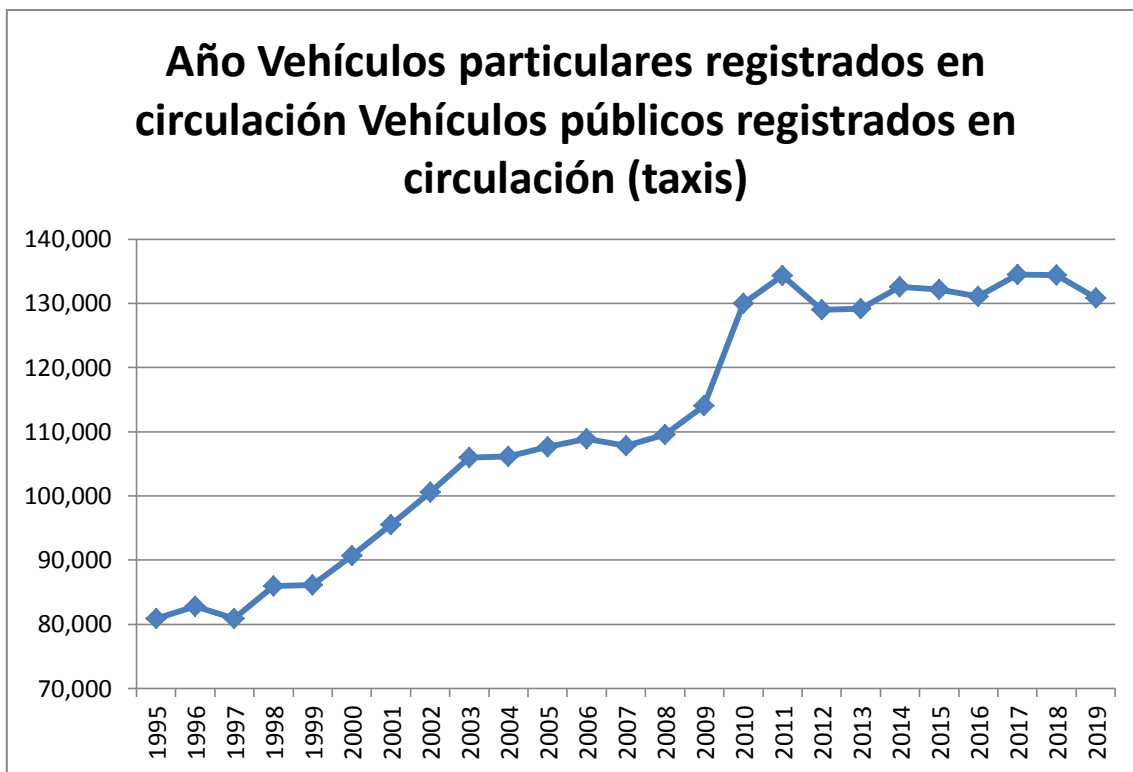
El automóvil representa el principal medio de movilidad de los ciudadanos de la Ciudad de México, aquí vamos a centrarnos en dos campos; una, está destinada a los autos particulares registrados y la otra corresponde a los autos destinados para la prestación de transporte conocidos como vehículos para servicio público, o lo que conocemos como taxis.

Grafica 1



Nota: Datos consultados en la base de vehículos de motor registrados en circulación de INEGI.

Grafica 2



Nota: Datos consultados en la base de vehículos de motor registrados en circulación de INEGI.

Cómo podemos ver en la gráfica anterior, en 24 años los automóviles particulares han crecido en 3 y medio millones de unidades, y los taxis tan solo en 50, 000, es decir, por cada taxi dado de alta hay 70 automóviles que se registra en el padrón de la Ciudad de México pero antes de continuar hay que contextualizar la información anterior. En primer lugar, para ambos casos los vehículos que se registran no necesariamente es el total de los vehículos en circulación en la Ciudad de México, existen caso como vehículos no registrados o registrados en diferentes estados del país que circulan en ese espacio; esto aplica de igual manera para los taxis, no todos los que se encuentran registrados están en circulación debido a que estos deben cumplir con una revista vehicular cada año si buscan seguir operando.

En el caso de los taxis, de acuerdo con información que proporcionó la Dirección General de Servicio al Transporte Público de Pasajeros de la Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, en el mes de junio de 2012, existían **134,934 unidades de taxi registradas** para prestar el servicio de transporte individual de pasajeros y según sus estimaciones este modo de transporte atiende a 1.6 millones de usuarias y usuarios al día en el Distrito Federal (Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, 2013), esto contrasta un poco con la información que proporciona INEGI dado que ellos reportan a **129,034 vehículos públicos registrados para el año 2012**, pero

ambos datos confirman un estancamiento en cuanto a las concesiones de taxis que brindan las autoridades del Distrito Federal.

Otra razón por la cual vemos diferencias tan grandes reside en la burocracia, mientras que para autos particulares el registro ante las autoridades es relativamente fácil y dinámico, no ocurre lo mismo con los vehículos públicos dado que entra aquí la figura de la concesión. Una concesión, según Gabino Fraga es “aquel acto en el cual se concede al particular el manejo o la explotación o aprovechamiento de los bienes del dominio del Estado” (en Jiménez Bautista, 2009), Un taxi es el vehículo automotor de alquiler con conductor, sin itinerario fijo, destinado al transporte de uno o varios pasajeros, dentro del esquema de servicio público y con sujeción a un régimen de derecho público que impone los requisitos que debe cubrir el vehículo y su conductor así como su tarifa.

Siguiendo el texto de Yasmín Hernández Romero, el servicio individual de pasajeros concesionados se dividen en dos modalidades de acuerdo al Reglamento de Transporte del Distrito Federal del año 2003, los taxis se dividen en:

- Taxi Libre: Vehículo que presta servicio de transporte público individual de pasajeros, sin itinerario fijo, ni adscripción permanente a alguna base de servicio en el ámbito territorial del Distrito Federal. Estos pueden organizarse gremialmente para proporcionar el servicio en bases previamente autorizadas por la Secretaría.
- Taxi de Sitio: Vehículo que presta el servicio público de transporte individual de pasajeros sin itinerario fijo, a través de espacios físicos autorizados en bases, centros de transferencia modal, terminales y demás lugares que determine las autoridades correspondientes. Estos pueden también constituirse gremialmente, y proporcionar el servicio libremente (Hernández Romero, 2018).

Tanto en el Distrito Federal como en los demás estados de la República mexicana el servicio público de taxi es concesionado a los particulares, para el caso de la capital del país existe la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México o SEMOVI (antes Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal), esta Secretaría tiene la facultad de emitir permisos para la operación de taxis y cuenta con un padrón de cuantos vehículos registrados pueden prestar el servicio, fijan las normas del funcionamiento y operación de los servicios, así como las tarifas del mismo.

Las concesiones que emiten la autoridad tienen un periodo de vigencia y de acuerdo a la vida útil del vehículo que son 10 años a partir de la fabricación del coche estas se pueden remover, por tanto

los automóviles que son utilizados como taxis deben ser inspeccionados y renovados cada cierto tiempo con apoyo de las autoridades a través de programas de financiamiento.

Tanto en el DF como en la CDMX, el otorgamiento de concesiones es controlado y pueden otorgarse a personas físicas y morales, esto tendría como beneficio no generar una concentración de concesiones que generen monopolios o competencia desleal, esto a su vez impulsaría un esquema de microempresario dado que el individuo puede emplearse en estas dinámicas y laborar según sus tiempos, también puede “rentar” la concesión a un tercero para que labore a cambio del pago de una renta.

El individuo que dé de alta un taxi es el responsable sobre el cuidado, mantenimiento de la unidad, es responsable de la calidad del servicio y salvaguarda del usuario. Las autoridades velan por el correcto funcionamiento de los taxis y a partir de sus propios criterios determinan los cambios en la prestación para mejorar su calidad y ser una opción segura de movilidad, pero también las secretarías dictan periodos de tiempos en los cuales no se emiten nuevos permisos para poner en funcionamiento más taxis dado que ellos consideran que su número es más que suficiente para atender las necesidades de sus ciudadanos.

Según sus propias estimaciones publicadas en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* del 3 de julio de 2017, en el periodo que va de 2013 a 2015 un taxi en regulares condiciones para prestar el servicio realiza en promedio un 1.5 viajes por hora, si labora 10 horas al día, un conductor estaría realizando 15 viajes aproximadamente al día. En sus números, a pesar de que existen cerca de 130 000 unidades registradas como taxis se encuentran en circulación 90 000, entonces según la gaceta esos 90 000 taxis activos generarían en un día laboral 1 350 000 viajes diarios para una ciudad que para el año 2015 registró 8 985 339 de habitantes más los que se movilizan a diario en la Zona Metropolitana del Valle de México, según sus propias estimaciones cada día se realizan 1.64 millones de viajes diarios en taxi (normal o por aplicación).

Con este panorama de mercado que presenta a los taxistas, vamos a enfocarnos en la persona que busca insertarse en esta dinámica laboral y podremos observar diversas problemáticas; para que alguien pueda trabajar como taxista de manera legal necesita antes que nada residir en la ciudad, estar dado de alta en Hacienda con su Registro Federal de Contribuyente y tener identificación oficial vigente así como clave CURP; posteriormente debe ejecutar una serie de trámites administrativos para obtener una licencia de conducir tipo B y un título de concesión para poder operar como taxista, además acondicionar el automóvil con la cromática de TAXI, instalar el

taxímetro y otras adecuaciones a la unidad; finalmente pasar una revista cada año que es una revisión físico-mecánica de la unidad para verificar su estado.

Como se puede observar, dar de alta un taxi ante las autoridades resulta ser un procedimiento largo y costoso, el mantenimiento de la unidad es responsabilidad del taxista y debe estar en regla para pasar la revista vehicular que realizan las autoridades cada año.

El excesivo control de los taxis, recordar que el gobierno controla el número de unidades en circulación, ha derivado en los *taxis piratas*, los denominados *taxis piratas* son una forma de prestación del servicio sin la regularización y autorización de las autoridades surgen de la necesidad de afrontar los problemas de movilidad que enfrenta las áreas urbanas, ante la escasez de taxis *legales* estos *taxis piratas* entran como una opción más para transportarse por la ciudad.

Los *taxis piratas* tienen como objetivo brindar un servicio de transporte, en donde los individuos que se emplean en esta dinámica buscan generar ganancias inmediatas sin mayores intervenciones, es decir, son individuos que deciden optar por reducir sus costos de operación sin los permisos para operar, sin estar registrados ante una autoridad y en muchas ocasiones sin llevar las calcomanías que exigen las autoridades para su identificación, producto de estas operaciones se genera un doble riesgo: A) nadie responde en caso de algún accidente dado que estos vehículos carecen de algún seguro y B), una unidad pirata se puede utilizar para alguna actividad criminal y representa un riesgo para los usuarios.

Algo en común que existe tanto en los taxistas regularizados como los *taxis piratas* tiene que ver con el conductor, el oficio del taxista es una profesión que por lo general emplea a gente que son desocupados del sector formal, en palabras de Leticia Pogliaghi y Bernardo Navarro Benítez, el servicio de taxis ha mostrado incrementos notables sobre todo en épocas de desocupación y crisis económicas porque se convierte en válvula de escape para los desocupados del sector formal, si nos vamos a la tabla 3 podemos rastrear ese incremento de taxis producto de una crisis económica.

De 1995 al año 2000, años en donde se dio la crisis monetaria de 1994 *efecto tequila*, el número de taxistas concesionados creció en 5 mil unidades en cinco años; el cambio más drástico tiene que ver con la crisis del capitalismo del año 2008, en tres años el número de vehículos registrados pasó de 109,537 a 134,000 unidades concesionadas ante las autoridades del Distrito Federal, a pesar de que en esos años la ciudad emprendió una campaña de regularización de los taxis que los llevó a incrementar sus números, es claro la tendencia de que una crisis económica que se traduce en mayor desempleo genera mayores taxistas (Pogliaghi, 2012).

A pesar de que el oficio taxista se refiera a una actividad solitaria debido a los horarios pocos fijos y la búsqueda de pasaje para obtener algún ingreso, también pueden operar asociados a una base o sitio de taxis. Estos sitios básicamente son espacios físicos autorizados donde el taxista recoge al pasajero, es un punto estratégico en donde se busca canalizar los usuarios de este servicio y así agilizar el trabajo de los taxistas, hay que recordar que estos espacios están autorizados por las autoridades, entonces estos sitios actúan como punto de reunión para los taxistas en donde se genera una socialización entre ellos.

El hecho de laborar en un sitio genera relaciones entre operadores con la finalidad de hacer más amena este trabajo; esta red de confianza actúa como un canal de acceso a información en donde se dan avisos de donde hay mayor cantidad de trabajo y en caso de siniestro poder recibir un apoyo (Pogliaghi y de la Garza, 2012).

De acuerdo a investigaciones periodísticas llevada a cabo por el medio *Vértigo político*, en la Ciudad de México insertarse a laborar en un sitio de taxi pasa por ser aceptado por una organización, en la cual con el pago de *cuotas* un individuo pasa a laborar como taxista sin necesidad de algún permiso, revisión, el etc., con pagos semanales que realizan los taxistas hacia líderes (persona que controla los sitios de taxis) pueden operar libremente. Haciendo un cálculo, en la CDMX hay 75 033 taxis de sitios de acuerdo a las autoridades, y 24 460 se encuentran empadronados con una decena de dirigentes, es decir, 10 personas dominan una cuarta parte de los taxis de sitio en la CDMX.

Siguiendo la investigación, detalla que la cuota semanal que deben pagar cada taxista de sitio gira alrededor de 250 pesos semanales, si la cifra oficial es de 75 033 taxis de sitio, en teoría, si cada taxista paga los 250 esto nos da como resultado que cada mes los líderes de los sitios de taxis se llevan alrededor de 75 millones de pesos al mes, hablamos de un negocio de 900 millones de pesos al año, pero tan solo diez dirigentes pueden obtener alrededor de 6 millones de pesos semanales, de este tamaño es el negocio de los taxistas en la Ciudad de México.

Si llegáramos a calcular lo que se lleva cada taxista de los 130 mil registrados ante las autoridades más los *taxis piratas* que operan sin taxímetros e imponiendo tarifas arbitrarias, estamos hablando de un negocio muy difícil de cuantificar sus ganancias pero no dudamos que sea de más de mil millones de pesos al año, por el momento desconocemos las pérdidas que genera la no regulación de los taxis en el país ni las ganancias que no declaran estos taxistas.

Cada organización taxista de la ciudad de México, por ejemplo la *Unión de Taxistas Génesis del Distrito Federal A. C.*, *Alianza de Organizaciones de Radio Taxis*, *Sitios y Bases del Distrito Federal* por mencionar algunos, fueron los primeros en manifestar contra las aplicaciones similares a *Uber* en el año en que ingresaron a operar, llegando incluso a formar el *Movimiento Nacional Taxista* que hasta el mes de octubre de 2020 se organizaron otra gran manifestación en la CDMX, exigen la prohibición de las aplicaciones o al menos una regulación similar a los taxistas.

El trasfondo del asunto es claro, la plataforma *Uber* es un golpe a estas organizaciones en varios niveles, en primer lugar, es una competencia desleal porque la aplicación puede enrolar a un gran número de *socios* en poco tiempo y a costos muy bajos; los vehículos que pueden dar de alta provienen de un padrón de más de 5 millones de automóviles que están registrados en la Ciudad de México, aunque hay que restar a los modelos de mayor antigüedad (no mayor a 10 años de antigüedad según el sitio web de *Uber*), a los taxis, autos de gobierno u otros autos con insignias, aun así, *Uber*, en cualquiera de sus servicios *Uber X*, *Uber XL*, *BLACK*, *Black SUV*, puede disponer de una flota amplia que no está limitada las concesiones que da *SEMOVI*, aunque es verdad que sorteja algunos temas de regulación y precarizan más los trabajos, recibe una alta aceptación porque solventa algunos problemas de la asimetría de información que COFECE ya admitió en 2015.

La Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) fue la primera institución del Estado que buscó explicar que hace *Uber* y porque recomienda que esta aplicación, junto a *Cabify*, debería seguir operando, la COFECE encuentra dos problemas que están relacionados con los taxis:

Asimetría de información- Los consumidores no cuentan con información suficiente sobre aspectos importantes tales como la confiabilidad del conductor, las condiciones de seguridad y calidad del vehículo, la predictibilidad del precio y ruta a seguir, esto deriva en riesgos para el usuario y abusos por parte del prestador del servicio.

Problemas de coordinación- Los potenciales pasajeros no conocen con exactitud dónde podrán abordar un vehículo, en tanto que los conductores desconocen el lugar exacto donde podrán recoger pasajeros, lo que puede generar sub-oferta en lugares de alta demanda y sobre oferta en lugares de baja demanda.

La COFECE reconoce la implementación de tecnología ayuda a resolver de una forma efectiva estos problemas de información asimétrica y de coordinación entre conductores y pasajeros, las aplicaciones que prestan servicio de transporte de pasajeros garantizan un servicio eficiente, seguro y de calidad en transporte individual de pasajeros porque permiten:

- a) Conocer la identidad del conductor y datos del vehículo previos al abordaje
- b) Planifican rutas automáticamente, eliminan la posibilidad que los conductores realicen otras rutas y cobren por ello.
- c) Desglosar y transparentar la tarifa, a fin que de que el usuario conozca los detalles de su viaje y así poder facturar en términos de las leyes fiscales aplicables (en caso de que lo requiera).
- d) Ambas partes evalúan el servicio, lo que permite mantener un estándar alto en la prestación del servicio
- e) Se conoce los tiempos de espera y traslado

COFECE menciona que las normas vigentes en el país no contemplan esta nueva modalidad de servicios de transporte que deriva de los avances tecnológicos y recomienda que se reconozca como una nueva modalidad de servicio, mientras no exista una modificación al marco jurídico se le debe permitir operar porque atiende una problemática de interés general (COFECE, 2015).

Los primeros artículos que empezaron a tratar el tema del impacto de la aplicación de *Uber* en México, se centralizan que este tipo de transportes por medio de aplicaciones son considerados como los más seguros, según Beatriz Magaloni las plataformas de aplicaciones electrónicas que prestan un servicio de transporte son utilizadas para mitigar riesgos de victimización en el transporte público, especialmente por las personas más vulnerables como las mujeres o aquellas que han sufrido crímenes en el transporte (2019).

No ocurre lo mismo con los taxis que son considerados como un medio de transporte inseguro que la gente va abandonando, según la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE), para el año 2016, se identificó que 33.5% de la población de 18 años y más dejó de tomar taxi en el año 2016; para el año 2017 aumentó a 39.6%; para el 2018 a 44.7%; en 2019. Es claro que se demuestra una desconfianza hacia los taxistas en los últimos años por temor a sufrir un delito; mientras que Magaloni resalta que los medios más seguros en la capital son *Uber*, *Cabify* y *DiDi* porque en una encuesta que desarrolló la autora menciona que el 21% era nada probable ser víctima de algún delito y 33% expresó que era poco probable.

En un tiempo muy rápido las aplicaciones *Uber* y *Cabify* generaron mucha aceptación entre los usuarios de este tipo de transporte y se ganaron la enemistad por parte de los grupos taxistas porque les quitaba pasaje y no podían competir debido a las facilidades con las cuales uno podía operar con la aplicación *Uber*, con ese contexto las autoridades tomaron cartas en el asunto hasta mediados del año 2015, y a partir de negociaciones entre la plataformas *Uber* y *Cabify* con el gobierno de la

Ciudad de México se promovió algunas regulaciones. En las nuevas disposiciones encontramos que la empresa debe pagar un permiso anual de 1 599 pesos por cada vehículo afiliado y se cobra un impuesto de 1.5% por cada viaje realizado para destinarlo a un fondo de transporte para la ciudad (Calderón, 2015)

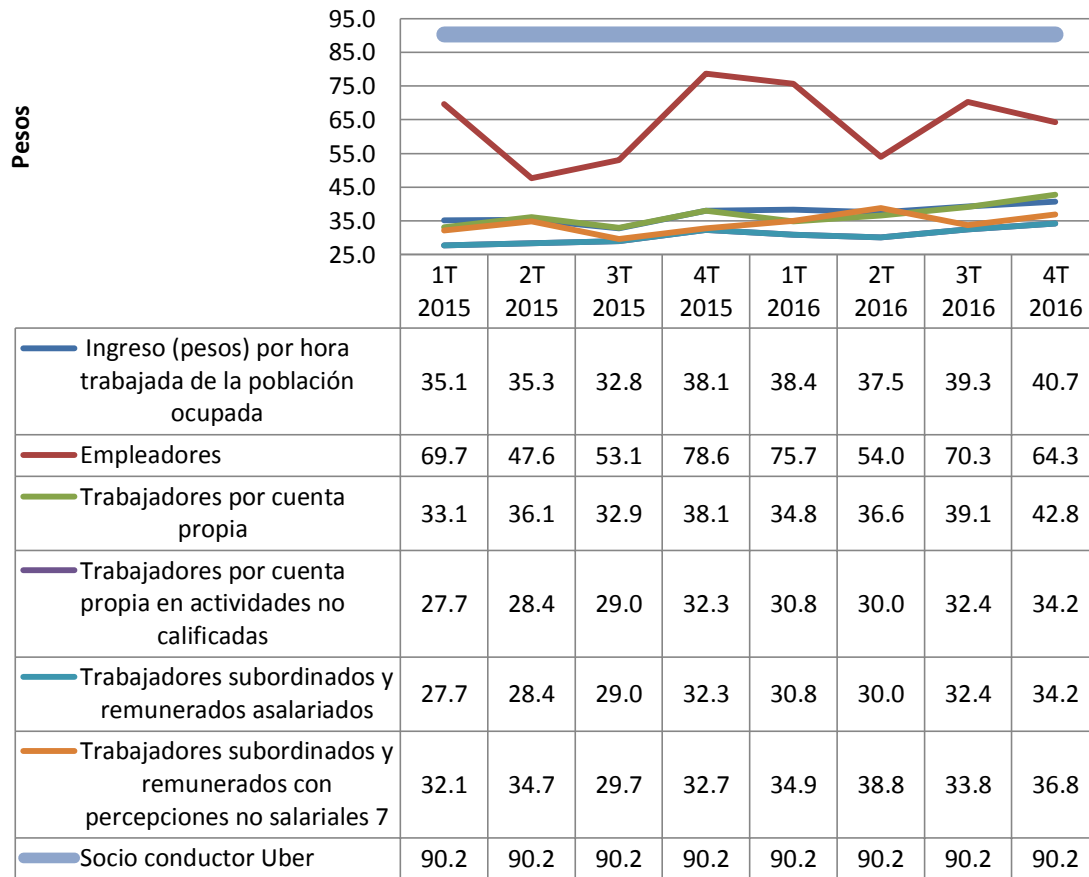
Obviamente la razón más importante por la cual mucha gente se alistó a la plataforma *Uber* fueron las enormes ganancias que obtenían los *socios*; para el año 2014, a un año del inicio de las operaciones de *Uber*, de acuerdo a los propios *socios*, se estimaba que un chofer de la aplicación podía ganar hasta 12 mil pesos mensuales solamente laborando para la aplicación, (Martínez, 2014), los ingresos de los socios por hora en la modalidad de *Uber X* durante el año 2014 y 2015, retomando a Phenélope Aldaz, fue alrededor de 98.55 pesos por hora, muy superior al salario promedio que podemos detectar en la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo en el mismo periodo que fue de 42.8 pesos para trabajos asalariados.

El año 2015 fue un año de expansión para la plataforma *Uber*, según su informe de Marzo de 2016 México se convirtió en el tercer mercado más importante para la compañía después de Estados Unidos y Canadá, también reveló que para ese año 2015 la plataforma contaba con 39 000 conductores y más de 1 200 000 usuarios inscritos en la plataforma.

El dato más revelador que salió a la prensa fue informar sobre cuánto gana un *socio-conductor* de la plataforma, según sus datos, el ingreso promedio por hora de cada *socio* durante el año 2015 fue de 90.23 pesos, ya descontando la comisión de 25% que se lleva la firma, si este dato es verídico, estamos hablando de que laborar para *Uber* bajo la figura de *socio conductor* representa un ingreso muy superior al ingreso promedio de la población ocupada en la ciudad de México durante esos años, esto de acuerdo a la gráfica elaborado a partir de la consulta de la *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo* de INEGI.

Gráfica 3

Ingreso promedio por hora de trabajadores de la Ciudad de México, 2015-2016.



Como se puede apreciar, el promedio de ganancia por hora que los *socios* obtienen laborando para *Uber* es muy superior a los trabajadores asalariados, empleadores o dueños de negocios, trabajadores por cuenta propia y trabajadores con percepciones no salariales (propinas, comisión, pago a destajo), esto generó un optimismo alto dado que trabajar como *Uber* significaba complementar un salario u obtener un salario sin la necesidad de emplear mayores recursos más que un vehículo propio, un celular y registrarse en la aplicación.

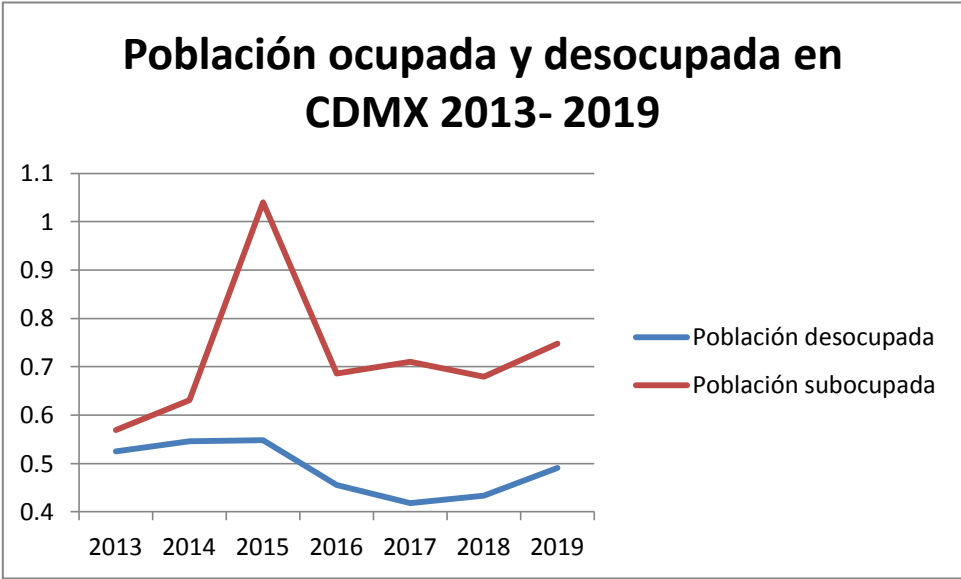
Laborar para *Uber* implicaba mayor seguridad, no solamente para los usuarios sino también para los mismos *socios* dado que el sistema de monitoreo de la aplicación les genera una percepción de seguridad que muy difícilmente podían experimentar laborando en un taxi. Pero es necesario insistir en su comparación con los taxistas, un *socio* no va a experimentar los intentos de regulación, ni tampoco los intentos de extorsión por parte de los grupos taxistas, no tiene que dar *cuotas* a líderes de manera semanal, ni tampoco tener que pagar por placas para poder circular; con el sistema de

funcionamiento de la plataforma, se generó un ambiente en donde los *socios* podían solventar problemas económicos recurriendo a un trabajo fácil de insertarse, hasta cierto punto seguro y con control de su tiempo a laborar.

Uber perfectamente resuelve problemas de movilidad que sufre los ciudadanos en su día a día, su éxito inmediato es producto de dos cosas; una, la gran cantidad de gente que vive y se mueve tanto en la Ciudad de México como en los municipios aledaños pertenecientes al Estado de México, y dos, *Uber* se convierte en válvula de escape frente a los problemas de empleo que experimenta la ciudad de México.

Si visualizamos la siguiente la siguiente gráfica, podremos analizar dos fenómenos importantes, el subocupación y la desocupación:

Gráfica



Nota: Gráfica hecha a partir de consulta de la ENOE.

Cómo se puede observar la tasa de subocupación, que se define como las personas de 15 y más años de edad que tienen la necesidad y disponibilidad de ofertar más horas de trabajo de lo que su ocupación actual les permite, ha crecido en un periodo de 6 años entre 2013 y 2019 a consecuencia de estancamiento de los salarios.

El problema de la desocupación también es importante resaltarlo. Aquí se observan como las aplicaciones móviles que proveen servicios se han convertido en un método para solventar los problemas de la falta de empleo y empleos mal pagados para la población ocupada, esto no quiere

decir que las aplicaciones móviles solventen estos problemas laborales pero estas aplicaciones adquieren grandes números de trabajadores por las problemáticas que enfrentan la población ocupada.

A raíz del informe de *Uber*, muchas notas periodísticas hablaron sobre el fenómeno de *Uber*, entre ellos encontramos una nota de el diario *El economista*, cuya entrevistada dio una clave para entender el éxito de la plataforma en cuanto a enrolamiento de trabajadores:

“Uber ha venido a ofrecer alternativas a quienes buscan un empleo flexible; a aquellos profesionistas que han sido despedidos y buscan una manera de sobrevivir mientras hallan nueva ocupación y con un ingreso que dice [Uber] que es alto. Todo esto es una repercusión que puede considerarse positiva” (Meneses, 2016).

El Banco Interamericano de Desarrollo menciona que los ingresos por hora al conducir con *Uber* representa al menos tres veces el salario mínimo por hora de cada país latinoamericano. En Chile y Colombia, los conductores ganan casi tres veces el salario mínimo por hora, mientras en México la cifra ronda en 6.5 veces el salario mínimo por hora y Brasil es de 3.9 veces (Azuara, González y Keller, 2019).

El mismo reporte del Banco menciona que las características sociodemográficas de los *socios de Uber* en México promedian 38 años, casados con familia, representan el principal de ella y la mitad con educación superior terminada (Azuara, González y Keller, 2019). De acuerdo con los reportes de prensa y a observación podemos encontrar a estudiantes, profesionistas jóvenes e incluso gente que pasa de los 40 años con empleos formales pero que optan por la subocupación para complementar gastos, es decir, no importa la edad, el nivel escolar, género (aunque siguen predominando hombres) y en casos extremos, tampoco alguna condicionante física.

La idea de trabajar el tiempo que quieras y generar tus propias ganancias sin tener una exclusividad (que solamente laboren para *Uber*) en compañía de testimonios en donde la gente obtenían ingresos superiores a los trabajos formales generó un boom. Los medios de comunicación hicieron eco de las actividades y ganancias de los *socios conductores* así como ser una opción para los jubilados y madres solteras por las mismas facilidades que ofrece la plataforma para laborar.

Pero a finales de 2016, con el establecimiento de la comisión fija de 25% que se lleva la plataforma con cada viaje, los mismos *socios* empezaron a cuestionar la rentabilidad de laborar en esta

plataforma, el diario *El economista* menciona que a partir de 2016 ya se empezaba a presentar dificultades para la generación de ganancias por parte de los *socios*.

Este diario realizó un ejercicio muy interesante y que vamos a retomar a continuación, mediante una calculadora que desarrolló una aplicación llamada *Shipper*, se pretende calcular cuantos viajes debería realizar un socio para obtener una cantidad determinada, suponiendo que se realiza un viaje con una tarifa de 75 pesos el viaje de un trayecto de 11 kilómetros que dura 21 minutos el viaje sin mayores contratiempos, se obtiene la siguiente tabla:

Tabla 1

Ganancia	Cuantos viajes se deben realizar al mes para alcanzar dicha cifra:	Cuantos horas al mes se deben destinar:	Cuantas horas diarias deben laborar para alcanzar dicha cifra:
5, 000	164	57	1.9
8, 000	263	92	3
10, 000	328	115	3.8
15, 000	493	172	5.7
20, 000	657	230	7.6
30, 000	986	345	11.5
50, 000	1644	575	19

Nota: Tabla realizada a partir de la calculadora *Shipper* que está disponible en el diario *El economista*.

Tabla 2

Ganancia promedio por viaje	30.41 pesos
Viajes realizados en una hora de trabajo	2.85 (aproximadamente)
Ingreso promedio por hora de un <i>socio conductor</i>	86.66 pesos

De entrada es necesario especificar varias cosas; en primer lugar, la calculadora ya realiza algunas deducciones como la tasa de servicio, los impuestos (ISR, IVA e impuesto local) y Cuota de solicitud (otros pagos que realiza la plataforma); en segundo lugar, la calculadora ya fija una utilidad o ganancia final una vez desglosado los precios de costos de operación (gasolina, mantenimiento, el etc.) y para este ejemplo la ganancia esta fijada en 30.41 pesos por cada viaje realizado.

Si observamos la siguiente tabla, veremos el resultado de multiplicar los viajes que se realizan por la ganancia de 30.41 que obtiene el *socio conductor* por cada servicio que brinda:

Tabla 3

Númer de viajes:	Ganancia final por cada viaje	Resultado en pesos	Ganancia esperada en pesos
164	30.41 pesos	4987.24	5, 000
263	30.41 pesos	7997.83	8, 000
328	30.41 pesos	9974.48	10, 000
493	30.41 pesos	14992.13	15, 000
657	30.41 pesos	19979.37	20, 000
986	30.41 pesos	29984.26	30, 000
1644	30.41 pesos	49999.04	50, 000

Como se puede observar, para obtener un salario cercano a 5 mil pesos mensuales, el *socio* debe realizar 164 viajes en un mes siempre y cuando se realice el mismo viaje 164 veces sin variaciones en donde la ganancia de cada viaje sea de 30.41 pesos. Para obtener un salario de 10 mil pesos mensuales es necesario realizar 328 viajes al mes, para un salario de 20 mil pesos son necesarios 657 viajes, para 50 mil pesos, que es un absurdo pero esta cifra nos sirve para visualizar los límites de este empleo son necesario 1 644 viajes en un mes.

Si nos vamos a horas efectivas por día, en donde eliminamos los tiempos muertos, es decir, el *socio conductor* termina un viaje e inmediatamente inicia otro exactamente igual al instante, la situación empieza a tonarse complciada, para ganar 5 mil pesos al mes es necesario invertir 2 horas de trabajo efectivo diario sin cambiar ninguna variable, para 10 mil pesos son necesarios 3 horas de trabajo diarias, para obtener 10 mil son necesarios cerca de 4 horas de trabajo diario, para 30 mil pesos son necesario 11.5 horas de trabajo diario y finalmente para obtener 50 000 pesos mensuales es necesario invertir 19 horas de trabajo diario suponiendo que las condiciones nunca cambian, el coche no falla en ningun momento y el *socio* este dipuesta a laborar 19 horas diarias en donde el descanso es casi nulo.

En primer lugar vamos a desmontar la idea de que se obtiene un ingreso de 90.23 pesos por hora trabajada en *Uber*, con la misma tabla se pudo determinar que el ingreso promedio por hora de un

socio conductor ronda en los 86.66 pesos, siempre y cuando se repitan las mismas condiciones ideales pero en realidad esto es imposible de llevar a cabo.

Un elemento que no hemos tomado en cuenta hasta este punto, son los conceptos de *tarifa dinámica* y *bonos por viajes realizados*; la *tarifa dinámica* es simplemente el funcionamiento de la ley de la oferta y demanda, esto quiere decir que cuando a un excedente de usuarios solicitando un viaje y que rebasa a la cantidad de *socios disponibles* en un área específica se obtiene un alza en el costo del servicio mientras el *socio* obtiene un extra por realizar el viaje, con una alta demanda el *socio* puede continuar laborando eliminando lo más posible los tiempos muertos.

Otra estrategia para aumentar las ganancias tiene que ver con los *bonos* o recompensas por viajes, esto es un programa que sirve para incentivar a los *socios* a continuar laborando con la finalidad de que cumplir determinadas metas se obtiene una bonificación extra. *Uber* posee este programa con la denominación de *Uber Pro*, este programa es un sistema de jerarquías en donde los *socios* se ven inmersos en un sistema de clasificación (Azúl, Oro, Platino, Diamante), los niveles desbloquean ciertas recompensas ofrecidas por la aplicación que se traduce en mayores ganancias básicamente.

Para obtener un bono se tiene en cuenta aspectos como las el promedio de calificaciones obtenidas (de uno a cinco estrellas donde 1 es pésimo y 5 es sinonimo de excelencia) por el *socio* en cada viaje que el usuario califica, la tasa de aceptación (mínimo es una tasa de aceptación del 75%), la tasa de cancelación de las solicitudes de viaje (máximo de 8%) (*Uber*, 2020), así mismo se establecen retos en donde los *socios* deben cumplir con un número determinado de viajes en un periodo de tiempo determinado, si llega a cumplir este reto es acreedor una bonificación que es básicamente una ganancia extra; este sistema premia a quien más trabaja y prestó un buen servicio.

La ganancia por viaje, más las promociones y la tarifa dinámica era probable visualizar ganancias que se acercaran a los 90.23 pesos por hora que mencionaba la aplicación en su informe, pero esto se tenía que combinar con una ausencia del pago de impuestos y que la plataforma no descontará una cantidad significativa por utilizarla. Estas estrategias de recompensas, esta facilidad de enrolamiento, del dominio del tiempo y cantidad de trabajo hicieron de laborar en *Uber* un trabajo redituable en un principio y que mucha gente participara porque era una opción muy viable para resolver aquellos problemas del empleo.

Pero obviamente este panorama fue cambiando a raíz de como se fue regularizando *Uber* en primer lugar y les aplicaron impuestos que mermaron sus ganancias de manera inmediata, como ingresaron más *socios* que hacían más difícil cumplir con las metas y así obtener las bonificaciones, como se

fueron elevando los precios de los combustibles y los costos de mantenimiento, pero finalmente llegó competencia y esta no provenía de los taxistas sino de una aplicación de origen chino, *DiDi Chuxing*.

DiDi llega al país en el año 2018, inicia operaciones en la ciudad de México el día 21 de noviembre del mismo año; la estrategia de *DiDi* consistió en ofrecer viajes más baratos que su competencia, la tasa de servicio de *DiDi* fue del 10% en comparación al 25% que absorbía la plataforma *Uber* en cada viaje que realizaba.

DiDi reprodujo la misma estrategia que *Uber* cinco años atrás, esto quedaba demostrado en la siguiente declaración que hizo Pablo Mondragón, director de las operaciones de *DiDi* en México:

“Para los conductores, la propuesta de *DiDi* está en ofrecer mayores ganancias a través de la tasa de servicio más competitiva del mercado, ya que creemos que nuestros socios merecen ganancias justas. A los pasajeros, les ofrecemos tarifas accesibles y un servicio seguro de alta calidad”

Esta nueva competencia robo parte del mercado que tenía *Uber*, así como pasó con los taxistas, *DiDi* se insertó en el mercado con estas promociones, precios más bajos y mayores comisiones para los *socios*, si bien su impacto no fue inmediato por problemas con la aplicación en un inicio, si evidenció una nueva competencia entre capitales a nivel mundial y América Latina es un gran mercado para estas aplicaciones.

Algunos *socios* que participaban en *Uber* se pasaron con *DiDi* porque no tenían alguna exclusividad, como explicamos anteriormente, el trabajar para plataformas ya no era tan rentable, por tal motivo, los *socios* se dieron de alta en *DiDi* sin jamás darse de baja en *Uber* porque era perfectamente válido laborar para ambas aplicaciones. La modalidad de trabajo consistía en estar conectado al mismo tiempo en ambas plataformas para agilizar un poco la cantidad de trabajo que podían prestar.

El conflicto con los taxistas no cesó, estos últimos se organizaron en un movimiento denominado Movimiento Nacional Taxista (MNT) que condensa sus reclamos en que existe una competencia desigual, así como condiciones inequitativas y discriminativas de las autoridades y usuarios del transporte privado hacia los concesionarios de taxis en diversos puntos del país.

Uber aprovechó las problemáticas que experimentaban el servicio de taxis para insertarse rápidamente en el mercado, los usuarios se mostraron satisfechos por tener una alternativa segura para transportarse, mientras que muchos individuos encontraron una manera de ganar dinero y se

escucharon frases como “sacar un carro para meterlo de *Uber*”, “voy a meterme de *Uber*” y “entré a *Uber* porque se gana más”. Tal como ocurría con la profesión del taxista, laborar para *Uber* era una opción muy redituable para aquellas personas que no podían pertenecer al mercado laboral formal o que presentaban un salario que no cubría sus necesidades, la diferencia radica en que la plataforma ofrecía más seguridad para usuarios y *socios*, estos últimos no necesitaban los conocimientos ni las tácticas de los taxistas, básicamente no necesitaban permisos ni pagar *cuotas*.

A pesar de las primeras regulaciones que se hicieron sobre las plataformas, en ese entonces aún no quedaba claro como *Uber* cumple con los impuestos, ni quien los pagaba, si el conductor o *Uber*. La empresa que se designaba así misma como intermediarios digitales aprovechaban los beneficios de una ausencia de una regulación, en primer lugar lo hicieron para insertar a competir con los taxistas sin tener que ser regulados como tales, pero en segundo lugar, la cuestión más importante, evadía algunas cuestiones laborales con sus trabajadores pero estaban legitimadas debido a que los *socios* aceptaban esta especie de contrato de *términos y condiciones* en donde reconocían que eran trabajadores independientes y que la empresa no podía hacerse responsable en caso de un percance, a pesar de que existían contradicciones en la plataforma los *socios* no veían esto tan mal porque muchos estaban convencidos en que solo es un trabajo temporal mientras buscaban mejores opciones laborales.

Las regulaciones sobre la plataforma aún eran escasas, no quedaba claro cuáles eran los objetivos de estas regulaciones, si regular la plataforma o regular el transporte, por el momento solamente legitimaron las operaciones de *Uber* porque satisfacían una necesidad inmediata mediante permisos y el cobro de un impuesto pequeño. Dejaban de lado las cuestiones laborales que experimentaban los *socios* pero en tiempos de abundancia las problemáticas quedaban en segundo plano.

3.2 Uber y su relación con el Estado

Cuando *Uber* y la empresa española *Cabify* iniciaron operaciones en el país en el año 2013, generó un choque porque la tecnología que implementaron redujo los costos de espera y servicio al momento de usar un taxi, es decir, retomando a Katryna Wyman (2017), esta tecnología de aplicaciones potente y fácil de usar ha facilitado la formación de grandes grupos de conductores y pasajeros en una escala geográfica determinada, y que los grupos taxistas no podían competir debido a concesiones limitadas y una situación precaria que ya venían arrastrando años atrás que les impide adoptar el funcionamiento de las aplicaciones, por tal motivo

los últimos pedían la expulsión de las plataformas o *piso parejo* a partir de regulaciones a estas plataformas.

Con los inicios de operaciones de *Uber* y *Cabify* se puede rastrear un patrón que Ávalos y Sofía denominan el “camino regulatorio” que sigue *Uber* y que se describe a continuación, pero según los autores destacan cuatro puntos, en cursiva se agregan algunos puntos que han ocurrido en el “camino regulatorio” que sigue *Uber* en México:

1. Comienzan operaciones, dejando de lado las disposiciones legales vigentes bajo el pretexto del derecho privado (la contratación de un servicio entre particulares o economía colaborativa) ofreciendo ventajas y mejor servicio con respecto a su competencia.
2. Sus competidores (taxistas por lo general) protestan y buscan frenar sus operaciones, en algunos casos se presentan movilizaciones y llegando, en algunos casos, a actos de violencia.
3. El estado busca regularizarlos o prohibirlos mediante algunas modificaciones a esquemas legales en temas de transporte, nunca en temas laborales.
4. *Uber lanza un comunicado donde denuncia los intentos de regulación argumentando que estas autoridades no buscan la modernización del transporte sino cumplir con ciertos grupos que ejercen presión.*
5. *La plataforma lanza un amparo ante un juez que le permite continuar sus operaciones mientras buscan un dialogo con las autoridades para el proceso de regulación.*
6. Son regulados y *los socios deben adaptarse a las nuevas reglas de operación como registrarse antes las autoridades, su actividad se asemeja más a un taxista.*
7. *Experimentan mayor precariedad producto de estas regulaciones.*

Es tarea de cada gobierno local tratar de regular a las Empresas de Redes de Transporte, debemos recordar que México al ser un país federal conformado por 32 entidades federativas, cada estado puede decidir la manera en que se va regularizar a la aplicación en caso de que opere, entonces se pueden observar que en algunos estados del país se permiten las operaciones de las aplicaciones sin regulación, con una regulación flexible, otras donde se cobran un impuestos y en algunos casos, sencillamente se les prohíbe operar llegando al punto de criminalizar a los *socios conductores*.

Retomando una investigación periodística llevada a cabo por la *Organización Editorial Mexicana* a través de sus diarios, además de seguir la pista del tema de la regulación en cada estado del país, podemos mostrar una tabla en donde se observa la plataforma se encuentra regulado o no así como la situación de la aplicación:

Tabla 8

Estado	Situación	Situación
Aguascalientes	Regulado	Los <i>socios</i> deben registrarse ante la Coordinación de Movilidad del Estado para constituir un padrón de único y tramitar un holograma un permiso para operar
Baja California	No regulado por amparo	Los <i>socios</i> y la empresa han interpuestos amparos para evitar registrarse al Instituto de Movilidad Sustentable y pagar un permiso especial para seguir operando
Baja California Sur	No regulado por rechazo	No regulado debido a que no se aprobó la propuesta de Ley de Movilidad
Campeche	Prohibido	No circula debido a que necesita permiso de las autoridades
Chiapas	No regulado	Entró en operaciones en enero de 2020
Chihuahua	Regulado	Por cada servicio de viaje se paga un impuesto entre 1.5% y 2% y se requiere autorización para operar
Coahuila	Regulado	Solamente <i>DiDi</i> ha mantenido dialogo con las autoridades para su regulación que consiste en un padrón de operarios y unidades de servicio, <i>Uber</i> se ha negado a regularse
Colima	Regulado	Regulado en 2017, la plataforma está obligado a entregar toda la información que requiera la Secretaria de Movilidad, impuesto de 1.5% por servicio destinado a un Fondo de Movilidad
Durango	No regulado	Un amparo otorgado por un juez federal le permitió operar a falta de una regulación local
Guanajuato	Regulado	El <i>socio</i> debe cumplir con requisitos como licencia tipo B y registrarse ante la autoridad de Transporte Estatal
Guerrero	No regulado	No opera en la ciudad de Acapulco por presión de taxistas
Hidalgo	Prohibido pero sin efecto	Las aplicaciones no pueden operar de acuerdo a una Norma por parte del Estado, aunque la aplicación ganó un amparo para suspender dicha Norma.

Jalisco	Regulado	Regulado en 2016, las empresas que brindan servicio por aplicación pagan un permiso anual, por cada viaje se destina un pago del 1.5% para la creación de un fondo verde
México (Estado de México)	Regulado	Los <i>socios</i> deben tramitar una licencia especial para operar y registrarse en un padrón de operadores
Michoacán	No regulado	A pesar de los intentos del gobierno por multarlo, la aplicación se ha amparado
Morelos	No regulado	Buscan regularlo en 2020
Nayarit	Regulado	Las plataformas deben entregar un padrón de sus choferes y que sus socios cumplan con requisitos específicos, las empresas no han cumplido aún
Nuevo León	Regulado	Regulado gracias a la nueva Ley de Movilidad de 2020
Oaxaca	Prohibido	No cuentan con permiso para operar porque existe un impedimento en la ley local, se necesita concesión para operar.
Puebla	Regulado	De los primeros estados en donde existe una regulación en 2015, pero a raíz del feminicidio de una estudiante de universidad en 2017, se impusieron mayores medidas de seguridad y entregar un padrón de socios a la Secretaria de Infraestructura, Movilidad y Transporte. Aunque se busca fortalecer su regulación en 2020
Querétaro	No regulado por amparo	Se intentó regular en 2016 con permisos estatal de operación pero la empresa <i>Uber</i> consiguió un amparo para evitar la regulación, pero en 2020 se mostró mayor voluntad de las aplicaciones para una futura regularización
Quintana Roo	Regulado	La Ley de Movilidad del Estado establece que las personas que presten servicio de transporte deben solicitar concesión por escrito ante el Imoveqroo (Instituto de Movilidad de Quintana Roo)
San Luis Potosí	Regulado	Regulado a través del decreto 444 en donde se dio entrada a estas aplicaciones, aunque el Congreso del Estado busca endurecer su regulación, <i>Uber México</i> denomina este propuesta como <i>Ley Antiuber</i>
Sinaloa	Prohibido	No tienen autorización para operar

Sonora	No regulado	<i>Uber</i> opera sin un esquema de regulación hasta el momento
Tabasco	Prohibido	Ofrecer servicio bajo una aplicación es sancionado por una pena que va de 2 a 6 años y hasta 1000 días multa, aunque hay operaciones de la aplicación en Villahermosa
Tamaulipas	Regulado	El Congreso local aprobó su funcionamiento, las aplicaciones deberán registrarse ante las autoridades antes de iniciar operaciones
Tlaxcala	Regulado	Las aplicaciones pueden operar siempre y cuando obtengan una concesión o autorización por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Estado de Tlaxcala
Veracruz	Prohibido	El Código Penal tipifica como delito a toda persona que realice un servicio de transporte público sin contar con concesión o permiso expedido por la autoridad competente
Zacatecas	No regulado	En febrero de 2020 se presentó una iniciativa para regular estas aplicaciones

Nota, tabla realizada a partir de revisión de diarios y leyes de movilidad en los 32 estados del país

Cómo pudimos observar las relaciones de *Uber* con las autoridades de movilidad y transporte no son homogéneas dependiendo del estado de la República, como mencionamos anteriormente, cada Estado decide como regular a estas denominadas Empresas de Redes de Transporte (ERT) por aplicación que les permitan a usuarios a acceder al servicio de transporte ejecutivo con chofer, se presentan algunos casos donde los estados regulan esta actividad a partir de su inclusión en las leyes de Movilidad que regula cada Secretaria de Transporte del estado; por otro lado, se observar estados donde tipifican como delito la prestación de estos servicios porque se les considera ilegal por no tener una concesión para operar.

El caso de Tabasco, donde *Uber* inició operaciones en 2016 causó un conflicto con los taxistas que llegó a un punto en donde el gobernador del estado y la Secretaría de Movilidad lanzaron una advertencia a quienes conducen un auto al servicio de *Uber*, dicha advertencia consiste en el fenómeno de la prestación indebida del servicio de transporte público, el artículo 317 Bis Código Penal dice que:

“Al que por sí o por interpósita persona, preste el servicio de transporte público de pasajeros de carga, mixto o especializado, en cualquier de sus modalidades, sin contar con la concesión, autorización o permiso de la

autoridad competente, se le impondrá prisión de dos a seis años y multa de quinientos a mil día multa; además de las sanciones administrativas que correspondan” (Código Penal para el Estado de Tabasco, 2020)

La respuesta de la empresa fue nula, es más, aún se puede registrarte como *socio* para laborar en Villahermosa o pedir un *Uber* en ese mismo lugar, al parecer a la empresa no le interesa mucho pelear con el gobierno del estado porque Villahermosa no es una ciudad donde la aplicación haya tenido un gran arraigo, se contabilizan solamente 700 *socios* en Villahermosa que pueden o no estar laborando pero para la empresa está no es su mayor preocupación. Quien sí tiene una mayor importancia en Villahermosa es la aplicación *Uber eats* que labora sin ningún inconveniente porque no prestan un servicio público, no necesitan permisos y tampoco tiene a un grupo antagonista hostigándolos como los son los taxistas.

Lo mismo ocurre en el Estado de Veracruz, la prestación del servicio de *Uber* es intermitente desde 2016, el denominado Bloque Veracruzano de Taxistas ha denunciado las prácticas de *Uber* aferrándose a la prestación de un servicio sin autorización, el Código Penal del Estado menciona en su artículo 272 Bis, que:

“A quien promocióne o realice un servicio de transporte público en cualquiera de las modalidades establecidas en la ley de la materia, sin contar con la concesión o el permiso respectivo expedido por la autoridad competente, se le impondrán de tres a nueve años de prisión y multa de cuatrocientos hasta seiscientos días de salario. Si se tratare de una persona moral, la responsabilidad recaerá en quien o quienes ejercieren la representación legal de la misma” (Código Penal para el Estado de Veracruz, 2018).

La respuesta de la aplicación en este caso ha sido en no buscar un conflicto con las autoridades ni tampoco con el gremio taxista porque son respaldados por la Secretaria de Seguridad Pública para detener estos servicios particulares, y ahí la aplicación no funciona, no se puede registrar como *socios conductor* pero sí como *socio repartidor* en *Uber eats* por las mismas razones que expusimos en Villahermosa.

Estos casos excepcionales tienen en común un gremio taxista fuerte que presiona a las autoridades para evitar, presionar o castigar a las ERT que utilizan una aplicación, ya sea por razones políticas o económicas, los taxistas no solo permiten la entrada de operaciones de estas empresas, sino que acosan a los *socios* de estas. No existe ningún intento por el momento de legislar para regular estas operaciones, simplemente se apoyan en el Código penal para no permitir la entrada de las aplicaciones ni discutir si estás pueden ayudar a mejorar el sistema de transporte público, aunque se

hacen intentos por tratar de mejorar el servicio que prestan los taxistas, simplemente caen en *letra muerta*.

No ocurre lo mismo en el caso de Tamaulipas, *Uber* inició operaciones en 2019 después de varias prohibiciones en 2017, la razón de este cambio se debe principalmente a que se tenía que establecer el marco legal para permitir la entrada de las ERT, esto se logra a partir de una modificación a la Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas en 2019, simplemente ley exige que las ERT se registren ante la Secretaría General del Gobierno; no requerirán ningún permiso, concesión o autorización alguna, ni estarán sujetos a tarifas, itinerarios u horarios fijos, es decir, no interferirán en las formas en que operan estas aplicaciones (Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas, 2019); las autoridades piden la colaboración de las ERT en el mejoramiento del servicio de movilidad, al final, la legislación en sobre las ERT en Tamaulipas es de las más flexibles porque simplemente no tuvieron ninguna oposición de un grupo taxista, las autoridades vieron en las plataformas una forma de modernizar el transporte.

Cuando visualizamos la situación de *Uber* en Quintana Roo se observa una situación muy diferente a lo que pasó en Tabasco y Veracruz en cuanto al tema de regularización y la respuesta de la empresa; Quintana Roo al ser uno de los destinos turísticos más importantes del país por la afluencia de turistas tanto nacionales como extranjeros en sitios como Cancún, por ejemplo, se convierte en un mercado potencial para las ERT que buscan operar. Con este panorama, al iniciar las operaciones *Uber* en 2016 generó el mismo conflicto con las autoridades y los taxistas, aquí el gobierno del estado adoptó la medida de que solamente pueden prestar el servicio de transportes quienes cuenten con la concesión, con este argumento *Uber* era ilegal y decidió suspender sus actividades a finales de 2017 a la espera de que se pudiera regularizar su operación.

Básicamente se declara como ilegal las operaciones de los *socios* en el Estado de Quintana Roo sin una concesión, así que los *socios* se ven en la necesidad de tramitar una concesión al igual que los taxistas. La empresa *Uber* decidió emprender una acción de amparo indirecto 1428/2018 ante la nueva modificación de ley argumentando que son una Empresa de Redes de Transporte y no un servicio público, con ese amparo se logró la suspensión definitiva de varios apartados de la Ley de Movilidad correspondientes al apartado en donde las empresas de plataforma necesiten de una concesión para operar y la plataforma *Uber* buscó el permiso para operar en el estado.

Aunque en un momento visualizaban regresar a funcionar, en junio de 2019 el Juzgado Cuarto de Distrito, radicado en Cancún, determinó que es constitucional la versión de la Ley de Movilidad correspondiente al mes de julio de 2018, por tal motivo, *Uber* y sus *socios* necesitaban la concesión

para poder operar porque se les considera que el servicio de transporte contratado a través de plataformas electrónicas constituyen un servicio público (Varillas, 2019) (EF Península, 2019)

A pesar de este revés en los juzgados, tanto *Uber* como *Cabify* continuaron con sus operaciones en el estado en espera de una nueva Ley de Movilidad que les permita operar de manera legal, mientras está no llegue las operaciones de ambas empresas se consideran fuera de la ley, esto pone en una situación de extrema vulnerabilidad a los *socios* porque sufren agresiones por partes de las autoridades y del gremio taxista, esto derivó en una manifestación el 31 de agosto donde exigían garantías de seguridad e investigación de las agresiones que han sufrido algunos *socios* de la plataforma (Castro, 2020).

La experiencia de Quintana Roo, Tabasco y Veracruz dan a conocer una faceta de vulnerabilidad que viven los *socios* al tratar de laborar para la plataforma, acosado por los taxistas y por las autoridades dado que su actividad es ilegal, vemos aquí una especie de abandono de estas empresas hacia sus empleados debido a que en caso de sufrir un siniestro o ser detenido por las autoridades, estos *socios* deben resolver estos problemas por su cuenta, no pueden recurrir a la empresa por su rol de trabajadores independientes.

El caso de Quintana Roo, al representar un mercado primordial para la plataforma por su afluencia de turistas nacionales y extranjeros, buscan de una u otra manera operar ya sea de manera legal o ilegal, primero iniciaron operaciones sin esperar si eran legales o no, después de ser declarado ilegal buscaron un amparo para continuar operando y a pesar de que perdieron en los juzgados, aún continuaron operando a riesgo de sus *socios* y mostrándose muy a favor de la regulación pero sin la figura de la concesión.

Los ejemplos de Tabasco y Veracruz fueron importantes retomarlos porque genera un panorama en donde la no regulación de las plataformas genera un ambiente donde los *socios* son propensos a sufrir algún percance, ya sea por parte de los taxistas, de las autoridades o circunstancias específicas de la inseguridad, este fenómeno se ha reproducido en estados donde las ERT aún no son reguladas pero operan. Ante el fenómeno de la inseguridad y de la vulnerabilidad de su situación, la organización de *socios* como un colectivo para frenar este acoso ha sido un resultado importante en una dinámica del trabajo donde predomina la individualización.

Los gobiernos locales ven a las plataformas como empresas a las cuales se les podían cobrar un impuesto, que modernizaban el sistema de transporte local o que simplemente escondieran los grandes problemas de inseguridad, desempleo e informalidad que atraviesan sus respectivos

territorios, tampoco les interesó resolver el conflicto entre taxistas y empresas de redes de transporte, mucho menos en cuestionar las condiciones de trabajo de estos *socios*, peor aún, les ponían más obstáculos para laborar que se traducían en mayor recaudación y de no cumplir con estas reglas se les criminalizaba.

En medio de estas disputas regulatorias, los *socios* han experimentado una mayor precariedad de su trabajo, sujetos a constantes cambios por parte de la plataforma, generando menores ganancias debido a la competencia y la sobre oferta de *socios* y siendo acosados por las autoridades, los taxistas y siendo víctimas potenciales para sufrir crímenes, el trabajo del *socios* se ha tornado difícil.

Producto de estos problemas los *socios* (de plataformas de *Uber* y *DiDi*) se han constituido en actores colectivos para exigir mejores en sus condiciones de trabajo y se han generado manifestaciones algunas ciudades donde la aplicaciones funcionan, realizando un conteo a partir de la prensa digital, encontramos las siguientes movilizaciones:

Tabla 5

Ciudad	Fecha	Plataformas	Razones
Aguascalientes	30/Septiembre	Uber y <i>DiDi</i>	Bajas ganancias por impuestos y comisiones de la plataforma, tener que asumir costos de operación
Mexicali	29/Junio	<i>Uber</i>	Contra la Ley de Movilidad que les exija registrarse antes las autoridades para brindar servicio
Hermosillo	29/Abril	<i>Uber</i> y taxistas	Contra las medidas restrictivas que impiden trasladar a más de un pasajero por la contingencia del Covid-19
Tijuana	2/Junio	<i>Uber</i>	Cobro de un gravamen estatal para su circulación
Guadalajara	9/Octubre/2019	<i>Uber</i> y <i>DiDi</i>	Contra la inseguridad y piden mayores filtros para entrar a laborar
Toluca	18/Agosto	<i>Uber, DiDi</i>	Bajas ganancias por impuestos y comisiones de la plataforma, baja movilidad por la emergencia sanitaria e inseguridad
Mérida	22/junio	<i>Uber</i>	Paro de labores por bajas ganancias producto de

			los impuestos y comisiones de la plataforma y falta de respuesta de la empresa
Cancún	31/Agosto	<i>Uber</i>	Denuncian agresiones de taxistas y autoridades contra operadores
Ciudad Juárez	19/Abril	<i>Uber y DiDi</i>	Inseguridad
Puerto Vallarta	30/Junio	<i>Uber</i>	Paro de labores por alta comisión
León	Marzo/23	<i>Uber</i>	Falta de apoyo de la empresa por la contingencia
Guanajuato	2/Junio	<i>Uber</i>	Falta de apoyo de la empresa por la contingencia
Irapuato	28/Agosto	<i>Uber</i>	Represión por parte de la policía municipal
Zacatecas	15/Junio	<i>Uber</i>	Paro de labores por comisiones de la plataforma
Ciudad de México	30/Junio	<i>Uber</i>	15% de comisión, filtros de seguridad, revisión de los términos y condiciones, tarifas claras y justas, inscripción al seguro social, así como tarifa mínima de 35 pesos
Monterrey	15/Junio	<i>Uber</i>	Paro de labores por las comisiones que cobra la aplicación

Nota: Tabla elaborada a partir de la información recaba de diarios locales en línea hasta el 5 de octubre de 2020.

Cómo nos muestra la tabla anterior, se puede observar un creciente descontento de los *socios* hacia las empresas *Uber* y *DiDi* en las ciudades donde opera, entre los motivos que más se repiten a nivel nacional son las bajas ganancias producto del pago que realizan estos socios del Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto sobre la Renta (ISR), su mecanismo de retención y cobro genera malestar porque quien absorbe el impuesto es el socio, la aplicación para no afectar el precio de los servicios a sus usuarios trasladan ese gasto a los socios que ven mermadas sus ganancias en cada viaje.

El primero de Junio de 2020 entró en vigor una nuevo esquema mediante el cual las empresas extranjeras que prestan servicios digitales a usuarios en México por medio de aplicaciones, están obligadas al pago del impuesto al Valor Agregado (IVA) por sus servicios, *Uber* informó mediante un comunicado que a partir de esa fecha este impuesto será cobrado en cada viaje/entrega realizada por el *socio conductor*. Éste tendrá un valor variable entre .16% y 6.8% de la tarifa total del viaje.

De esta manera *Uber* y las autoridades hacendarias lograban de alguna manera legitimar más aún las operaciones de la plataforma y dando a entender que estás llegaron para quedarse, el Estado de alguna manera lograba entender este mundo de las plataformas digitales y los servicios que estás ofrecían que últimamente han crecido mucho en estos años cambiando la forma de entrenamiento y de servicios. Pero a diferencia de otras aplicaciones (llamase *Netflix* por ejemplo) donde el usuario pagaba más por el servicio, en *Uber* el usuario no experimentaba un aumento en los costos del servicio y quien absorbía este impuesto eran los *socios conductores* o *repartidores* afiliados a esta aplicación.

El esquema bajo el cual trabajan los *socios* cae en la informalidad aunque estén pagando impuestos, es decir, según la Ley Federal del Trabajo en cada relación de trabajo debe existir la figura del contrato (en teoría) y si está existe debe especificar duración de la jornada de trabajo, figura y monto del salario, día y lugar del pago del salario, y otras condiciones como días de descanso, vacaciones y demás cosas que convengan al trabajador y el patrón. *Uber* no da esto porque sencillamente dice que no existe entre los *socios* y la empresa una relación de empleo como resultado del contrato entre el *socio* y *Uber*, para la empresa la figura de los *socios* es vista como *Terceros transportistas independientes y terceros proveedores logísticos independientes*.

Ser reconocidos en las leyes tributarias y de movilidad pero no por las leyes laborales ha sido una de las consecuencias de los intentos de regulación de la plataforma *Uber* por parte de las autoridades mexicanas, pero esto ha traído como consecuencia una precarización del trabajo del *socio conductor*, es decir, el trabajo del *socio* ya no es tan redituable como lo era cuando inició en 2013, ahora deben afrontar el pago de impuestos y otros intentos de regulación por parte de las autoridades estatales, eso sin mencionar los constantes cambios que aplican las plataformas hacia ellos como la tasa de servicio.

La tasa de servicios de la plataforma *Uber*, así como *DiDi* y *Cabify*, lo entendemos como aquella deducción que realiza la plataforma por el uso de la aplicación, esta tasa sirve para mantener las operaciones de la aplicación y personal administrativo y de soporte tecnológico, desde los *Términos* y *Condiciones* la empresa *Uber* define la tasa de servicio, del 25% en febrero de 2020, pero lo que destacamos es la capacidad de la empresa para variar esta tasa, puede ser mayor o menor de acuerdo a sus necesidades, nada más con notificar al usuario y al socio del cambio de la tasa está queda implementada al momento de aceptar los *Términos* y *condiciones* para acceder a la aplicación.

El hecho de que estas empresas modifiquen de manera rápida sus comisiones genera un clima de incertidumbre, de pronto se vuelve difícil cuantificar las ganancias que generan los *socios* y más

difícil aún ver la ganancia neta que obtienen una vez que realizar el costo de la gasolina, mantenimiento y regularización de sus unidades, pero a estos problemas viene el cobro de los impuestos.

El rotativo *El financiero*, puso un ejemplo de cómo funciona el impuesto. Por ejemplo, en un recibo que se analizó, un viaje en que se cobró al usuario 280.17 pesos (IVA incluido), la plataforma se queda con un monto de 103.07 pesos, y el operador 177.71 pesos, en otras palabras, 36.7% del cobro total se va directamente a Hacienda y a la aplicación, mientras que un 63.4% se va al socio conductor por este viaje nada más (Mera, 2020). Con estos cálculos, si redondeamos estamos hablando de que en un viaje, un 65% del total del viaje se va para el socio y un 35% por comisiones, si tomamos estos parámetros, podríamos afirmar que esto puede generar un socio conductor laborando con *Uber* si realizar 120 viajes a un costo de 100 pesos cada trayecto.

Tabla 6

Ganancia por realizar 120 viajes a 100 pesos cada uno	12 000
Tasa de servicio más impuestos (35%)	4 200
Cantidad que le queda al socio (65%)	7 800

En la teoría, un *socio* generaría una ganancia neta de 7 800 pesos una vez descontadas las comisiones, aquí debemos entender que estamos hablando de una situación utópica, en donde el *socio* realiza 120 viajes con la misma distancia, donde una vez finalizado el viaje inmediatamente se inicia otro en el mismo punto en donde terminó el primer viaje, y así sucesivamente. Obviamente al no reproducirse estas situaciones, la ganancia final que obtiene el *socio* es menor porque entre más tiempo circula sin pasaje, es dinero que el *socio* debe asumir con el pago de la gasolina, menores ganancias inmediatas se traducen en jornada más largas y jornadas más largas dan como resultado un mayor desgaste físico y mental para estos trabajadores.

A nivel nacional, los *socios* en diferentes ciudades han acusado a la plataforma de aumentar la tasa de servicio, según su perspectiva la plataforma cobra una tasa superior al 25%, que al sumar con el tema de los impuestos llegan a 35% o más, es decir, cada vez es menor las ganancias que van

obteniendo con cada viaje; en la manifestación que se presentó en Monterrey, una de las voceras de esta movilización, Silvia Guajardo mencionó las alzas de estas comisiones:

“Este paro es por los excesivos cobros de comisiones por parte de Uber, sería no conectarnos, sería el día 15 de junio, están cobrando comisiones de hasta el 50 por ciento, antes eran del 35, lo aumentaron al 42 y hay algunas que son hasta el 50, un viaje de 50 pesos, si te quitan la mitad, ellos se quedan con 25 y nosotros todavía tenemos que pagar gasolina, las cosas de la casa y aparte lo que se paga en hacienda, el ISR, entre otras cosas” (Tovar, 2020).

En el caso de Aguascalientes, el pago de la comisión que se lleva la aplicación es del 35% por cada viaje, si se le suma el impuesto las comisiones sube a 45% si tomamos el testimonio de Rubén Gerardo Rojas, representante de la *Unión de Plataformas*, por las comisiones los choferes tienen que destinar cerca del 50 por ciento de los ingresos para cubrir tal fin, en sus palabras encontramos que:

“Las comisiones que no están cobrando están ahorita muy altas y no nos están dejando ganancia, además nos están cobrando doble impuesto, el IVA y el ISR, y realmente ya nos tienen con el pie en el cuello. Por ejemplo en un viaje de 100 pesos nos andan quitando hasta la mitad de los ingresos, entonces es muy poco lo que nos queda, siendo que nosotros nos hacemos cargo de las afinaciones del vehículos, del cambio de llantas, pagamos el holograma, que es el permiso que nos pide el estado para laborar en plataformas, entonces no nos queda mucho de ganancia” (Romo, 2020).

Al volver sobre la tabla 7, tenemos que dar a entender que otra problemática que afecta a los *socios* consisten en los problemas de inseguridad, al igual que los taxistas, según Leticia Pogliaghi, los *socios* son sujetos propensos a sufrir situaciones de violencia debido a la característica individualista de su trabajo; los *socios* en su intento por aumentar sus ganancias se ven en la necesidad de trabajar en la noche porque el precio del viaje es más alto y son más solicitados, pero está práctica diurna los lleva a circular en zonas con altos índices delictivo, usuarios en estado inconveniente y el cansancio que experimentan son situaciones que ponen en riesgo a estos *socios* y a los usuarios.

Aunque la aplicación ofrece diversas funciones de seguridad que le dé mayor comodidad a los *socios* y usuarios al momento de laborar (encontramos el botón de asistencia para emergencia, compartir la ruta de los viajes con otras personas, verificación por GPs y otros elementos), ante un siniestro ya sea un accidente vehicular, ser víctima de un delito o simplemente cualquier anomalía

que se presenten durante los viajes estas personas deben solventarlo por su cuenta; las soluciones que ofrecen la aplicación muchas veces no son suficientes.

En cuestiones de seguridad, son los mismos *socios* quienes deben asumir estos ya sea mediante la contratación de un seguro que deben pagar ellos si es que buscan laborar en la aplicación o generar redes de confianza con otros *socios* para auxiliarse en casos de algún incidente, a pesar de que cuentan con mecanismos para reportar los problemas que experimenten estos resultan ser insuficientes, lentos y que no solventan el problema totalmente.

Aquí podemos observar una especie una bola de nieve donde los *socios* al encontrar menores ganancias por su labor, deben extender sus jornadas de trabajo asumiendo mayores riesgos hasta que en algún momento puedan ser víctimas de un delito, las regulaciones que les han impuesto no ayudan a darle mayor seguridad (objetivo principal de la regulación) sino todo lo contrario, le merman las ganancias y los ponen en predicamentos.



Una manera compensar esta situación y generar más trabajo para los *socios* ha sido mediante el cobro en efectivo, polémico desde un inicio porque en teoría la aplicación al tratar de diferenciar de los taxistas solamente usaban tarjetas bancarias para operar, el cobro tenía como objetivo abarcar a más usuarios que no poseyeran una tarjeta bancaria, pero el manejo de efectivo genera una percepción de que los *socios* manejan una cantidad de dinero considerable y los hace más propicios a sufrir asaltos, además poder sufrir el robo de su vehículo por ser de un modelo más reciente.

Finalmente el homicidio es un tema que está alcanzado a los *socios* a nivel nacional, no se tiene un conteo exacto de cuantos *socios* han muerto por desarrollar este trabajo, pero si es un tema importante porque rompe el paradigma de que laborar para *Uber* es seguro y el caso poblano ocurrido a finales de Febrero es un claro ejemplo de los riesgos de llevar a cabo este trabajo y un detonante para que se organizaran para exigir mayores condiciones de seguridad.

Las manifestaciones ocurridas en Guadalajara y en Ciudad Juárez tienen en común una reacción de los *socios* frente al clima de inseguridad que experimentan, en el caso de Ciudad Juárez, la manifestación se dio por la desaparición de un trabajador de la plataforma, mientras que en Guadalajara, a pesar de ocurrir en 2019, se da por el asesinato de un chofer de la aplicación en Tlaquepaque en la madrugada del 8 de octubre, producto de ese hecho el día 9 los conductores se manifestaron afuera de las oficinas de la empresa en Guadalajara, según uno de los representantes de los conductores, no existen grandes esfuerzos por parte de esta aplicación para brindar protección a sus *socios*, según relatan que

“Ha habido muchos casos de inseguridad por falta de interés por parte de las plataformas para proporcionar seguridad hacia sus conductores, dicen que con sus cuentas verificadas por medio de Facebook hacia el usuario creen que con eso es suficiente para darnos seguridad a nosotros, aquí es muy fácil que el usuario pueda comprar un chip diferente y crear cuentas nuevas, hay plataformas nuevas que van entrando ahorita y que te la ponen cada vez más fácil el crear una cuenta” (Mariscal, 2020).

El problema de las cuentas apócrifas ha venido tomando fuerza en las operaciones de la plataforma en México, con el caso de Katsuko Nakamura que fue atacada por un conductor de la aplicación en la Ciudad de México, se reveló un mercado negro en donde se podían traspasar cuentas de socios a otras personas con el fin de trabajar sin necesidad de registrar un coche o registrarse en la plataforma o, como en el caso de Katsuko (BBC News Mundo, 2020), poder llevar a cabo delitos. Pasa lo mismo con los usuarios, donde las fotografías no corresponden con el usuario, donde se piden servicios en el cual el usuario no necesariamente este viajando, que se trasladen más personas de las que el vehículo puede transportar, que viajen en estado inconveniente, que se produzcan un altercado entre usuarios y choferes, a raíz de estos acontecimientos los *socios conductores* están experimentando los mismos problemas que experimentan los taxistas.

Aunque existan estos filtros de seguridad tanto para *socios* y para usuarios, la capacidad de sortearlos implica una falla de seguridad por parte de la aplicación, el caso de Londres que se comentó en el primer capítulo es una clara muestra de los problemas que no ha sido capaz de

corregir, para el caso mexicano vemos una falta de coordinación entre las autoridades y las plataformas, producto de esta falta de coordinación son los propios socios y usuarios quienes experimentan las consecuencias.

Cómo lo señala muy bien Ávalos y Sofía (2015), en términos jurídicos, la forma de operar de *Uber*, la innovación en términos tecnológicos, la prestación de un servicio a partir de un intermediario, la relación entre la empresa y los dueños de los automóviles, constituyen en algunos casos un desafío a las legislaciones vigentes que van desde áreas grises en la regulación, es decir, supuestos que no se encuentran contemplados en la ley y por tanto, se consideran no regulados, y dependiendo de la legislación, se consideran ilegales.

Incluso con las medidas tributarias que impuso el gobierno federal hacia las plataformas extranjeras que proveían servicios y entretenimiento con el argumento de que daría un piso parejo para desarrollar las plataformas nacionales (fomentar inversión a partir de menos impuestos), se dejó de lado la situación de estos *socios*, curioso que una ley que tiene como objetivo cobrar más a una empresa extranjera tenga mayores repercusiones negativas a los trabajadores mexicanos afiliados a estas empresas.

El Estado mexicano no le interesó en reconocer a estos *socios* como empleados adscritos a una empresa y con ello fijar límites máximos y mínimos de tiempo de trabajo, en fijar un salario, prestaciones o al menos obligar a las empresas a reconocer que existía una relación laboral entre ellas y los *socios*. Se esperaba que por lo menos las regulaciones o reglas para operar no tuvieran como consecuencia perjudicar a estos trabajadores y que las empresas fueran directamente ellas las que pagaran estos impuestos pero eso no ocurrió.

3.3 Uber en Puebla, entre la inseguridad y la precariedad

Al referirnos a la situación poblana, la plataforma *Uber* y el trabajo de *socio-conductor* se insertan en una dinámica similar a la Ciudad de México, pero en la situación poblana *Uber* fue bien recibida por las autoridades del gobierno del Estado y se modificó la ley para permitirle operar con legalidad en 2015, el contexto en el cual se inserta *Uber* pasa en medio de un reordenamiento del sistema de transporte y movilidad que experimentaba la ciudad de Puebla durante la gestión del gobierno de Rafael Moreno Valle, eso sin olvidar un estancamiento de salarios que experimentaba la población ocupada y el desempleo que motivó a la gente a enrolarse en *Uber*, aunque como veremos más adelante la situación de los *socios* está muy marcada por la violencia.

La plataforma estadounidense inició sus operaciones el día 2 de septiembre de 2015, pero a diferencia de otras ciudades, la ciudad de Puebla poseía ya un marco regulatorio en torno a estas plataformas incluso antes de la llegada de estas. Influidos por las recomendaciones sobre estas empresas de Redes de Transporte vía aplicación que emitió la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) en ese mismo año y que retomamos anteriormente en la situación de la Ciudad de México, el Congreso del Estado ya discutía su posible inserción en la ciudad pero esto era parte de un proyecto más grande.

Durante la gestión del Gobernador Rafael Moreno Valle, se planteó reformar el sistema de transporte para la ciudad de Puebla, producto de esta intención tenemos la creación de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) que consistió en construir una línea de metrobus que recorriera la ciudad de Tlaxcalancingo a Chachapa, mayor inversión en infraestructura vial que se tradujo en repavimentar calles, construcción de ciclopistas para fomentar el uso de bicicletas y la construcción de puentes en la ciudad. Para llevar a cabo todos estos cambios el gobierno estatal modificó varias leyes para acelerar el proceso de planeación y ejecución de obras, en varios casos incluso acosando y encarcelando a quienes no estaban de acuerdo con estos cambios.

Uber había llamado la atención de las altas esferas del gobierno de Puebla, incluso el gobernador Moreno Valle se mostraba a favor de la llegada de *Uber* a Puebla en junio del año 2015, en su palabras aseguró que:

“Me parece que la llegada de *Uber* a Puebla es positiva, son nuevas tecnologías y por eso bueno que en Puebla pongamos el ejemplo. Vamos a darle certeza a la empresa y a los usuarios, y en este sentido se va a elaborar una iniciativa escuchando a ambas partes para promover la competencia”
(Moreno Valle en García, 2015).

La idea de introducir a *Uber* consistía en que esta plataforma atendiera a un mercado distinto al que poseían los taxistas sin afectar su dinámica, se pensó que las responsabilidades de cada de prestador de servicio se podían delimitar sin afectarse entre ellos mismos. En ese mismo mes de junio se informó que se presentaría una ley, para adecuar las normas relativas al transporte y con ello asegurar la entrada de *Uber*, la iniciativa de ley se aprobó el día 22 de agosto de 2015 con 35 votos a favor de todos los partidos políticos y tuvo uno en contra que correspondió a la diputada Socorro Quezada, posteriormente se publicó estas modificaciones en el Periódico Oficial del Estado en el día 28 asegurando el inicio de *Uber* en septiembre de ese año.

Producto de esta nueva reorganización del transporte, se propuso crear una nueva modalidad para el servicio de transporte denominado “servicio ejecutivo”, es decir, las Empresas de Redes de Transporte caerían esta categoría para obtener el registro con vigencia de diez años según el Periódico Oficial del Estado de Puebla del viernes 28 de agosto de 2015. El denominado *Servicio Ejecutivo* quedó definido como aquél que se presta basándose en el desarrollo de tecnologías de teléfonos inteligentes, sistemas de posicionamiento global y plataformas tecnológicas independientes, que conectan a usuarios que piden un servicio de transporte con conductores privados mediante la aplicación.

Por ejecutivo tal vez se entendió que *Uber* y *Cabify* debían dirigirse a ese extracto de la población que podía costear un servicio más caro y por tanto de mejor calidad y más seguro al servicio que podían ofrecer los taxis, en ese sentido el director de Turismo municipal, Alejandro Cañedo Priesca, mencionaba que *Uber* se dirigía específicamente a turistas y a personas entre 20 y 35 años que tal vez estaban más acostumbrados a utilizar este tipo de servicios.

De esta manera *Uber* podía ingresar a operar en la ciudad de Puebla con muchas facilidades porque necesitaban cubrir estos requisitos que eran:

- Documento que acredite la designación del representante legal
- Comprobante domiciliario en el Estado de Puebla
- Registro Federal de Contribuyentes
- Declaración fiscal del ejercicio anterior inmediato
- Tener los permisos o demostrar que son propietarios de la aplicación
- Proporcionar un registro de conductores certificados
- Cubrir contribuciones y aportaciones que establecen en las disposiciones legales fiscales (impuesto del 1.5% del total de los ingresos generados por las plataformas y mil pesos por cada vehículo)

Los vehículos del Servicio Ejecutivo, deben estar registrados ante las Empresas de Redes de Transporte y estas deben contar con autorización de las autoridades para operar en la ciudad, los *socios* nada más tenían que tener sus placas de circulación del Estado de Puebla, tarjeta de circulación y un documento que acredite su registro ante la empresa y una copia de la Póliza de seguro con cobertura amplia. Los vehículos que se tenían que registrar para trabajar las plataformas no debían ser mayores a cinco años (Gobierno del Estado de Puebla, 2015).

Era evidente que el gobierno del Estado emprendió una campaña para promover el inicio de las operaciones de *Uber*, la empresa agradecía en sus comunicados el apoyo del Gobernador y a los Diputados del congreso por aprobar una regulación que les permitiera operar; ambos discursos coincidían que en se promovía la innovación a partir de tecnología para generar un modelo de movilidad más eficiente y sustentable para la ciudad. Con la empresa estadounidense también iniciaron operaciones *Cabify*, posteriormente encontramos a las empresas *Ices*, *Súper RT Canguro* y *Kerala Mex Tehuacán* aunque difícilmente se encuentra información estas en internet.

Uber se adaptaba perfectamente a la modernización del transporte en la capital del Estado, lo más importante en mi opinión, un tipo de modernización que no necesitaba de grandes inversiones, es decir, no era necesario invertir dinero en conseguir y acondicionar unidades porque serían unidades tipo sedán y recientes, se podía implementar a *Uber* sin la necesidad de tener en cuenta al gremio taxista de la ciudad o invertir recursos en buscar modernizar sus unidades ni malgastar tiempo en negociaciones con este gremio. En medio de todo el reajuste en el sistema de transporte que el gobierno de Moreno Valle implementó, y que muchas veces pasó sin consulta a los ciudadanos, con violencia y que hoy en día quedan muchas preguntas por responder, *Uber* aparecía como una solución inmediata, eficaz, de gran reputación y barata de implementar en la ciudad de Puebla.

Fue tan evidente la postura de las autoridades que los taxistas se expresaron en contra de esta aplicación, principalmente el líder del Consejo Taxista de Puebla Pedro Díaz García fijó su postura en contra de la entrada de estas aplicaciones y hacía un llamado al gobierno para no permitir su implementación. Mencionamos a Pedro Díaz García porque este personaje tuvo el poder del principal gremio de taxis de la ciudad que aglutinaba a **5 mil de los 16 mil concesionarios (taxistas) que hay en el municipio** en el año 2015.

El Consejo Taxista de Puebla es un grupo que se formó en 1983 fundado por el mismo Pedro Díaz García, como tal este gremio se convirtió en un grupo político que mostraba su apoyo al Partido Revolucionario Institucional que estaba en el poder desde esos años, en cada sexenio este grupo mostraba a los distintos políticos abanderados por el partido con la idea de mantener el dominio del transporte en la ciudad a través de negociaciones o medidas laxas hacia sus agremiados. Producto de esta manera de hacer política, el sistema de transporte en general en Puebla se encuentra en manos de estos grupos de transportistas, que ejercen presión a las autoridades para, ya sea cobrar una tarifa más alta o evitar castigos por no modernizar sus unidades.

El Consejo Taxista se mostró siempre partidario de Rafael Moreno Valle desde que buscó la candidatura por el PRI antes de pasarse al PAN donde finalmente alcanzó el puesto de gobernador,

el Consejo Taxista de Puebla al partido gobernante para mantener sus privilegios, pero era obvio que con la implementación de *Uber* se rompía el monopolio que tenían hasta ese entonces, Díaz García manifestó su rechazo y dio el mismo discurso que permeaba en otras ciudades, *Uber* traía consigo una competencia desleal y que invade un mercado más allá del que en teoría estaba destinado a cubrir (servicio ejecutivo), además de llamar *Taxis piratas* a estos vehículos dados de alta en *Uber* porque operaban sin una concesión estatal.

Pedro Díaz García no tuvo más opciones que resignarse ante la llegada de las aplicaciones que proveían un servicio de transporte, en teoría su mercado se dirigía a las colonias populares del sur de la ciudad de Puebla, las unidades habitacionales o las colonias marginales en la periferia de la ciudad, descartó manifestarse ante la apertura del servicio privado, ya que existía un temor a la revocación de sus permisos de transporte mercantil, pero destacó que con la llegada de la aplicación se daría pie a un conflicto entre *socios* y taxistas.

Uber quiebra la hegemonía de estos taxistas, que de ahora en adelante tendrán que enfrascarse en una competencia en donde ya presentaban serias desventajas, no podían competir tecnológicamente porque no tenían un software, no podían solventar de manera eficaz los problemas de asimetría de información entre usuarios y choferes, no podían modernizar fácilmente sus unidades porque nunca existió un verdadero intento por modernizarlas desde varios años atrás y su profesión estaba muy relacionado a inseguridad, pésimo servicio y tarifas altas.

¿Cuál era el mercado que se presentaba en la ciudad de Puebla?, la ciudad tenía para el año 2015 una población de 1 576 259 personas según datos de INEGI, pero a eso hay que resaltar su cercanía con los municipios de San Andrés Cholula, San Pedro Cholula, Cuautlancingo debido al crecimiento que han tenido esos núcleos de población conectando con el municipio de Puebla. Presenta grandes vías de comunicación como la Autopista México-Puebla, Puebla-Orizaba, Vía Atlixcáyotl que conecta con Atlixco, Carretera Federal Puebla-Tlaxcala, Carretera Puebla-Valsequillo y la Carretera Federal Puebla-Tehuacán, teniendo como vía que conecta a todo este entramado de caminos el Anillo Periférico Ecológico.

En cuanto a vehículos registrados particulares y vehículos registrados para el servicio público, encontramos los siguientes números en el municipio:

Tabla 12

Vehículos de motor registrados en

circulación en el Estado de Puebla		
Año	Vehículos particulares	Vehículos públicos (taxis)
2015	420426	13281
2016	440411	12883
2017	467389	12812
2018	485167	12961
2019	485167	12961

Nota, Datos consultados en el registro de Vehículos de motor registrados en circulación, INEGI.

De acuerdo a la Tabla 12, en el municipio de Puebla encontramos que del periodo del año 2015 a 2019 en vehículos particulares vemos un crecimiento aproximado de 65 mil unidades, mientras que en el ramo de los vehículos públicos registrados (taxis) hay un decrecimiento en 300 unidades. Primero hay que aclarar estos números son datos que da el municipio, aún no se contempla el número de taxistas a nivel estatal prestando este servicio, para el primer trimestre del año 2019, según el informe de gobierno estatal, se tenían registrados a 20 196 taxistas en el Estado.

El problema de la concesión se vuelve a manifestar en este espacio, es decir, limitar el número de concesiones fomenta el fenómeno de los taxis que prestan servicios de forma ilegal o *taxis piratas*, también encontramos las ganancias por los sitios de taxis tanto legal como ilegal, de igual manera concesiones restringidas generan que estas *placas* adquieran precios muy altos y se convierten en negocio particular para los gremios taxistas y finalmente, el problema de la corrupción con los supervisores de la Secretaría de Transporte.

Una vez aprobado el inicio de operaciones de *Uber*, la prensa da a conocer la noticia de la llegada de la aplicación y sus ventajas que consisten en mayor seguridad, mejor precio y mejor servicio para el caso de los usuarios, también algunos diarios mencionaron el reclutamiento que hacía la empresa, al igual que en la Ciudad de México, se promovió la idea de ser tu propio jefe, tener tus propios tiempos para trabajar y meter tu auto a producir algún dinero, los requisitos para entrar a laborar eran sencillos de cumplir, aparte del coche, licencia, cuenta bancaria y celular con la

aplicación descargada, se necesita pasar por exámenes psicométricos, un examen sobre el conocimiento geográfico de la ciudad, estar dado de alta en Hacienda para emitir facturas.

El año 2016 fue un año productivo para la plataforma, en sus números, registraron a 143 mil usuarios que utilizaron la aplicación para trasladarse y había generado más de 6 000 empleos; pero siempre quedó ese asunto de porque *Uber* fue aprobado tan rápido y con medidas laxas, según un artículo del diario *El Popular* de principios del 2016 (Castillo, 2016), el diputado por el Partido Verde Ecologista de México Juan Carlos Natale López afirmó que era dueño de 30 unidades que laboraban para la plataforma *Uber*. Esto es importante recalcarlo lo anterior, para la plataforma es válido que una sola persona disponga de una flota de coches registrados a su nombre siempre y cuando exista un acuerdo previo entre el *socio* que va a laborar en el vehículo y el dueño del vehículo, obviamente este acuerdo es una operación aparte de la empresa y son los particulares quienes definen el precio de la renta del coche, los modos de pago, entre otras cosas.

Esto es un claro ejemplo de subcontratación e informalidad, el *socio* que busca insertar en esta dinámica del trabajo podía conseguir un coche rentado para laborar con la condición de pagar una renta; las ganancias que podía genera el *socio* podían satisfacer el pago de la renta del coche más los gastos de gasolina y mantenimiento (en algunos aspectos). Para el dueño de la flota, en palabras del diputado Natale López, cada coche en circulación le generaba una utilidad de entre 2 500 a 3 000 pesos mensuales, con las treinta unidades que tenía a su disposición, las ganancias que obtenían eran de entre 75 mil a 90 mil pesos mensuales (Castillo, 2016), una ganancia que podía llegar a ser de 900 000 mil pesos a 1 080 000 de pesos por año, ganancias libres de impuestos.

El negocio del arrendamiento de coches para *Uber* en Puebla lucía prometedor, en palabras del diputado Juan Carlos 6 de cada 10 vehículos que laboraban para la aplicación eran propiedad de empresarios, en sus cálculos (porque *Uber* casi nunca da cifras de cuantos vehículos tienen registrados) existían a principios del año 2016 cerca de 400 autos dados de alta en la aplicación, de ellos aproximadamente 250 coches pertenecían a seis empresarios provenientes de otros estados del país, aunque los *socios* que entrevistó el diario menciona que estaban circulando 1 400 vehículos para la aplicación en ese mismo periodo. Si tomamos como referencia la última cifra, hablamos de que 3 de cada 10 coches pertenecen a una flota de autos controlado por empresarios (Castillo, 2016).

Esta era una de las razones por las cuales se aprobó *Uber* con tanta rapidez, particulares podían registrar sus flotas con sencillez y evadiendo impuestos porque no estaba regulado, de hecho los impuestos que pagaban provenían de la plataforma, no se necesitaba entablar dialogo con algún

líder transportista pero el problema empezó a radicar en las mismas flotas que tenían que conseguir y las tarifas dinámicas que marcaba la aplicación, el mismo diputado Natale López afirmaba que:

"Uber bajó el 21 por ciento en sus tarifas, era muy barato y cuando baja (la demanda), casi casi está cobrando como un transporte urbano, como un transporte público, como un camión. No es posible que te cueste 23 pesos ir de Lomas de Angelópolis a la Plaza Comercial Angelópolis; (cuando no hay demanda) ese viaje no te deja ni para la gasolina. Para los clientes es increíble porque te ahorras gasolina, estacionamiento, coche, un seguro, el riesgo de chocar, la manejada" (como se citó en Domínguez, 2016).

Los empresarios que buscaban meter sus flotas a trabajar en la plataforma empezaron a enfrentar estos problemas, la tarifas dinámicas eran un problema para ellos porque esto escapaba de su control, *Uber* para ser más atractiva reducía sus costos de servicio para captar clientes y con esto demostraba ser más atractivo que las tarifas de los taxis, pero en opinión del mismo diputado, era más rentable que un individuo se auto empleara en esta aplicación por sus propios medios, según su opinión:

"Para el legislador, el negocio de Uber sería rentable cuando una persona tiene coche, cuenta con un trabajo de planta y sólo lo maneja con la modalidad de la aplicación en sus tiempos libres, como una forma de conseguir dinero extra; en contra parte, no es conveniente para los inversionistas a causa de las bajas tarifas, la oferta y demanda que se generan a lo largo del día y los ingresos totales" (como se citó en Domínguez, 2016).

Uber al igual que *Cabify* seguía gozando de buena reputación para el gobierno del Estado, incluso fue incluido en el documento del VI Informe de Gobierno de Rafael Moreno Valle a principio del año 2017, dicho informe mencionaba la regulación a las reformas para incluir a las Empresas de Redes de Transporte, a diferencia de otros discursos en donde se recalcaba la seguridad y comodidad que daba estas aplicaciones, se hizo énfasis en que dichas aplicaciones generaban oportunidades de empleo formal para los poblanos. La Secretaría de Infraestructuras y Transportes contabilizaba a 2 945 vehículos registrados en *Uber*, 144 en *Cabify*, 51 para *Kerala*, 15 *Ices* y 10 para *Super RT canguro*, en total se contabilizaban a 3 145 vehículos registrados antes las aplicaciones y ante las autoridades (Gobierno del Estado de Puebla, 2017)

Se hacía mención que se reformó el Reglamento Interior de la Secretaría de Infraestructuras y Transportes en abril de 2016, la reforma de 2016 solamente plasmaba reafirmaba los cambios en la ley que se hizo en 2015 y que permitió la entrada de las aplicaciones, se confirmaba la presencia de las aplicaciones a cambio de proporcionar dos impuestos que se mencionaron antes, la de permiso de la plataforma y el monto por cada unidad registrada, según el portavoz de *Uber México* Ricardo Carvalho Gómez, la empresa había pagado cerca de 3 millones de pesos por su primer año de operación (Domínguez, 2016).

2017 fue un año de un cambio trascendental para las plataformas que prestaban servicio en Puebla, en septiembre de ese año ocurrió un feminicidio de una estudiante universitaria llamada Mara Castilla, la estudiante tomó un servicio de *Cabify*, posteriormente desapareció y fue encontrada muerta, el único detenido fue el conductor que dio el servicio de transporte y hasta la fecha aún no se ha cerrado el caso. La compañía *Cabify* fue duramente criticada por los fallos en sus filtros de seguridad pero también reveló que ante un incidente la empresa no se hace responsable por las reclamaciones o daños surgidos en la relación entre el usuario y el *tercero transportista* (en este caso *socio*). El gobernador del Estado en ese momento, Antonio Gali Fayad, anunció una revisión sobre el funcionamiento de la aplicación.

Dos semanas después ocurrió otro feminicidio, en este caso una estudiante universitaria Mariana Fuentes, el crimen estuvo ligado a la aplicación *Uber* dado que el vehículo que se utilizó para cometer el asalto y el feminicidio así como el conductor del mismo estaban dados de alta en la plataforma, en este caso el *socio* fue sentenciado por homicidio en calidad de coautor material, la empresa afirmó mediante un comunicado que el *socio* prestaba servicios para la aplicación pero recaló que el crimen no ocurrió durante un viaje proporcionado por la aplicación y que la empresa colaboró en la detención del *socio*. Al día siguiente la secretaria local de Seguridad Pública expuso que había al menos 10 casos en que los *socios* de *Uber* participaron en delitos, desde robo a transeúntes hasta asaltos a tiendas.

Las autoridades decidieron suspender a las dos plataformas, *Cabify* fue la primera en ser suspendida por el caso de Mariana Castilla, posteriormente el gobernador Gali Fayad anunció la suspensión de las operaciones de *Uber* aunque al final tuvieron que retractarse pero recalcaron la necesidad de hacer un reforma a las ley para regular el servicio de plataformas. Había quedado demostrado que las plataformas habían entrado con una reglas sencillas que realmente no los regulaban, es decir, *Uber* y *Cabify* no imponían mayores filtros de seguridad para la contratación de sus usuarios y era evidente la evasión de responsabilidades ante cualquier incidente que se presentaba.

El gobernador Gali manifestó que *Cabify* podía regresar a operar siempre y cuando se adaptarán a 14 nuevas reglas que pronto serían retomadas en una reforma al transporte público (Llaven Anzures, 2017), dichos puntos consistían en:

1. El pago por la prestación de este servicio se realizará únicamente de forma electrónica
2. La empresa debe actualizar el padrón de los choferes ante la Secretaría de Infraestructura y Transporte
3. Las empresas de redes de transporte no podrán deslindar su responsabilidad civil, penal o administrativa cuando sus agremiados incurran en alguna irregularidad
4. La empresa debe vigilar que los usuarios concluyan los viajes para los cuales solicitaron el servicio y en caso de que no sea así, notificar a la autoridad
5. Están obligadas a realizar campañas informativas para prevenir la violencia de género, discriminación o violación de los derechos humanos
6. Permitir a la Secretaría el acceso a las tecnologías de teléfonos inteligentes, sistemas de posicionamiento global y plataformas que utilicen para la prestación del servicio para vigilar a los conductores
7. Permitir que los usuarios compartan en tiempo real su trayecto a terceros que incluya fotografía del conductor y las características de la unidad
8. La empresa deberá contar con registros de sus viajes por un mínimo de dos años a partir de la finalización de cada viaje
9. Debe poner a disposición de los usuarios un sistema de comunicación seguro y anónimo de llamadas y mensajes de texto dentro de la aplicación
10. Se cancelará el registro si se altera la información que se entregue a la autoridad
11. Los choferes ya no operaran con licencia particular sino mercantil
12. Se debe actualizar cada seis meses la constancia de No Antecedentes Penales y presentar exámenes psicológicos, toxicológicos, psicométricos y una investigación socioeconómica
13. La autoridad podrá parar a los conductores para revisar sus documentos
14. Contar con constancia que acredite que están capacitados en materia de igualdad de género, no discriminación y derechos humanos

De pronto el gobierno que anteriormente le dio la entrada a estas aplicaciones con muchas facilidades de pronto buscaba imponerles mayores regulaciones, los empresarios manifestaron su descontento con las plataformas porque fallaron en su tarea de promover mayor seguridad a los usuarios y se sumaron a las voces de que debían regularizarse o cesar sus operaciones, incluso se buscó imponerles los mismos mecanismos que funcionan con los taxistas.

Ante esto, la empresa sacó un comunicado con un tono desafiante, en dicho comunicado había una declaración del Director General de Uber México y Caribe mencionaba lo siguiente:

“Parte de esta nueva regulación, en vez de enfocarse en promover acciones de seguridad, busca bloquear el principio de la economía colaborativa de permitir que las personas decidan cuándo, dónde y cuánto tiempo destinarán a tener un ingreso extra, además de impedir el acceso a las personas que no cuentan con una tarjeta bancaria y, sobre todo, violar el derecho a la privacidad e intimidad de las personas” (Uber Newsroom, 2017)

El comunicado manifestaba que *Uber* contaba con más de 9 mil socios conductores activos, lanzó un ataque a los taxistas dado que la empresa consideraba que imponer licencias, permisos solo generaban un costo extra y que esta no garantizaba una mejoría en condiciones de seguridad, tal como los demuestran los casos de violencia en donde están involucrados los conductores de transporte público, re afirma su colaboración en regulaciones que estuvieran a favor de dar mayor seguridad a todos, pero que esta son podían pasar por violar los derechos humanos.

Mediante su mecanismo para notificar a los *socios* los cambios en la empresa, *Uber* notificó que las propuestas que buscaba implementar el gobierno estatal perjudicarían su operación al grado de que haría imposible el funcionamiento de la plataforma, el comunicado cerraba con un mensaje contundente con un contundente “Dile a tu gobernador, Antonio Gali, y a tu Congreso que respeten tu derecho a la privacidad y elegir cómo generar ganancias flexibles para ti y para tu familia”

El gobierno del Estado realizó modificaciones a ley de transportes para que las Empresas de Redes de Transporte fueran más enérgicas en su tarea de dar mayor seguridad al usuario, con una reforma a la ley en noviembre de 2017, quedaba estipulado que los conductores que se registren para la prestación del servicio, debían contar con

- Licencia de automovilista
- CURP
- Constancia de No Antecedentes Penales, la cual deberán actualizar de forma semestral
- Constancia que acredite que fueron aprobados en los siguientes exámenes: Valoración Toxicológica, Pruebas Psicológicas y Psicométricas e Investigación Socioeconómica
- Constancia que acredite que se encuentran capacitados en materia de igualdad de género, no discriminación y derechos humanos, por alguna institución oficial del Estado.

Para proteger a los usuarios, las empresas deberán suministrar en todo momento los siguiente datos

- Nombre del conductor
- Fotografía del conductor
- Número de placa del vehículo
- Marca y modelo del vehículo
- Tarifa estimada
- Calificación acumulada del conductor
- Tiempo estimado en el que el conductor tardara en llegar al destino

Las aplicaciones deberán informar a la autoridad el nombre y datos personales de los conductores que tengan relación con la empresa, así como tener mecanismo de alarma en caso de amenaza o riesgo para el usuario y/o conductor, además estas empresas deberán asegurar la existencia de un registro que resguarde la totalidad de viajes realizados por los prestadores del servicio relacionados a la aplicación tecnológica.

Esto se le suma que la autoridad competente puede cancelar el registro de estas aplicaciones por razones de interés público, *Uber* de pronto se volvió en una empresa que de no cumplir con la ley debía ser cancelado, la empresa rechazó las nuevas modificaciones al considerarlas que no están relacionados con viajes más seguros, sino que vulneran los derechos fundamentales para los usuarios y conductores, de hecho la aplicación sacó un amparo contra la nueva Ley de Transporte haciendo énfasis en la prohibición de cobrar en efectivo y violar derechos como la privacidad hasta que se otorgó una suspensión definitiva a esa prohibición y *Uber* empezaba a volver a cobrar en efectivo, incluso con el actual gobierno busca regularizar ese tema.

Pero el problema de quitar el pago en efectivo si afectaba a los *socios*, dado que representaba dinero en efectivo que podían gastar de manera inmediata en comprar gasolina o algún gasto que se podía presentar, al quitar la modalidad de pago en efectivo eliminó a un sector importante de clientes que utilizaban la plataforma. Laborar en *Uber* se había convertido en un trabajo de tiempo completo en donde se tenían que invertir de 12 a 15 horas si se buscaba obtener un ingreso decente, muy similar a los taxistas, algunos *socios* se acomodaron laborando en *horas pico* que consistían en horas de entre 6 de la mañana a 10 de la mañana entre semana y horarios nocturnos los fines de semana y quincenas.

Uber llegaba a 2018 con un panorama complicado, Manuel Alonso, entonces secretario de Seguridad Pública y Tránsito Municipal de Puebla, informó que más de 23 choferes de Uber fueron asegurados en la capital por cometer diversos delitos, desde robos del fuero común hasta

narcomenudeo, entre 2017 y los primeros ocho meses de 2018. A pesar de representar menos del 1% de todos sus *socios* estos casos generaban mala publicidad para la aplicación porque eran dados a conocer en la prensa local, pero seguía siendo la principal plataforma de servicio de transporte de la ciudad después de todo. *Cabify* a pesar de recuperar el permiso para operar nunca pudo recuperarse después del feminicidio de 2017 mientras los taxistas tampoco gozaban de la confianza del consumidor, según la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) publicada en el año 2018, durante el año 2017 las actividades cotidianas que la población de 18 años que dejó de tomar un taxi en el Estado de Puebla ascendía a 44.0%, superando a la media nacional que lo registraba en 34.3%.

Al igual que en la ciudad de México, quien más opta por este servicio son más mujeres que hombres, a pesar de las fallas de seguridad que protagonizaron en 2017, las aplicaciones gozan todavía de buena reputación, los usuarios se sienten más seguros usando este tipo de servicios por resolver de manera efectiva la asimetría de información y tener ser monitoreados por satélite en sus trayectos. Esto no pasa tanto con los *socios*, quienes a pesar de sentirse más seguros que un taxista, los problemas de inseguridad los siguen afectando debido a factores externos como la inseguridad y los asaltos a transporte público que perduran en algunas zonas de la ciudad de Puebla.

Ya no representaba un negocio tan lucrativo como lo fue en un inicio por el año 2016 y 2017, de acuerdo a testigos que laboraron para la aplicación, desde el año 2018 los *socios* empezaron a dudar de las altas ganancias que uno podía acceder mediante el trabajo por plataformas, un fenómeno que afectó mucho a los usuarios fue el no tener un límite máximo para la cantidad de *socios* a laborar, esto provocó que se saturara la oferta y por ende era más complicado conseguir viajes de forma rápida, y esto obviamente expandía la jornada de trabajo. A su vez, la tarifa dinámica afectaba mucho a los *socios* porque en horas de poca movilidad las tarifas de servicio bajan y eso implica que el *socio* se lleve menores ganancias, incluso llegar a realizar viajes de 30 pesos en donde la ganancia es poca y más si se tiene en cuenta la gasolina.

Los *socios* se enfrentaban a múltiples problemáticas, tenían que costear los exámenes para poder seguir laborando, pagar el seguro que pide la empresa, varios optaron por comprar un coche nuevo y financiarlo mediante su trabajo en la aplicación pero de pronto se toparon con menores ganancias y una deuda que tenían que cumplir. Eso sin mencionar la implementación de impuestos que realizó Hacienda a las plataformas digitales y que los *socios* debían absorber de sus ganancias, los *socios* entendieron que laborar para la empresa era un trabajo de tiempo completo si es que buscaban generar una ganancia, difícilmente se podía tomar como un trabajo de medio tiempo sin la

capacidad de poder complementarlo con otra actividad remunerada. La mayoría de los *socios* entendieron que este trabajo era una alternativa temporal debido a la falta de algún empleo y manifestaban su intención de buscar algún trabajo con un salario base, prestaciones y seguridad social, cosas que la plataforma no va a ofrecer.

Ese mismo año de 2018, con las elecciones a gobernador se planeaba otra nuevo ataque contra las plataformas *Uber* y *Cabify*, en este sentido la candidata a gobernadora Martha Erika Alonso (esposo del ex gobernador Rafael Moreno Valle) se agenció el apoyo del Consejo Taxista de Puebla bajo la promesa de que de llegar a ocupar el puesto se daría pie a una nueva regulación para las plataformas porque representaban una competencia desleal. Las plataformas no se convirtieron en el centro de un debate político, pero llama la atención como hay un viraje en cuanto al punto de opinión que tenían las autoridades con respecto a estas Empresas de Redes de Transporte, pasaron de facilitar su llegada vía una reforma que le permitiera operar hasta imponer regulaciones y amenazarlos constantemente con revocarles el permiso, en el caso de Martha Erika no pasó a mayores pero era evidente que el Consejo Taxista aún tenía un peso político.

En la batalla de *Uber* contra el gobierno estatal, los *socios* experimentaban las consecuencias y se volvían en objeto de persecución por parte de los taxistas en diferentes zonas de la ciudad como la CAPU en donde se reportaron varios incidentes entre *socios* con taxistas en los 5 años que lleva operando la aplicación en la ciudad. Otro competidor que apareció fue la aplicación *DiDi*, la plataforma inició operaciones en febrero de 2019, con un estrategia agresiva para captar clientes y a *socios*, en sus primeros meses ofrecía un 30% de descuento a los usuarios que utilizaran sus servicios.

DiDi para insertarse con fuerza en el mercado ofrecía mayores ganancias al tener una tasa de servicio menor a la de *Uber*, incluso mencionaba que podía ofrecer hasta 15 mil pesos semanales a los *socios* que operaban con su aplicación (algo totalmente irreal), *Uber* no buscaba quedarse atrás y para evitar perder clientela ofreció hasta un 25% de descuento en sus viajes, ofrecían bonos de 200 pesos a sus operadores por cumplir cierta cantidad de viajes en un intento de retener a sus *socios* pero al no poseer una exclusividad la oferta de *DiDi* resultaba tentadora.

Los *socios* podían pasarse a la competencia con total libertad, no está reglamentado que un *socio* pudiera inscribirse en dos plataformas ante la empresas y ante las autoridades, la idea de pasarse a *DiDi* era compensar la baja de ganancias que tuvieron con *Uber*, incluso se podían conectar a ambas plataformas al mismo tiempo en un intento de acortar los tiempos de espera para captar pasajero, aunque esta doble tarea trae consecuencias debido a que la cantidad de trabajo de una

aplicación estaba sujeto a la tasa de aceptación de viajes, un viaje no aceptado baja la tasa y genera menos viajes. Esta lucha con *DiDi* obligó a *Uber* a bajar sus precios, pero de igual manera fueron los *socios* quienes experimentaban una merma de sus ganancias con estos descuentos, mientras *DiDi* compita con precios bajos en un inicio, *Uber* no tendrá más opciones que competir a costa de sus ganancias y sus *socios*.

Finalmente el fenómeno de inseguridad seguía siendo el mayor problema que enfrentan los *socios*, más allá de los dos casos de feminicidios que pusieron en el debate si las plataformas debían continuar operando, siendo 2020 un año muy complicado para estos *socios* más allá de la pandemia de covid-19. Fenómenos como el homicidio de varios *socios* ocurridos en el Estado de Puebla fue un factor detonante para la organización de estos trabajadores en comités para exigir mejores a sus condiciones de trabajo.

El caso que detona todo esto fue el asesinato de tres estudiantes de Medicina de la BUAP y un conductor de la plataforma *Uber* en el municipio de Huejotzingo en la noche del 23 de febrero de 2020, el crimen ocurrió en medio de un servicio que realizaba el *socio* en esa noche. En este caso la prensa, la opinión pública y los universitarios no cuestionaron a la plataforma *Uber* dado que el *socio* fue víctima de este crimen, el fenómeno de inseguridad rebasa ya a los servicios que ofrecían las Empresas de Redes de Transporte, es decir, por más medidas de seguridad que estas aplicaciones manejen no se podía hacer nada con el clima de inseguridad.

El crimen despertó varias movilizaciones por parte de la ciudadanía, del sector estudiantil y de los *socios* de las plataformas (principalmente *Uber*), el día 25 los *socios* organizaron una manifestación mediante caravana que llegó a las inmediaciones de Casa Aguayo en la capital poblana, los *socios* manifestaron que eran blanco de la delincuencia, ya que eran asaltados e incluso les robaban los vehículos en los cuales laboraban, en palabras de uno de los manifestantes la situación que enfrentaban era difícil porque:

“Salimos a trabajar a estudios somos personas que buscamos el sustento día a día para llegar a casa, nosotros tenemos experiencias muy difíciles en este empleo que realmente la hemos brincado a varios que no nos han asaltado o nos asaltado y hemos logrado salir con vida pero la idea de una petición de paz”

Se desconoce bien la cantidad de asaltos que han sufrido los *socios*, pero mediante comunicación vía *WhatsApp* estos *socios* han podido comunicar algunos incidentes, la idea de esta comunicación entre *socios* consiste en dar asistencia mutua en caso de algún incidente que ellos sufran en su labor,

desde apoyar a compañeros en caso de algún accidente vehicular hasta circular avisos de robo, asalto o malos tratos que experimentan los *socios*.

Producto de estas organizaciones pequeñas fue configurándose el denominado *Comité de Plataformas de Puebla*, fundada por conductores de redes de transporte para representar los intereses de este grupo laboral se posicionó como una organización que busca tener la capacidad de negociación tanto con las autoridades en temas de transportes y seguridad como con las empresas de redes de transporte que operan de Puebla.

Mediante redes sociales se rastrea algunas de las actividades de este Comité, entre las que destaca la entrega de un pliego petitorio al Gobierno del Estado de Puebla el día 25 de junio de 2020 para atender puntos como la seguridad, las tarifas y la pandemia de covid-19., entre los puntos que quisiéramos destacar encontramos a:

1. Problemática de los cobros y seguridad del transporte de tipo ejecutivo
2. Solicitar la intervención del gobierno estatal para la coordinación de las plataformas con las autoridades para garantizar la seguridad de los usuarios y conductores.
3. Regularización de las plataformas

También se entregaron copias del mismo pliego a la Secretaría de Movilidad y Transporte y a la Secretaría de Seguridad Pública el día 29 de junio de 2020, el día 3 de septiembre se entregó mismo pliego al Congreso del Estado; destaca la entrega del pliego a las oficinas de *DiDi*, en el caso de *Uber* y *Cabify* sus oficinas no se encontraban abiertas por la pandemia así que no se realizó la entrega de la misma.

El comité mediante redes sociales busca incluir a la mayor cantidad de *socios* de las otras empresas (*Uber*, *DiDi* y *Cabify*) no solo de transporte, sino también de las empresas que proveen servicios de reparto a domicilio con el objetivo de concentrar los reclamos de mejoras en su trabajo como *Rappi*, *Uber eats*, el etc. Para el caso de los *socios*, el comité afirma que entre sus miembros destacan la participación de personas de la tercera edad, madres solteras, personas con alguna discapacidad, amas de casa, obreros, personas que perdieron su empleo, estudiantes, profesionistas. El comité busca entablar el dialogo con las autoridades y las empresas, en caso de no ser escuchadas optan por la manifestación pacífica y plantones (Comité de Plataformas Puebla, 2020).

Si bien la manifestación de febrero fue producto más de la espontaneidad por el asesinato de Huejotzingo, otro suceso que causó otra movilización fue el asesinato de un *socio* de la plataforma

DiDi en la colonia Bosques de San Sebastián en junio de ese año, a pesar de que dicho crimen no ocurrió mientras se prestaba un servicio. Este crimen fue el detonante para otra manifestación de *socios* para el día 30 de junio, solamente que aquí ya el Comité de Plataformas de Puebla actuaría como el organizador de esta movilización vía caravana.

La acción más reciente y de mayor importancia fue la acontecida en la mañana del 10 de septiembre de 2020 organizada por el mismo Comité; la manifestación se dividió en tres grupos con distintos objetivos: el primer grupo, cerca de 80 unidades según miembros del Comité, se dieron cita en la caseta de cobro de Amozoc en la autopista Puebla-Acatzingo con el objetivo de tomar las instalaciones de manera pacífica y permitir el tránsito sin necesidad de pagar peaje en un intento de obtener simpatía y apoyo de los ciudadanos. El segundo grupo se encontró en la calle 10 Norte, específicamente en las oficinas de la empresa *DiDi* que ha sido la única con la cual comité ha establecido negociaciones; sin embargo no se llegó a una resolución definitiva a sus demandas continuarían con el dialogo. Un tercer grupo, se concentró frente al Centro Escolar Niños Héroe de Chapultepec en el boulevard 5 de Mayo, principal vía de la ciudad, y que fue punto de reunión para los primeros dos una vez terminadas las movilizaciones (Escobar Añoreve, 2020).

Al momento de pasar el grupo que estaba presente en la calle 10 norte, el comité ató una lona en la puerta del edificio en donde se encuentran las oficinas de *DiDi*, la lona decía lo siguiente:

¡¡¡Ya basta de ganar 22 pesos por un viaje, ya basta de que las aplicaciones nos vean como números, ya basta de que las ganancias cada vez sean menores y los gastos todo lo contrario, ya basta de que nos humillen y esclavicen!!!! Amigo conductos de aplicaciones te invitamos a que juntos alcemos la voz ven con nosotros el jueves 10 de septiembre de 2020 y alza la voz el punto de reunión será a las 7:00 am en el estacionamiento del cenhh.

Los socios que se manifestaron el día 10 de septiembre participaron de igual manera utilizando el automóvil, para esta ocasión decidieron pegar cartulinas a los parabrisas reproduciendo el mismo discurso de mejorar sus ganancias y resolver el problema de inseguridad, además taparon sus placas y hologramas para evitar ser identificados por la aplicación y ser *bloqueados* como un acto de represión y disuadir a los demás. Como se había mencionado el comité ya lleva un tiempo organizando varias manifestaciones y ya poseen un nivel de coordinación, a pesar de presentar algunas dudas sobre las acciones a realizar más adelante o la capacidad que tienen para atraer a más socios a su causa, vemos aquí un ejemplo como los trabajadores de plataformas, en su alta

condición de vulnerabilidad, empiezan a cuestionar sus condiciones y exigir mejoras para seguir laborando.

Los cuestionamientos de los socios hacia las empresas ha levantado mucho interés, el *Comité de Plataformas* busca sumar elementos y atraer a más socios, pero no solamente se busca concentrar en los socios conductores, sino que apuntan a los socios que laboran en las aplicaciones en su modalidad de reparto a domicilio y taxistas; concentrándonos en este último grupo, el trabajo del socio conductor presenta muchas similitudes con el trabajo del taxista e incluso están reproduciendo algunas actitudes y formas de organización similares a los taxistas, como por ejemplo acudir al gobierno del Estado para que se convierta en una especie de árbitro entre socios con las empresas como lo han buscado también los taxistas para el gobierno de la CDMX regulé a las aplicaciones.

Volviendo al tema del Comité y los taxistas en Puebla, una posible respuesta en favor de las exigencias del Comité proviene de la presidenta del Consejo Taxista del Estado de Puebla (CTEP) Erika Díaz Flores mediante un vídeo en YouTube realizó una invitación a estos socios a sumarte al Consejo Taxista; una frase importante de esta invitación la encontramos a continuación

“Las apps son un modelo de negocio extranjero que comisionan de forma transgresiva, explotando a los trabajadores no asalariados del volante, obligándolos a competir por precio y no por seguridad real. Las apps no son corresponsables ni legal ni moralmente ni por el más pequeño olvido ni por el más grande delito, poniéndote a ti en riesgo como conductor” (Consejo Taxista, 2020)

Erika Díaz ha cuestionado la forma de operar de las plataformas que ofrecen servicios de viaje, principalmente a *Uber* por ser la primera que llegó a la ciudad y tener mayor impacto en cuanto a movilidad, según sus propias estimaciones la plataforma le ha arrebatado a los taxistas entre 40% y 60% de mercado a los taxistas; también cuestionó que la plataforma en ese año realicé el cobro de sus servicios en efectivo (para ese momento ilegal pero con un amparo podían continuar cobrando de esa manera) porque duplicó en un año de 3 mil unidades a 6 mil circulando en la ciudad de Puebla (Rocha, 2017). Esto da entender que uno de los conflictos de los taxistas es contra las empresas que proveen este servicio, no es contra los socios conductores (aunque han existido pequeños incidentes entre ellos) y apelan a las autoridades para regular el servicio.

Eso explica la invitación del Consejo Taxista a los socios, para sumar fuerzas con las aplicaciones y que estos últimos se registren como taxistas en un intento de fortalecer su fuerza como grupo y aumentar su capacidad de negociación con el gobierno o con los partidos políticos en tiempos electorales; por lado, el Comité espera sumar taxistas dado que también sufren las mismas

problemáticas como la inseguridad y el temor a sufrir un crimen, obviamente se espera la cooperación de un grupo para la consecución de sus objetivos, no se habla de una alianza como tal, sino de sumar esfuerzos. De la misma manera el Comité de Plataformas busca sumar a los socios repartidores de las aplicaciones cuyas condiciones de trabajo son aún más precariedad que las del socio conductor.

3.4 ¿Qué sigue para estos socios?

A lo largo del capítulo hemos dado a conocer un rastreo histórico sobre las operaciones de las plataformas en México, la Ciudad de México y la ciudad de Puebla, centrándonos en el caso de *Uber* hemos podido dar a conocer los constantes cambios que experimentan estas plataformas para adaptarse al contexto social, político y económico de un espacio determinado para seguir operando. El inicio de las operaciones de *Uber* generó un conflicto con los taxistas que hasta la fecha han protagonizado movilizaciones e incluso ataques con los *socios* y la empresa *Uber*, los taxistas muestran cierta razón en que la aplicación genera una competencia desleal porque *Uber* aprovechó el intenso uso del automóvil en el país, condiciones de empleo desfavorables e inseguridad en el servicio de transporte para juntar una flota de automóviles a su disposición con costos relativamente bajos.

Ante el conflicto con los taxistas, fue la COFECE y posteriormente las autoridades de los gobiernos en reconocer y legitimar las operaciones de estas ahora denominadas Empresas de Redes de Transporte, les reconocieron que *Uber* satisfacía por el momento problemas en cuanto a la seguridad de los usuarios y choferes de estos vehículos y obligaban a los gobiernos estatales a promover cambios en sus leyes de transportes para regularizar estas plataformas.

Como pudimos observar en el apartado de las relaciones de *Uber* con los estados, se pudo constatar que dependiendo del lugar se definía el apoyo o no a estas plataformas, y dependiendo del tipo de regulación que el gobierno buscaba implementar dependía la aceptación o búsqueda de amparo para evadir estas leyes y continuar operando. El Estado mexicano al tratar de regularizar a estas empresas, cayó en una contradicción severa; por un lado, el Estado reconocía a estas empresas y se les asignaba impuestos que debían cumplir, pero por el otro, no reconocían a los *socios conductores* como trabajadores formales y estos quedaron en una situación de vulnerabilidad que solamente se agravaba con la implementación de impuestos a sus ganancias.

Fue evidente que el trabajo del *socio conductor* experimentaba una depreciación en términos de ganancias dado que ahora tenían que cumplir con sus obligaciones fiscales a nivel federal, mientras a nivel estatal, estos *socios* se vieron más perjudicados por los gobiernos estatales entendieron la regularización como una manera de captación de recursos vía permisos, impuestos locales y multas. De cierta manera entendieron a *Uber* como un servicio más de taxis al cual podían regularizar mediante las leyes de transporte, pero *Uber* al concebirse como empresa tecnológica difícilmente podían ser atrapadas por las leyes que regulan el transporte.

Ante la depreciación de las ganancias que obtenían los *socios*, se hizo evidente las dificultades que tenían que sobrellevar en este tipo de trabajos, hablamos de un trabajo donde ellos tienen que poner los instrumentos de trabajo como el vehículo y el celular, ellos debían adquirir un seguro si buscaban operar para las aplicaciones y hacerse cargo de los costos de mantenimiento y demás permisos que les imponían las autoridades.

Los *socios* experimentaron el funcionamiento de la búsqueda de equilibrio entre la demanda y oferta, se vieron beneficiados cuando el servicio era requerido por los usuarios y se traducía en obtener mayores ganancias pero también se vieron perjudicados en tiempos donde los usuarios no ocupaban el servicio y para fomentar su uso las tarifas bajaban y las ganancias obtenidas por viaje también lo hacían. La inserción de estos trabajadores a las plataformas nos hizo recordar el fenómeno que experimentaron los taxistas, dado que estos trabajadores pararon ahí debido a las condiciones precarias de empleo y desempleo que se presentaban en el país fruto de las crisis económicas del capitalismo a nivel global.

Los *socios* empezaron a laborar en la plataforma debido a las mismas problemáticas de empleo que enfrentaron los taxistas años atrás, solamente que lo hacían de manera más económica, más rápida y legal ante las autoridades, primero del Distrito Federal y posteriormente de los demás estados del país. Hasta la fecha es más seguro laborar en un *Uber* que con en un taxi debido a los fenómenos de corrupción, clientelismo e informalidad que atraviesan estos últimos.

No olvidemos que era tan redituable laborar para *Uber* que superaba a los salarios de los trabajadores formales asalariados con creces, pero esto era resultado de la tarifa dinámica que elevaba los costos del servicio en tiempos de alta demanda pero que se combinaba con horarios de trabajo largos en donde este empleo se volvió de tiempo completo. Las enormes ganancias fueron un aliciente grande para enrolar a más *socios* que veían en la aplicación una valvula de escape para compensar los salarios bajos y el desempleo.

Los *socios* experimentaron formas de control de trabajo más eficientes a partir de su rendimiento en el trabajo, con un sistema de calificación de 1 a 5 estrellas, con tasas de aceptación, recompensas por laborar más, estas formas de control administraban la cantidad de trabajo a la cual un *socio* podía laborar. Recordando que hablamos de un empleo en donde se eliminaron los tiempos muertos y se pagaba realmente por el tiempo efectivo de trabajo, los mayores riesgos que enfrentan los socios tiene que ver con la plataforma que podía *castigar* a los *socios* negándole el acceso a la plataforma o no dándole pasajes para generar ganancias.

Para el caso poblano, *Uber* se convirtió en un mecanismo para modernizar el transporte público en 2015, gozó de la aceptación de las autoridades estatales hasta los 2 feminicidios ocurridos en 2017, de esta manera *Uber* en la ciudad de Puebla quedaría marcada por acontecimientos extraordinarios que por desgracia tiene que ver con crímenes. A partir de un crimen, las autoridades, los usuarios, la opinión pública y los *socios* cuestionan las formas de operar de las plataformas. Se hizo mucho énfasis en la seguridad de los usuarios, y es verdad que *Uber* proporciona mayor confianza y seguridad para los usuarios, que imponía mayores filtros seguridad para los *socios*, pero estos últimos manifestaron su descontento porque la seguridad se centraba en la figura del usuario más no del *socio*.

El *socio conductor* quedaba expuesto ante muchos problemas, por un lado era un individuo que no podía acceder con facilidad a un empleo formal bien remunerado y tuvo que recurrir a laborar en esta aplicación para solventar su principal problema; por el simple hecho de laborar en la aplicación se volvía en *enemigo* de los taxistas que buscarían acosarlos e incluso agredirlos; después tenemos la implementación de impuestos que vino a perjudicar directamente sus ganancias porque el usuario no era quien pagaría dichos impuestos sino los *socios*; la competencia que tenía que realizar con otros *socios* de la misma aplicación o de otra empresa, y finalmente la inseguridad de llevar a cabo una profesión que te traslada a diferentes zonas de las ciudades.

La pandemia de Covid-19 perjudicó aún más su situación por la falta de movilidad de los clientes debido al riesgo de contagio, pero estos *socios* también se encontraban en una situación difícil porque ante un contagio del coronavirus no existía ningún mecanismo de seguridad social al cual recurrir, el contraer la enfermedad es un temor brutal porque significa dejar de trabajar y dejar de percibir un ingreso. Los *socios conductores* descubrieron que ante el panorama de la pandemia ellos eran trabajadores invisibles, es decir, no eran reconocidos por la empresa ni tampoco podían obtener algún apoyo del Estado.

Su situación de vulnerabilidad asemejaba más a la situación que experimentaban los repartidores afiliados a plataformas como *Uber eats, Rappi, DiDi food, Sin Delantal*; su labor se convirtió en un trabajo imprescindible durante la emergencia sanitaria porque permitía la continuación de las operaciones de los restaurantes y negocios afiliados amortiguando las pérdidas y en algunos casos evitando la quiebra, eso sin mencionar que reforzaban las medidas de quedarse en casa porque el repartidor cumplía esa tarea de estar en la calle. Pero hay que recordar que estos *socios repartidores*, cuya dinámica de trabajo es similar a las del *socio conductor*, se encuentran en una situación más vulnerable debido a que tiene más posibilidades de sufrir un percance automovilístico, además de tener más posibilidades de contagiarse de Covid-19 por la dinámica de su trabajo.

Aunque estas aplicaciones de reparto a domicilio son más recientes en comparación con las empresas de transporte individual de pasajeros, debido a la emergencia sanitaria las empresas de reparto a domicilio han sido las más beneficiadas a costa de la salud de sus asociados, y por ese peligro de ejercer este trabajos, los repartidores han expresado con mayor organización su inconformidad e incluso se han organizado en sindicatos como la *Asociación de Personal de Plataformas en Argentina* (Perfil, 2018), *Asociación de Repartidores en Moto de Aplicaciones y Autónomos* o tomando ya una postura ideológico como el *Movimiento de Repartidores Antifascistas* en Brasil (Oliveira, 2020). Para el caso mexicano los repartidores que laboran en la ciudad de México se han agrupado en torno en el movimiento *Ni Un Repartidor Menos* buscando ser reconocidos como trabajadores y con ello obtener un mínimo de prestaciones para que puedan continuar con sus labores (Steve, 2020).

Los *socios* empezaron a darse cuenta de su situación de vulnerabilidad y empezaron realmente cuestionar las condiciones de su trabajo, mediante grupos de *whatsapp* empezaron a tomar conciencia de su condición de trabajador independiente (no reconocido, sin salario ni prestaciones) y empezaron a organizarse en grupos de mayor trascendencia, el caso del *Comité de Plataformas de Puebla* es un claro ejemplo de las transformaciones constantes en las dinámicas de trabajo de los *socios conductores*, aunque queda por delante una larga lucha por una mejora sustancial de sus condiciones de trabajo ante una empresa que se transforma de manera rápida y que puede amenazar con cerrar sus operaciones, estos grupos de *socios* que se organizan puede dar pistas sobre cómo frenar la precarización del trabajo a partir de las plataformas.

Conclusiones

Uber es un ejemplo de que los avances tecnológicos en comunicación pueden transformar y mejorar las prestaciones de un servicio, en este caso en el área de transporte privado. *Uber*, *DiDi*, *Cabify* y otras empresas similares elevaron la calidad del transporte individual al implementar y facilitar el uso de aplicaciones para que los usuarios tuvieran acceso a información de los *socios* que los transportaban (nombre, fotografía, modelo y placas del coche), la ruta a seguir, un precio fijo establecido previamente así como otras medidas que aumentaron la seguridad al momento de trasladarse.

Las reglas para ingresar a laborar en *Uber* permitieron introducir coches de modelos recientes para operar; el registro y los filtros de seguridad para darse de *alta* generaron una base de datos de los *socios* que provocaron una mayor confianza al usuario, mientras que el sistema de puntuación y propinas tuvo como consecuencia un mejor trato por parte de estos conductores a los pasajeros. Estos elementos evidenciaron los malos tratos y las condiciones deplorables de su competencia directa que son los taxistas, que en un intento por frenar las operaciones de las aplicaciones, generaron manifestaciones, bloqueos e incluso actos violentos contra los propios *socios* obteniendo pocos éxitos y generaron una percepción negativa sobre ellos.

De acuerdo a lo anterior, no resulta ninguna sorpresa que optemos más por utilizar estas aplicaciones para trasladarnos en lugar de recurrir a los taxis, en opinión personal, me resulta más seguro, fácil, confiable y barato utilizar esta aplicación para moverme en horarios donde el transporte público (camiones) no opera o llegar más rápido a un lugar determinado. En este sentido *Uber* representa un beneficio para los usuarios que buscan opciones más seguras para el traslado, negar esta visión sería un escape de la realidad así como una irresponsabilidad y falta de empatía por quienes optan por este servicio.

Al documentar el caso de la llegada de *Uber* a México, específicamente en la Ciudad de México, encontramos que una de las razones por las cuales *Uber* pudo instalarse y lograr un amplio dominio del mercado del transporte individual en aquella ciudad fueron los problemas que experimentaban los taxistas con las regulaciones a las cuales estaban sujetas.

El número limitado de concesiones así como los requisitos que son necesarios para operar un taxi provocaron la aparición de *taxis piratas* y un mercado negro de placas y concesiones para operar un taxi, sin olvidar la aparición de *líderes* que hicieron de esta modalidad del transporte privado un negocio particular al amparo de las autoridades.

Las regulaciones que tenían como objetivo cuidar la calidad en los taxis provocó un deterioro de esta modalidad del transporte porque no se expedían permisos para cubrir la demanda de una gran ciudad, además las unidades no se podían renovar por los costos que implica adquirir un nuevo coche y los trámites correspondientes. Esto derivó en taxis que prestaban el servicio con unidades en mal estado exponía a los usuarios a accidentes, robos, el etc., sin mencionar los malos tratos que los taxistas tenían con los pasajeros al no respetar tarifas y ocultar información vital como precio del servicio, ruta a seguir, placas y registro de la unidad, entre otras cosas.

Uber al igual que las otras plataformas que proveían transporte lograban sortear las reglas y todos los problemas que giraban alrededor de la regulación de los taxis debido a su figura de empresas tecnológicas que escapaban de las regulaciones del transporte, por tal motivo las aplicaciones podían adquirir una flota de coches a un costo relativamente bajo y legal. Cuando *Uber* inició operaciones en la Ciudad de México en 2013 solo poseía 20 *socios* pero nadie pudo predecir los cambios drásticos que vendrían más adelante.

En un año de operaciones captaron nuevos clientes y el número de *socios* llegó a 200, empezaron a correr rumores que este trabajo generaba altas ganancias sin la necesidad de invertir más que el tiempo y compartir el coche, se hablaba de ganar alrededor de 12 mil pesos mensuales aunque creemos que es muy difícil conseguir esas ganancias pero provocó un *boom* en cuanto a su uso y enrolamiento de trabajadores. Ya en 2014 era evidente el conflicto de la plataforma *Uber* con los taxistas pero la empresas y algunos columnistas advertían las problemáticas que traía consigo estas empresas en cuanto a regulación y falta de empleos bien remunerados que engrosaban las filas de la aplicación.

Su rápido éxito no pasó desapercibido por algunos gobiernos locales, que vieron en las denominadas Empresas de Redes de Transporte una oportunidad para modernizar el transporte público, reducir los índices de delincuencia que experimentaban los usuarios y una fuente de generación de empleos, para el caso poblano fue evidente que *Uber* inició

operaciones gracias a la opinión favorable de las autoridades estatales (principalmente la del ex gobernador Rafael Moreno Valle), y recibió el visto bueno de empresarios y usuarios sin importar la oposición de los grupos taxistas.

El caso poblano replicó lo que pasaba en la ciudad de México, *Uber* aprovechaba la mala gestión de las autoridades en materia de transporte público, salarios precarios producto de un estancamiento económico en Puebla así como condiciones de inseguridad presentes en la ciudad. Pero el mismo factor que promovió el éxito de *Uber* y *Cabify* en Puebla, contener el problema de seguridad más no solucionarlo, le afectó terriblemente a partir de los dos feminicidios acontecidos en 2017 que hicieron eco en la prensa local, nacional e internacional.

El gobierno poblano y las autoridades que permitieron operar a *Uber* sin ninguna regulación a pesar de que modificaron la ley para darle entrada, ahora querían frenarlo, regularizarlo e incluso prohibirlo, pero lo que no pudieron comprender estas autoridades es que la empresa ya tenía una larga historia de disputas con algunos gobiernos que intentaban regularlos o prohibirlos y sus legislaciones no podían capturar a la empresa para regularizarlos. Todo quedó en aumentar los filtros de seguridad para los *socios* y nada más.

Para 2017 se puso en evidencia que *Uber* presentaba casos de robo, mal comportamiento de sus *socios* hasta acusaciones de acoso sexual y violaciones, era visible ver que el servicio presentaba fallas de seguridad pero no alteraba la percepción que tienen los usuarios sobre este servicio y más gente optaba por utilizar la plataforma mientras que más *socios* participaban en las plataformas.

El mercado desigual que produjo *Uber*, alentado también por las autoridades estatales, generó una oleada de intentos de regulación en varios estados del país a partir de 2016, básicamente estas nuevas reglas se traducían en cobrar nuevos impuestos, tener acceso a la base de datos de la plataforma e imponer más permisos a sus *socios* con el fin de generar un *piso parejo* con los taxistas, *Uber* lideró la búsqueda de amparos para evitar ser regulados mientras continuaban operando alegando que no podían ser tratados como taxis y que no existe una legislación que contemple a las plataformas que operan bajo el esquema de *Uber*, además de acusar a los gobiernos de violentar derechos como la privacidad y negarle a los ciudadanos optar por un servicio más seguro.

Una vez agotada la estrategia de los amparos, la empresa *Uber* comienza un diálogo con las autoridades con el fin de establecer algunas regulaciones para continuar operando, pero aquí surge la faceta más polémica de esta empresa que consiste en trasladar a los *socios* el costo de operaciones que incluye ahora los impuestos. El caso más emblemático lo tenemos con el impuesto del IVA a servicios digitales e ISR, son los *socios* quienes deben absorber el impuesto mientras *Uber* realiza el cálculo, retención y pago de estos impuestos directamente al SAT.

Esto último puso en un serio predicamento a los *socios* y generaba una contradicción que amenaza con reproducirse a otras áreas laborales, el Estado mexicano reconocía en materia fiscal a los *socios* como trabajadores, se les permitía su ingreso en el IMSS a partir de la figura del trabajador independiente, pero esto no significaba que *Uber* y los *socios* celebraban oficialmente una relación laboral que se ajustara a la ley. Los *socios* pagaban impuestos pero seguían sin acceder a prestaciones laborales ni tener al menos un salario, esto preocupa mucho porque el estado es capaz de establecer diálogos con las empresas para acordar el pago de impuestos y al mismo tiempo no reconocer a los trabajadores de aplicaciones y dejarlos en una situación muy vulnerable.

De lo último queda preguntarnos si existe la posibilidad de que este *modus operandi* se pueda replicar en los intentos de esta administración federal para terminar con el denominado *outsourcing* que históricamente es una ofensiva hacia los derechos de los trabajadores, ya que las mismas autoridades en materia laboral y hacendaria han mencionado que su objetivo principal es acabar con la simulación de empresas que utilizan el régimen de *outsourcing* para evitar pagar impuestos, ¿la iniciativa para eliminar replicará lo que ocurrió con las plataformas digitales en cuanto a la situación de los trabajadores?

La investigación de la tesis reveló que empresas como *Uber* siempre priorizan al usuario a costa del propio *socio conductor*, es decir, para evitar que los usuarios optaran por otras opciones la compañía decidió que era mejor que los *socios* pagaran estos impuestos, de la misma manera la tarifa dinámica bajaba el precio de los viajes para alentar a los pasajeros a usar el servicio y tenía como consecuencia observar viajes donde los *socios* obtenían una ganancia raquítica.

En el momento en que *Uber* elevó su comisión a través de una tasa de servicio que absorbía el 25%, que en combinación con los impuestos y los gastos que tenían que hacer los *socios* como gasolina, mantenimiento y limpieza del coche produjo una disminución de sus ganancias y estos trabajadores se vieron en una situación muy desfavorable dado que tenían que trabajar más por obtener una ganancia que cada vez era menor.

Los *socios conductores* ante las problemáticas que están experimentando han tenido que recurrir a la organización de pequeños grupos a partir de *whats app* para poder coordinarse y apoyarse en caso de algún incidentes que sufran sus miembros, noticias como zona de alta demanda, consejos para realizar su trabajo y dar a conocer boletines de accidentes y robos han sido muestras de organización en un trabajo sumamente individual.

El caso de la conformación del *Comité de Plataformas de Puebla* es una novedad importante para buscar frenar la precarización de este empleo atravesados por la inseguridad y ganancias pobres, la conformación de grupos en busca de mejores condiciones para laborar es un fenómeno que va creciendo tuvo un inicio a partir de las manifestaciones de los trabajadores de aplicaciones de servicio a domicilio como lo son *Rappi*, *Uber eats* y *DiDi Food*. Los *socios conductores* han empezado ya han manifestado su descontento con las condiciones actuales en las cuales laboran, y a partir estos comités buscan entablar diálogos con las autoridades y con las empresas para solventar las problemáticas que están experimentando.

Los resultados del *comité* se pueden dividir en dos: por un lado, las autoridades estatales han recibido las peticiones en materia de seguridad y se han comprometido a colaborar con los *socios* para frenar la inseguridad que estos experimentan, por el otro, las plataformas no han permitido el dialogo, a excepción de *DiDi*, y no aceptan las petición que imponer mayores filtros de seguridad a los usuarios (registrar su identificación para acceder al servicio) bajo el argumento de que esto violaría su privacidad, tampoco ven como opción la disminución de la tasa de ganancia o aumentar las tarifas bajo el argumento de que adoptar esas medidas sería beneficiar a la competencia directa.

Está organización pre-sindical puede ayudar a frenar la precariedad de estos trabajos, pero aún se enfrenta a muchos obstáculos, en primer lugar, siguen siendo pocos los *socios* que se están organizados si tomamos en cuenta que en la ciudad de Puebla hay 19 mil 244

operadores de *Uber*, 6 mil 195 de *DiDi* y mil 891 de *Cabify* en circulación, es decir, las manifestaciones organizadas por el *Comité* alcanza los 250 *socios* frente a los 27 mil trabajadores dados de alta en la aplicación, aunque este último dato es más una referencia porque estos trabajadores pueden laborar tanto para *Uber* como para *DiDi*, pero evidencia aún la organización no alcanza un tamaño considerable.

El *comité* si ha canalizado las exigencias y preocupaciones de los *socios*, pero aún son números pequeños porque mientras convocan a un paro de labores este comité, hay otros *socios* que continúan laborando a la par de la manifestación, esto se debe a que hablamos de un empleo que se considera *temporal*, es decir, que la mayoría de sus *socios* no se vislumbran en este trabajo porque aún existe la necesidad de insertarse en un empleo formal con prestaciones; difícilmente se vislumbran participando en manifestaciones cuando el objetivo no radica en permanecer trabajando en este oficio.

Además, por las mismas condiciones del trabajo donde el *socio* debe generar su propio salario hace más difícil que estos puedan organizarse para una manifestación, una reunión o simplemente tener compañeros porque sería invertir tiempo que bien podría destinarse a trabajar y ganar dinero, la misma condición del trabajo atravesado por la necesidad de rendir y que este se mide por calificaciones individuales, tener una alta aceptación de viajes, acceder a bonos y fijar su propio ritmo de trabajo y metas dificultan la sociabilidad y más la organización.

Consideramos que aún queda un largo camino para que el *comité* logre sus objetivos, no goza del apoyo de los usuarios porque estos últimos tienen la idea de que si los *socios* acceden a mejores beneficios será a costa de un aumento en la tarifa, cuando en realidad mejores retribuciones daría como resultado un mejor servicio, estamos observando un servicio de *Uber* que es inferior a lo que observamos hace algunos años debido a que los *socios* se ven en la necesidad de minimizar los costos de mantenimiento del coche y tiene como consecuencia una baja en la calidad del servicio.

Trabajadores con menor remuneración traen consigo una menor calidad del servicio, *Uber* está emulando los problemas que experimentan los taxistas, vemos unidades que poco a poco se van deteriorando, los *socios* para compensar la disminución de ingresos, van optando por convertirse en choferes particulares y brindar el servicio de transporte por

fuera de la aplicación con clientes captados por medio de la aplicación, un servicio más directo genera mayores ganancias dado que no existe la tasa de servicio ni pagar impuestos y se puede cobrar más por el viaje.

Laborar para *Uber* representa una opción de emergencia ante las dificultades de acceder a empleos bien remunerados, *Uber* aprovecha los trabajos precarios del mercado laboral para captar *socios*, curiosamente los trabajos en aplicaciones generalizan la ausencia de conceptos tan básicos como el salario, la celebración de un contrato que establezca una relación laboral y minimiza la organización de los trabajadores. De igual manera la inseguridad jugó a favor de las aplicaciones de transporte pero al final la afectan, y más a los *socios* que han sufrido agresiones, asaltos e incluso homicidios.

Ante todas las dificultades, los *socios* alzaron la voz exigiendo mejoras en este trabajo, si bien no gozan de la simpatía de los individuos y sus reclamaciones no son aceptadas, vemos que en 7 años desde que *Uber* llegó a México ha pasado por muchas transformaciones, donde el usuario del transporte es prioridad y los cambios que tiene la plataforma siempre tienen como objetivo brindar un mejor servicio al usuario aún a costa de los propios *socios*.

Las plataformas digitales hicieron suya la economía colaborativa, se habla incluso de un capitalismo de plataformas como lo sostiene Nick Srnicek, en donde el software, el análisis y la base de datos generan una mayor valorización de la empresa y tendría como consecuencia una acumulación de capital, pero esta acumulación sigue teniendo como base el trabajo no pagado. Para el caso de *Uber* vemos que la tecnología y las comunicaciones no solamente transformaron al transporte de pasajeros, sino encontraron nuevas formas para acumular ganancias a partir del trabajo no pagado y sin poseer ningún medio de producción más que el software que le permite analizar datos y coordinar viajes.

Uber extrae *plusvalor* a partir de la renta fija a masas de trabajadores que laboran en su plataforma, quiebra con las normativas laborales mínimas que se erigía en la relación capital-trabajo, distribuye el riesgo a *socios* y usuarios. Finalmente, este capitalismo de plataformas debe ser visto como una reafirmación del dominio del capitalismo como sistema hacia el trabajo que no está atado a un tiempo ni a un espacio, el sistema de acumulación capitalista considera que el *trabajo asalariado* no es la base para la

acumulación de ganancias, sino que se pueden obtener ganancias a partir de trabajos que no pasen por la figura del salario.

La economía colaborativa que fue apropiada por las empresas asemeja a un retorno a condiciones de trabajo en tiempos de la *Revolución industrial* donde la explotación a la clase obrera era brutal y su organización sindical aún seguía siendo mínima, a pesar de la introducción de máquinas, o tecnologías de comunicación en nuestro tiempo, la generación de ganancias pasaba por un masa de trabajadores desprotegidos, sometidos a una presión disciplinar estricta y alienante.

Uber deja muchas interrogantes a futuro, todavía no sabemos si será aquellas empresas que genere ganancias como lo hacen *Amazon*, *Google* y *Facebook*, consideramos que este objetivo es imposible si los *socios* acceden a una relación laboral con un salario, un contrato y prestaciones, por tal motivo, *Uber* tiene que destinar esfuerzos, dinero y tiempo en campañas para frenar el reconocimiento de sus *socios* como trabajadores, esto ya ocurrió con la más reciente elección en Estados Unidos, donde *Uber* destino cerca de 200 millones de dólares para influir en las elecciones de un referéndum en California en el cual los ciudadanos optaron por aprobar una iniciativa que eximiera a *Uber* y otras plataformas de tratar a los conductores como empleados.

Cada batalla legal en la cual se enfrasca *Uber* con entes reguladores del transporte y hacendarias afecta al *socio* adscrito a la compañía, la competencia de plataformas afectan a los trabajadores y finalmente, las cuestiones sociales, económicas y políticas que *Uber* aprovechó para insertarse en México, le empiezan a cobrar factura a los *socios*.

Finalmente, si el estado mexicano busca generar una idea de justicia social con los trabajadores y aumentar su nivel de bienestar debe empezar con los trabajadores de plataformas porque estos empleos amplía la precariedad laboral y normalizan trabajos sin salarios, su estatus de *socios* más allá de impedirles acceder a derechos laborales se está convirtiendo en nuevas formas de discriminación por parte de las empresas y más alarmante aún por parte de los ciudadanos. No buscamos prohibir estos trabajos porque si existe gente que le guste desempeñar este oficio y solo piden mejores condiciones para desarrollar su trabajo, al final, laborar para cualquier aplicación no debe ser sinónimo de

precariedad laboral, de arriesgar la salud física y mental, y tampoco ser un salvavidas ante la ausencia de un trabajo digno.

Referencias

- Abascal Cordero, Arturo (s.f.), El servicio público de taxi [Archivo PDF]. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2735/11.pdf>.
- Acevedo González, Juan Alejandro (2018), ARTE-FACTO Revista de Estudiantes de Humanidades No. 5 (en línea), <https://revistaartefacto.usta.edu.co/index.php/universitario/109-analisis-teorico-de-los-gremios-taxistas-en-el-caso-bogota>.
- Álvarez Newman, D. (2012). El toyotismo como sistema de flexibilización de la fuerza de trabajo. Una mirada desde la construcción de productividad en los sujetos trabajadores de la fábrica japonesa (1994-2005) [Archivo PDF]. *Si Somos Americanos. revista de estudios Transfronterizos*, XII(2), 181-201.
- Alvarez Peralta, I., & Luengo Escalonilla, F. (2011). Financiarización, acumulación de capital y crecimiento salarial en UE-15 [Archivo PDF]. *Inv. Econ*, 70(276), 125-162.
- Anaya, Sergio (17 de Marzo de 2020) Ordenarán el transporte público en Sonora. *InfoCajeme*. <https://www.infocajeme.com/general/2020/03/ordenaran-el-transporte-publico-en-sonora/>.
- Angulo Sevilla, A. (2019). *Economía colaborativa: empoderamiento del particular y libertad económica* [Archivo PDF]. Madrid: Comillas Universidad Pontificia.
- Anisi, D. (1998). Pleno empleo , el núcleo del Estado del Bienestar [Archivo PDF]. *Ekónomiaz*, 10-31.
- Antunes, R. (2000). La centralidad del trabajo hoy [Archivo PDF]. *Papeles de Población*, 83-96.
- Aparicio, Luis (15 de Agosto de 2020). “Unicornios” con las alas cortadas. *El País*, <https://elpais.com/economia/2020-08-15/unicornios-con-las-alas-cortadas.html>.

- Arreola, Javier (10 de Mayo de 2019). ¿Cómo reglamentar mejor a taxis y plataformas? *Forbes México*, <https://www.forbes.com.mx/como-reglamentar-mejor-a-taxis-y-plataformas/>.
- Arrighi, G., & Silver, B. (2001). *Caos y orden en el sistema-mundo*. Madrid: Ediciones Akal.
- Auvergnon, P. (2016). Angustias de uberización y retos que plantea el trabajo digital al derecho laboral [Archivo PDF]. *Revista Derecho Social y Empresa*(6), 1-18.
- Ayala Martínez, Aranzazú (2015, Agosto, 2015). Desconfían de condiciones equitativas con entrada de UBER. *Lado B*, <https://ladobe.com.mx/2015/08/desconfian-taxistas-de-condiciones-equitativas-con-entrada-de-uber/>.
- Azuara Oliver, González Stephanie y Keller Lukas (2019). *¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina? Perfil de los conductores de Uber en Brasil, Chile, Colombia y México* [Archivo PDF], Banco Interamericano de Desarrollo.
- BBC News Mundo (30 de Noviembre de 2019). El caso de la joven atacada en un Uber que revela un mercado negro de cuentas. *Animal político*. <https://www.animalpolitico.com/bbc/joven-atacada-uber-mercado-negro/>.
- Beck, U. (2019). *Un nuevo mundo feliz. La precariedad del trabajo en la era de la globalización* (Primera edición impresa en México ed.). Ciudad de México, México: Booket.
- Bell, D. (1994). *El advenimiento de la sociedad post-industrial* (Cuarta reimpresión ed.). España: Alianza Universidad.
- Beltrán, Brenda (30 de Junio de 2020). Apagón de Uber, choferes cansados de las altas comisiones. *Tribuna de la bahía*. <https://tribunadelabahia.com.mx/noticias/puerto-vallarta/apagon-de-uber-choferes-cansados-de-las-altas-comisiones-35290>.
- Benítez, Crys (2020, Septiembre 2020). Dan un ultimátum a plataformas de servicio de taxis en Nayarit. *El occidental*. <https://www.eloccidental.com.mx/local/noticias->

movilidad-alonso-tahuahua-dan-un-ultimatum-a-plataformas-de-servicio-de-taxis-en-nayarit-5793111.html.

Brossat, I. (2019). *Airbnb. La ciudad uberizada*. Pamplona. Katakarak Liburuak.

Buenrostro, Elvia (13 de Febrero de 2020). Avanza diálogo para regular UBER. *Diario de Querétaro*. <https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/avanza-dialogo-para-regular-uber-4829696.html>.

Burgueño, F. (1978). Sobre el orden capitalista y las modalidades de la acumulación. *Problemas del desarrollo* [Archivo PDF], 9(33), 75-90.

Caballero, José Luis (Marzo 2016). *Generación masiva de riqueza, concentración sólo para Uber*, <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Generacion-masiva-de-riqueza-concentracion-solo-para-Uber-20160312-0002.html>.

Calderón, Verónica (9 de julio de 2015) El gobierno del DF ofrece a Uber permisos inéditos en Latinoamérica. *El País*. https://elpais.com/economia/2015/07/08/actualidad/1436389155_455869.html.

Camacho, Mónica (19 de Octubre de 2017). Uber opera en “anarquía”; Moreno Valle nunca reglamentó el servicio: Quezada. *La Jornada de Oriente* <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/uber-opera-en-anarquia-moreno-valle-nunca-reglamento-el-servicio-quezada/>.

Camhaji, Elías (16 de Septiembre de 2017) Hallada muerta Mara Castilla, la joven desaparecida tras abordar un coche de Cabify. *El País*. https://elpais.com/elpais/2017/09/15/actualidad/1505506513_087870.html#:~:text=Mara%20Fernanda%20Castilla%2C%20la%20estudiante,gobernador%20de%20Puebla%2C%20Tony%20Gali.&text=A%20la%20indignaci%C3%B3n%20en%20las,muerte%2C%20detallada%20por%20la%20Fiscal%20C3%ADa.

Camhaji, Elías (17 de Octubre de 2017). Puebla da marcha atrás a la suspensión de Uber. *El País*, https://elpais.com/internacional/2017/10/17/mexico/1508268545_220595.html.

Campeche hoy (Octubre 2020) Niega IET regreso de Uber a Carmen y Campeche. *Campeche Hoy*. <http://campechehoy.mx/2020/10/05/niega-iet-regreso-de-uber-a-carmen-y-campeche/>.

Campos Pacheco, Miguel Ángel (14 de Febrero de 2020) Coahuila, abierto a las plataformas digitales de transporte. *El Sol de la Laguna*. <https://www.noticiasdelsoldelalaguna.com.mx/local/torreon/coahuila-abierto-a-las-plataformas-digitales-de-transporte-4832859.html>.

Cañigüeral, A. (9 de Diciembre de 2019). ¿Por qué no deberíamos hablar de uberizar? *Retina. El País Economía*, pág. https://retina.elpais.com/retina/2019/12/05/tendencias/1575547367_865514.html.

Castañeda, Alejandro (15 de Junio de 2020). Conductores de Uber protestan ante incremento en comisiones. *NTRZacatecas*. <http://ntrzacatecas.com/2020/06/15/conductores-de-uber-protestan-ante-incremento-en-comisiones/>.

Castillo, Guillermo (21 de Enero de 2016). Cuenta diputado con flotilla de Uber, *El Popular. Diario imparcial de Puebla*. <https://elpopular.mx/secciones/puebla/2016/01/21/cuenta-diputado-con-flotilla-de-uber>.

Castro, Lilian (31 de agosto de 2020). Operadores de Uber denuncian acoso y agresiones de taxistas en Cancún. *Quadrantín Quintana Roo*. <https://quintanaroo.quadratin.com.mx/operadores-de-uber-denuncian-acoso-y-agresiones-de-taxistas-en-cancun/>.

Caudillo Palacios, Monserrat (2 de Junio de 2020). Piden taxistas de Uber apoyo del gobierno en Guanajuato capital. *El sol del Bajío*. <https://www.elsoldelbajio.com.mx/local/piden-taxistas-de-uber-apoyo-del-gobierno-en-guanajuato-capital-afectaciones-familias-conductores-empresa-servicios-5313238.html>.

- Central European Times. (7 de Febrero de 2020). Uber perdió 7.700 millones en 2019. *El País*. *Economía*.
https://cincodias.elpais.com/cincodias/2020/02/06/companias/1581026719_993660.html?ssm=FB_MX_CM&fbclid=IwAR3oEl4RwTeGCrudvROnPpbWOUPB_0_Av xhYIKze8pdWDzrhqNVdy8MUh20.
- Chan Caamal, Joaquín (22 de Junio de 2020). Inconformidad y aumento de tarifas por la protesta de operadores de Uber Mérida. *El Diario de Yucatán*.
<https://www.yucatan.com.mx/merida/ciudadanos-merida/inconformidad-y-aumento-de-tarifas-por-la-proteta-de-operadores-de-uber-merida>.
- Chávez, José (30 de Septiembre de 2020), Exigen conductores reducir comisiones en taxis de plataformas. *El Sol del Centro*.
<https://www.elsoldelcentro.com.mx/republica/sociedad/exigen-conductores-reducir-comisiones-en-taxis-de-plataformas-5828343.html>.
- CNN Español (1 de Julio de 2020). Wall Street registra su mejor trimestre en 20 años. *CNN Español*. <https://cnnespanol.cnn.com/video/wall-street-mejor-trimestre-en-20-anos-eeuu-mercados-nyse-nasdaq-bolsa-valores-pkg-cnn-dinero/>.
- CNN Español. (1 de Julio de 2020). *Wall Street registra su mejor trimestre en 20 años*. CNN Español. <https://cnnespanol.cnn.com/video/wall-street-mejor-trimestre-en-20-anos-eeuu-mercados-nyse-nasdaq-bolsa-valores-pkg-cnn-dinero/>.
- Código Penal para el Estado de Tabasco. Artículo 317 Bis. 18 de Julio de 2020 (México).
<https://tabasco.gob.mx/leyes/descargar/0/481>.
- Código Penal para el Estado libre y soberano de Veracruz de Ignacio de la Llave. Artículo 272 Bis. 18 de Octubre de 2010 (México).
<https://www.legisver.gob.mx/leyes/LeyesPDF/CPENAL220218.pdf>.
- Comin, J. (18 de Marzo de 2003). *Historia de Microsoft*. Maestros del Web de
<http://www.maestrosdelweb.com/microsoft/>

- Comisión de Derechos Humano del Distrito Federal (2013). *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012* [Archivo PDF]. https://piensadh.cd hdf.org.mx/images/publicaciones/Informe_especial/2013_Informe_esp_Movilidad.pdf
- Comisión Federal de Competencia Económica COFECE (2016), *Análisis de opinión. La prestación del servicio de transporte de personas por medio de plataformas móviles* [Archivo PDF]. <https://www.cofece.mx/wp-content/uploads/2017/11/AnalisisCasos-Uber-v4.pdf>.
- Conde Muñoz, N. (2014). *Financiarización del capitalismo como modalidad de acumulación capitalista 1970-2012* [Archivo PDF]. Puebla: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Facultad de Economía, Centro de Investigación y Estudio de Posgrado en Economía.
- Consejo Taxista, (26 de septiembre de 2020). *Amigo conductor de Apps móviles súmate a Consejo Taxista de Puebla* [Archivo de Vídeo]. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=UL4KhxfJPyc&feature=emb_title
- Contreras, Ilse (3 de Septiembre de 2015). En Puebla, taxistas acusan a Uber de invadir su mercado; no descartan conflictos, *Angulo* 7. <https://www.angulo7.com.mx/2015/09/03/taxistas-acusan-a-uber-de-invadir-su-mercado-no-descartan-conflictos/>.
- Coriat, B. (1992). *El taller y el robot. Ensayos sobre el fordismo y la producción en masa en la era de la electrónica*. Madrid: Siglo Veintiuno Editores.
- Coriat, B. (2011). *El taller y el cronometro. Ensayo sobre el taylorismo, el fordismo y la producción en masa*. Madrid: Siglo Veintiuno Editores.
- Corona, Sonia (16 de julio de 2015), El DF es la primera ciudad que regula a Uber en América Latina, *El País*. https://elpais.com/internacional/2015/07/16/actualidad/1437073257_032569.html.

- Cruz Villalón, J. (2017). Las transformaciones de las relaciones laborales ante la digitalización de la economía [Archivo PDF]. *Temas laborales*(138), 13-46.
- Dabat, A. (2011). *Capitalismo informático y capitalismo industrial. Acercamiento al perfil histórico del nuevo capitalismo* [Archivo PDF]. <http://www.proglocode.unam.mx/system/files/Dabat.%20Capitalismo%20inform%C3%A1tico.pdf>
- De la Garza Toledo, E., & Neffa, J. (2010). Modelos económicos, modelo productivo y estrategias de ganancia: conceptos y problematización. En De la Garza Toledo, & J. C. Neffa, *Trabajo y modelos productivos en América Latina. Argentina, Brasil, Colombia, México y Venezuela luego de la crisis del modo de desarrollo neoliberal* (pp. 15-47). Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales CLACSO.
- Díaz Olivares, A. (2018). Nuevas formas de trabajo: Reflexiones en torno a la aplicación de Uber [Archivo PDF]. *Revista de Estudios Ius Novum*, 153-184.
- Domínguez, Elena (25 de Octubre de 2016). Ganar 1.4 mdp con Uber “no es rentable”, afirma diputado. *El Popular. Diario imparcial de Puebla*. <https://elpopular.mx/secciones/puebla/2016/10/25/ganar-14-mdp-con-uber-no-es-rentable-afirma-diputado>.
- Dos Santos, P. (2011). El capital financiero: Herramienta de trabajo analítica [Archivo PDF]. *Análisis*(8), 137-152.
- Dussel, E. (1990). *El último Marx (1863-1882) y la liberación latinoamericana*. México. D. F.: Siglo XXI.
- Dymski, G. (2011). La exclusión racial y la economía política de la crisis del crédito de alto riesgo. En C. Morera , Lapavitsas Costas, & G. Dymski (Ed.), *La crisis de la financiarización* (págs. 91-146). México: UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.

Dymski, Gary. «La exclusión racial y la economía política de la crisis del crédito de alto riesgo.» En *La crisis de la financiarización*, de Carlos Morera , Lapavitsas Costas y Gary Dymski, 91-146. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Económicas: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2011.

EF Península, (6 de Junio de 2019) Así ha sido el conflictivo paso de Uber por Cancún... y este jueves regresa a operar. *El financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/peninsula/asi-ha-sido-el-conflictivo-paso-de-uber-por-cancun>.

EFE. (7 de Febrero de 2020). *Uber cierra ejercicio fiscal 2019 con \$8,512 millones en pérdidas*. *El Economista*. <https://www.eleconomista.net/economia/Uber-cierra-ejercicio-fiscal-2019-con-8512-millones-en-perdidas-20200207-0013.html>.

El financiero, (20 de Septiembre de 2020). Uber anuncia su membresía Uber Pass. *El Financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/uber-anuncia-su-membresia-uber-pass>.

El Imparcial (29 de Abril de 2020). Uber y taxis se unen en protesta por restricción de transportar a más de un pasajero. *El Imparcial*. <https://www.elimparcial.com/sonora/hermosillo/Uber-y-taxis-se-unen-en-protesta-por-restriccion-de-transportar-a-mas-de-un-pasajero-20200429-0046.html>.

El País. (24 de Octubre de 2009). El crac del 29 o el infierno en números rojos. *El País* https://cincodias.elpais.com/cincodias/2009/10/24/mercados/1256346099_850215.html#:~:text=El%20martes%2029%20de%20octubre,Jones%20hab%C3%ADa%20perdido%20un%2025%25.

El tiempo. (10 de Enero de 2020). *Países en los que Uber ha dejado de funcionar*. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/uber-dejo-de-funcionar-en-estos-paises-450676>

El Universal (26 de Febrero de 2020). “Nueva ley” de transporte, mismas restricciones contra Uber. *El Universal*. <https://sanluis.eluniversal.com.mx/metropoli/26-02-2020/nueva-ley-de-transporte-mismas-restricciones-contra-uber>.

- Epstein, G. (2005). *Introduction: Financialization and the World Economy*. Edward Elgar Publishing.
- Escobar Añorver (10 de Septiembre de 2020). Choferes de apps se manifiestan de nuevo, piden mejorar sus condiciones. *LadboB*. <https://ladobe.com.mx/2020/09/choferes-de-apps-se-manifiestan-de-nuevo-piden-mejorar-sus-condiciones/>
- Escobar Añorver (19 de Julio de 2020). “El negocio y la forma de vida que había ideado para un futuro ya se acabó... Uber ya no es redituable”. *LadoB*. <https://ladobe.com.mx/2020/07/el-negocio-y-la-forma-de-vida-que-habia-ideado-para-un-futuro-ya-se-acabo-uber-ya-no-es-redituable/>.
- Estrada Álvarez, J., & Moreno Rubio, S. (2008). Configuraciones (criminales) del capitalismo actual- Tendencias de análisis y elementos de interpretación. En J. Estrada Álvarez, & S. Moreno Rubio, *Capitalismo criminal: Ensayos críticos* (págs. 15-62).
- Evans, David S. (2017). Why the Dynamics of Competition for Online Platforms Leads to Sleepless Nights But Not Sleepy Monopolies [Archivo PDF]. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3009438.
- Expansión (27 de Octubre de 2017). Uber deberá acatar estas 14 nuevas reglas si quiere seguir operando en Puebla. *ExpansiónMx*. <https://expansion.mx/nacional/2017/10/26/uber-debera-seguir-estas-14-nuevas-reglas-si-quiere-seguir-operando-en-puebla>.
- Fédération des autoentrepreneurs (FEDAE). (2019). *L' Observatoire de l'Uberisation*. uberrisation.org.
- Félix, Rogelio (3 de Septiembre de 2020) ¡Habrà mano dura! Uber y otras plataformas no están autorizadas en Sinaloa: Vialidad. *Línea Directa*. https://lineadirectaportal.com/sinaloa/vialidad-y-transportes-seguira-con-mano-dura-contra-uber-y-otras-plataformas-en-sinaloa-director_20200903-1106351/.

- Fernández Steinko, A. (2013). Blanqueo, narcotráfico y desregulación financiera. En A. Fernández Steinko, *Delincuencia, finanzas y globalización* (págs. 245-288). España. Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Flores, Marisol (31 de Enero de 2020). Uber está dispuesto a pagar impuesto estatal y municipal en Hidalgo. *Criterio Hidalgo*. <https://criteriohidalgo.com/noticias/hidalgo/uber-esta-dispuesto-a-pagar-impuesto-estatal-y-municipal-en-hidalgo>.
- Fontana, J. (2018). *El siglo de la revolución. Una historia del mundo desde 1914*. Ciudad de México: Crítica.
- Forbes Staff. (6 de Diciembre de 2019). Acciones de Uber en picada tras reconocer abusos sexuales en servicios en EU. *Forbes México*. <https://www.forbes.com.mx/acciones-de-uber-en-picada-tras-reconocer-abusos-sexuales-en-servicios-en-eu/>.
- Fumagalli, A. (2010). *Bioeconomía y capitalismo cognitivo. Hacia un nuevo paradigma de acumulación*. España: Traficantes de Sueños.
- Fundéu RAE. (16 de Marzo de 2017). *Uberización y uberizar, términos válidos*. Fundéu RAE. <https://www.fundeu.es/recomendacion/uberizacion-y-uberizar-terminos-validos/>
- Gallego, Erika (29 de Junio de 2020) Conductores de Uber mantienen protestas. *La voz de la frontera*. <https://www.lavozdelafrontera.com.mx/local/conductores-de-uber-mantienen-protestas-5426767.html>.
- García, Elvia (27 de junio de 2015). Aprueba Moreno Valle la llegada de Uber a Puebla. *Milenio*. <https://www.milenio.com/estados/aprueba-moreno-valle-llegada-uber-puebla>.
- Garza, E. (2000). Introducción: El papel del concepto de trabajo en la teoría social del siglo XXI. En Salette Barbosa, Josefa y de la Garza, Enrique. *Tratado latinoamericano de sociología del trabajo*. México, México: Fondo de Cultura Económica; FLACSO. Sede México.

- Gines i Fabrellas, A., & Gálvez Duran, S. (2016). Sharing economy vs. uber economy y las fronteras del Derecho del Trabajo: la (des)protección de os trabajadores en el nuevo entorno digital [Archivo PDF]. *Revista para el análisis del Derecho*, 1-44.
- Gobierno Constitucional del Estado de Puebla (28 de Agosto de 2015). *Periódico Oficial del Estado de Puebla*, <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Puebla/wo106216.pdf>.
- Gobierno del Estado de Puebla (2017). *añor*[Archivo PDF]. http://www.ceigep.puebla.gob.mx/pdf/gestion/2011_2017/6_eje_1.pdf.
- González Arellano, Salomón y Larralde Corona, Adriana Helia (2019), La forma urbana actual de las zonas metropolitanas en México: indicadores y dimensiones morfológicas. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 39(1), pp. 11.42.
- González de Rivera Outomuro, J. I. (2019). *Sociología de las instituciones digitales: El estudio de la economía colaborativa* [Archivo PDF]. Madrid: Universidad Complutense.
- González, Rafael (23 de Marzo de 2020). Aumentan pedidos a través de aplicaciones por la contingencia sanitaria. *Milenio*. <https://www.milenio.com/politica/comunidad/aumentan-pedidos-a-traves-de-aplicaciones-por-la-contingencia>.
- Goyorka, Ana (31 de Julio de 2020). Choferes de Uber se amparan para seguir trabajando. La voz de la frontera, <https://www.lavozdelafrontera.com.mx/local/choferes-de-uber-se-amparan-para-seguir-trabajando-5567451.html>.
- Guillén, A. (s.f.). *La noción del capital financiero en Hilferding y su importancia para la comprensión del capitalismo contemporaneo*.
- Gutiérrez, Ana Luis (2 de Agosto de 2019) Uber, Didi y Beat: el nuevo “refugio” de los desempleados, *El Financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/uber-didi-y-beat-el-nuevo-refugio-de-los-desempleados>.

- Guzmán, A., Aragonese, A., & Martín, S. (2019). Introducción. En A. Guzmán, A. Aragonese, & S. Martín, *Neofascismo. La bestia neoliberal*. Madrid: Siglo XXI de España Editores.
- Hardt, M., & Negri, A. (2019). *Asamblea*. Madrid: Ediciones Akal.
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu editores.
- Harvey, D. (2007). *Breve historia del neoliberalismo*. Madrid: Ediciones Akal.
- Harvey, D. (2010). *El enigma del capital y las crisis del capitalismo*. Madrid: Akal.
- Harvey, D. (2012). *El enigma del capital y las crisis del capitalismo*. Madrid: Ediciones Akal.
- Harvey, D. (2014). *Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Harvey, David. *Breve historia del neoliberalismo*. Madrid: Ediciones Akal, 2007.
- Hermida Revillas, C. (2000). Crisis y reestructuración del capitalismo 1973-2000. *Historia y comunicación social*(5), 255-270.
- Hermida Revillas, Carlos. Crisis y reestructuración del capitalismo 1973-2000. *Historia y comunicación social*, nº 5 (2000): 255-270.
- Hernández Romero, Yasmín (2018). Legitimación de las ERT en Ciudad de México: Un análisis con el enfoque de la acción pública. *Revista de Ciencias Sociales* 161, pp. 121-139.
- Hernández Romero, Yasmín y Galindo Sosa, Raúl Vicente (2016). Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?. *Espacios Públicos*, 19(47).
- Hernández, Magarely (21 de Agosto de 2019), Caso Mariana Fuentes: fue asesinada por un celular; hay tres detenidos y uno ya va a recibir sentencia, *Página Negra*.

<https://www.periodicocentral.mx/2019/pagina-negra/delincuencia/item/19208-caso-mariana-fuentes-fue-asesinada-por-un-celular-hay-tres-detenidos-y-uno-ya-va-a-recibir-sentencia#:~:text=A%20casi%20dos%20a%C3%B1os%20de,de%20fiesta%20con%20sus%20amigas.>

Hilderfing, R. (1963). *El Capital financiero*. Madrid: Editorial Tecnos S.A.

Hobsbawm, E. (1995). *Historia del siglo XX*. Barcelona: Crítica.

INEGI (2018). *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE) 2018*. <https://www.inegi.org.mx/programas/envipe/2018/>.

INEGI (2019). *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, agosto 2019*.

INEGI (2020). *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (Nueva Edición)*.

INEGI-UNAM (2017). *Encuesta Origen-Destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD)*. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf.

Infobae (2020, Junio 2020). Operadores de Uber en la Ciudad de México protestaron por malas condiciones laborales. *Infoabe*. <https://www.infobae.com/america/mexico/2020/06/30/operadores-de-uber-en-la-ciudad-de-mexico-protestaron-por-malas-condiciones-laborales/>.

Instituto de Investigaciones Parlamentarias (2011). *Diagnóstico de movilidad en la Ciudad de México: El impacto del crecimiento vehicular (problemas, estadísticas y evaluación)* [Archivo PDF]. <https://leerlaciudadblog.files.wordpress.com/2016/05/diagn%C3%B3stico-de-movilidad-en-la-ciudad-de-m%C3%A9xico.-el-impacto-del-crecimiento-vehicular-problemas-estad%C3%ADsticas-y-evaluaci%C3%B3n-de-pol%C3%ADticas.pdf>.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2015). *Anuario estadístico y geográfico de Distrito Federal 2015* [Archivo PDF].

http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos//prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/anuarios_2015/702825076924.pdf.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017), *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción Sobre Seguridad Pública (ENVIPE). Principales Resultados Ciudad de México* [Archivo PDF].
https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2017/doc/envipe2017_cdmx.pdf.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2018), *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción Sobre Seguridad Pública (ENVIPE). Principales Resultados Ciudad de México* [Archivo PDF].
https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2018/doc/envipe2018_presentacion_nacional.pdf.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2019), *Encuesta Nacional de Victimización y Percepción Sobre Seguridad Pública (ENVIPE). Principales Resultados Ciudad de México* [Archivo PDF].
https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2019/doc/envipe2019_cdmx.pdf.

International Labour Organization. (Febrero de 2019). *World Employment and Social Outlook - Trends 2019* [Archivo PDF]. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/-/dgreports/-/dcomm/-/publ/documents/publication/wcms_670542.pdf.

Investing.com. (17 de Febrero de 2020) *Uber Technologies Inc (UBER)*.
<https://mx.investing.com/equities/uber-technologies-inc>

Jiménez Bautista, Flor (2009). *Concesión del transporte público* [Archivo PDF].
<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/6/2654/9.pdf>.

Jiménez, N. (6 de Agosto de 2019). DiDi, el "Uber chino" que quiere convertirse en líder del transporte de pasajeros América Latina. *BBC News*, de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-49199702>

- Jorge Alejandro Ortega Limón. Comunicación personal, 14 de Mayo de 2019.
- Kocka, J. (2016). *Historia del capitalismo*. D.F.: Crítica.
- Krippner, G. (2005). The financialization of the american economy. *Socio-Economic Review*(3), 173-208.
- Lapavitsas, C. (2016). *Beneficios sin producción. Cómo nos explotan las finanzas*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Lashinky, A. (2018). *La travesía de Uber. Una mirada al interior de una de las empresas de mayor crecimiento y expansión a nivel mundial*. México: Peguin Random House Grupo Editorial S.A. de C.V.
- Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo. Artículo 25. XXII (16 de Enero de 2019) <http://documentos.congresoqroo.gob.mx/leyes/L189-XV-16012019-787.pdf>.
- Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo. Artículo 3. 14 de Junio de 2016 (México). <http://documentos.congresoqroo.gob.mx/leyes/L189-XV-14062018-675.pdf>.
- Ley de Movilidad sostenible y accesibilidad para el Estado de Nuevo León. Artículo 99. 30 de Diciembre de 2020. http://www.hcnl.gob.mx/trabajo_legislativo/leyes/leyes/ley_de_movilidad_sostenible_y_accesibilidad_para_el_estado_de_nuevo_leon/.
- Ley de Transporte del Estado de Tamaulipas. Artículo 35 Bis. 1° de Octubre de 2019. http://po.tamaulipas.gob.mx/wp-content/uploads/2019/10/Ley_Transporte.pdf.
- Ley del transporte para el Estado de Puebla. ARTICULO 36 BIS. 28 de Agosto de 2015. (México). http://legismex.mty.itesm.mx/estados/ley-pue/PUE-L-Transporte2019_11.pdf.
- Liga por el Partido Revolucionario (LRP-EEUU). (Febrero de 1990). *Las contradicciones del capitalismo*. http://www.lrp-cofi.org/esp/documentos/capitulo1_1.html#c
- Lins Ribeiro, G. (2018). El precio de la palabra: la hegemonía del capitalismo electrónico-informático y el googleíso [Archivo PDF]. *Desacatos*(56), 16-33.

- Lipovetsky, G. (2013). *La felicidad paradójica*. Barcelona: Anagrama.
- Llaven Anzures, Yadira (12 de Diciembre de 2017) Uber México interpone un amparo en contra de la ley de transporte en Puebla, *La Jornada de Oriente*, <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/uber-mexico-interpone-amparo-la-ley-transporte-puebla/>.
- Llaven Anzures, Yadira (31 de Octubre de 2017). Empresa Uber rompe diálogo con gobierno y amenaza con irse de Puebla. *La Jornada de Oriente*, <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/empresa-uber/>.
- Llaven Anzures (30 de Junio de 2020). Paro labores socios y conductores de uber, didi y cabify en Puebla por inseguridad y altas comisiones. *La Jornada de Oriente*. <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/conductores-uber-didi-inseguridad/>
- Lucas, Nicolás (12 de Marzo de 2016). Uber: entre el limbo normativo y la satisfacción de los usuarios, *El financiero*. <https://www.eleconomista.com.mx/tecnologia/Uber-entre-el-limbo-normativo-y-la-satisfaccion-de-los-usuarios-20160312-0021.html>.
- Lucas, Nicolás y Pineda, Angélica (12 de Marzo de 2016), Uber exprime a sus socios para ser el líder. *El Economista*. <https://www.eleconomista.com.mx/tecnologia/Uber-exprime-a-sus-socios-para-ser-el-lider-20160312-0026.html>.
- Macías, Adrián (19 de Abril de 2020). Chóferes de Uber y Didi protestan ante inseguridad. *El Herald de Juárez*. <https://www.elheraldodejuarez.com.mx/local/choferes-de-uber-y-didi-protestan-ante-inseguridad-noticias-ciudad-juarez-5121704.html>.
- Macuil, Osvaldo (25 de Febrero de 2019). Ante llegada de DIDI a Puebla, UBER ofrece 25% de descuento en viajes. *Periódico Central*. <https://www.periodicocentral.mx/2019/municipio/item/4434-ante-llegada-de-didi-a-puebla-uber-ofrece-25-de-descuento-en-viajes#:~:text=Fuentes%20de%20UBER%20revelaron%20a,al%20descuento%20que%20est%C3%A1n%20aplicando..>

- Magaloni, Beatriz (2019) *La victimización en el Transporte en la Ciudad de México y la Zona Metropolitana* [Archivo PDF], Laboratorio de Pobreza, Violencia y Gobernabilidad de la Universidad de Stanford. https://cddrl.fsi.stanford.edu/sites/default/files/inseg_transp_v.9_0.pdf.
- Magno Yafet Sánchez Hernández. Comunicación personal, 15 de Mayo de 2019.
- Marazzi, C. (2009). La violencia del capitalismo financiero. En A. Fumagalli, S. Lucarelli, C. Marazzi, A. Negri, & C. Vercellone, *La gran crisis de la economía global. Mercados financieros, luchas sociales y nuevos escenarios políticos* (págs. 21-62). Madrid: Traficantes de Sueños.
- Mariscal, Mayeli (9 de Octubre 2019). Se manifiestan conductores de transporte privado en Guadalajara. *El Heraldo de México*. <https://heraldodemexico.com.mx/nacional/2019/10/9/se-manifiestan-conductores-de-transporte-privado-en-guadalajara-123858.html>.
- Mars, A. (Julio de 2 de 2020). La economía se desploma y a Wall Street le da igual. *El País*. <https://elpais.com/economia/2020-07-01/la-economia-se-desploma-y-a-wall-street-le-da-igual.html>.
- Martínez Rodero, Ana (2017). La gran depresión, el new deal y el trabajo social. *Antropología experimental*, nº 17. Pp. 357-374.
- Martínez, Ana (18 de Junio de 2014), Conductores de Uber ganan hasta 12 mil pesos mensuales, *El financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/tech/conductores-de-uber-ganan-hasta-12-mil-pesos-mensuales>.
- Marx, K. (2015). *El Capital. Libro I Capítulo VI (inédito). Resultados del proceso inmediato de producción* (segunda edición en español ed.). Ciudad de México, México: Siglo Veintiuno Editores.
- Marx, K. (2016). *El Capital* (Vol. Tomo III). México: Siglo Veintiuno Editores.
- Mateo, J. (2015). La financiarización como teoría de la crisis en perspectiva histórica. *Cuadernos de Economía*, 23-44.

- Medialdea García, B., & Sanabria Martín, A. (2013). La financiarización de la economía mundial: hacia una caracterización. *Revista de Economía Mundial*(32), 195-227.
- Medina Núñez, I. (1998). Estado benefactor y reforma del Estado. *Espiral*, 23-45.
- Medina, Alejandro (21 de Septiembre de 2020). Uber vive una metamorfosis radical para sobrevivir a la pandemia (y aprovechar oportunidades). *Forbes México*. <https://www.forbes.com.mx/revista-impresa-uber-vive-una-metamorfosis-radical-que-le-abrio-nuevas-oportunidades-en-mexico-y-el-mundo/>.
- Méndez, Patricia (18 de Octubre de 2017) Es blanda y opaca la ley en Puebla a favor de Uber y Cabify. *E-consulta.com*. <https://www.e-consulta.com/nota/2017-10-18/sociedad/es-blanda-y-opaca-la-ley-en-puebla-favor-de-uber-y-cabify>.
- Mera, Isaid (7 de Mayo de 2020). Uber no trasladará a usuarios el IVA a servicios digitales... lo pagarán los conductores. *El financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/tech/uber-no-trasladara-a-usuarios-el-iva-a-servicios-digitales-lo-pagaran-los-conductores>.
- Meza, Karen (6 de Septiembre de 2019). En cuatro años, Uber acaba con el monopolio de taxistas. *El Sol de Puebla*, <https://www.elsoldepuebla.com.mx/local/en-cuatro-anos-uber-acaba-con-el-monopolio-de-taxistas-4144239.html>.
- Miguel Ángel Frías Aguirre. Comunicación personal, 5 de Mayo de 2019.
- Molina, Arturo (28 de diciembre de 2019). Morelia cerrará el año con 800 multas contra Uber, unidades piratas y choferes sin documentación. *La voz de Michoacán*. <https://www.lavozdemichoacan.com.mx/michoacan/morelia-appmobil/morelia-cerrara-el-ano-con-800-multas-contra-uber-unidades-piratas-y-choferes-sin-documentacion/#:~:text=Debido%20a%20la%20constante%20presencia,no%20contaban%20con%20documentaci%C3%B3n%20obligatoria>.
- Morales Fredes, Felipe y Hernández, Gerardo. (29 de Septiembre de 2020). Informalidad domina en lenta reactivación laboral. *El economista*. <https://www.economista.com.mx/empresas/Informalidad-domina-en-lenta-reactivacion-laboral-20200929-0007.html>

- Morales Ramírez, M. A. (2019). Economía colaborativa: un desafío más para la seguridad social. *Revista de la Facultad de Derecho de México*, 513-548.
- Moruno, J. (2018). *No tengo tiempo. Geografías de la precariedad*. España: Editorial Akal.
- Muñoz García, B. (2018). Uber, subordinación y las fronteras del Derecho del Trabajo. *Revista chilena de derecho del Trabajo y de la seguridad social*, 9(17), 13-40.
- Muñoz, A. (25 de Noviembre de 2019). Uber pierde su licencia para operar en Londres. *El Mundo*. <https://www.elmundo.es/economia/empresas/2019/11/25/5ddbac6621efa0d5218b4588.html>.
- Naciones Unidas. (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe* [Archivo PDF], https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141_es.pdf.
- Newsroom Infobae (17 de Septiembre de 2020). Uber buscaría venta parcial de participación en Didi. *Infobae*. <https://www.infobae.com/america/agencias/2020/09/17/uber-buscaria-venta-parcial-de-participacion-en-didi/>.
- Noguera Fernández, A. (2019). El desmontaje de la constitución democrática: auge y formas de los neofascismos. En A. Guamán, A. Aragonese, & S. Martíns, *Neofascismo. La bestia neoliberal*. Madrid: Siglo XXI de España.
- Notimex (25 de Septiembre de 2020). UBER no dará servicio en Veracruz, según seguridad pública. *Digital post*. <https://digitalpost.com.mx/noticias/noticias-nacionales/uber-no-dara-servicio-veracruz-seguridad-publica/>.
- Ojeda Aviles, A. (2007). Ajenidad, dependencia o control: la causa del contrato. *Derecho PUCP: Revista de la Facultad de Derecho*, 375-402.
- Oliveira, Joana (3 de Julio de 2020). Los repartidores se rebelan en Brasil y van a la huelga en medio de la pandemia. *El País*. <https://elpais.com/internacional/2020-07-03/los-repartidores-se-rebelan-en-brasil-y-van-a-la-huelga-en-medio-de-la-pandemia.html>.

- Olmos, Javier, (23 de Marzo de 2020) Uber tendrá que pagar impuestos con nueva Ley de Transportes. *El Diario de Juárez*. <https://diario.mx/economia/uber-tendra-que-pagar-impuestos-con-nueva-ley-de-transporte-20200322-1643131.html>.
- Oppenheimer, W. (25 de Noviembre de 2019). Londres deniega a Uber licencia para operar en sus calles. *El País*. https://elpais.com/economia/2019/11/25/actualidad/1574676876_162836.html.
- Ordóñez, S. (2006). Capitalismo del conocimiento: elementos teórico-históricos. *Economía Informa UNAM*(338), 23-33.
- Ordóñez, S., & Ortega, R. (2009). El capitalismo del conocimiento y el software libre y de fuente abierta: historicidad y nueva alternativa de desarrollo para el siglo XXI. *Economía UNAM*, 6(17), 92-112.
- Organización Internacional del Trabajo. (2015). *Perspectivas sociales y del empleo en el mundo* [Archivo PDF]. Ginebra: Organización Internacional del Trabajo.
- Organización Internacional del Trabajo. (2019). *Las plataformas digitales y el futuro del trabajo. Cómo fomentar el trabajo decente en el mundo digital*. Ginebra: OIT.
- Organización Internacional del Trabajo. (2019). *Trabajar para un futuro más prometedor*. [Archivo PDF]. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---cabinet/documents/publication/wcms_662442.pdf
- Ortega, Isabel (7 de Enero de 2020). Taxistas de Veracruz se oponen a InDriver; SSP los respalda. *La silla rota Veracruz*. <https://veracruz.lasillarota.com/estados/taxistas-de-veracruz-se-oponen-a-indriver-ssp-los-respalda-taxi-taxistas-indriver-veracruz/350506>.
- Ortiz, Julieta (28 de Agosto de 2020). Se manifiestan conductores de Uber; denuncian agresión de policías municipales. *Am*. <https://www.am.com.mx/guanajuato/noticias/Se-manifiestan-conductores-de-Uber-denuncian-agresion-de-policias-municipales-20200828-0036.html>.

- Osorio, J. (2005). Patrón de reproducción del capital, crisis y mundialización. *Seminário Internacional REGGEN: Alternativas Globalizaçãõ*. Río de Janeiro: UNESCO.
- Paredes, Susana (4 de Febrero de 2020). Buscan que Uber en Morelos también pague impuestos. *El Sol de Cuernavaca*. <https://www.elsoldecuernavaca.com.mx/local/buscan-que-uber-en-morelos-tambien-pague-impuestos-4787433.html>.
- Peña Gonzalez, Martín (2001). *El Fondo Monetario Internacional y la Crisis Global* [Tesis de licenciatura, UNAM]. economia.unam.mx/seccs/docs/PenaGM/fmi.thm.
- Pérez Vega, Israel (9 de Octubre 2019). Conductores de plataformas realizan protesta y exigen seguridad. *UDGTV*. <http://udgtv.com/noticias/conductores-plataformas-realizan-protesta-exigen-seguridad/>.
- Perfil (10 de Octubre de 2018). Trabajadores de Uber, Glovo y Rappi crearon su propio sindicato. *Perfil*. <https://www.perfil.com/noticias/sociedad/trabajadores-de-uber-glovo-y-rappi-crearon-su-propio-sindicato.phtml#:~:text=Mariana%20Sarramea&text=Los%20trabajadores%20de%20Uber%2C%20Glovo,del%20pa%C3%ADs%20y%20de%20Am%C3%A9rica>.
- Phenélope, Aldaz (27 de diciembre de 2015), Taxistas de Uber superan media salarial. *El Universal*. <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/12/27/superan-taxistas-de-uber-media-salarial>.
- Piñero, F. J. (2004). El modo de desarrollo industrial Fordista-Keynesiano: Características, Crisis y reestructuración del capitalismo. *Contribuciones a la economía*, 1-18.
- Pisani, F. (11 de Marzo de 2014). Quand Uber sera un verbe. *La tribune*. <https://www.latribune.fr/blogs/aux-coeurs-de-l-innovation/20141103trib172fc8d92/quand-uber-sera-un-verbe.html>.

- Pogliaghi, Leticia y de la Garza, Enrique (2012). *Los taxistas de la ciudad de México, trabajo e identidad* [Archivo PDF]. <http://sgpwe.izt.uam.mx/pages/egt/congresos/12Taxistas.pdf>
- Pogloaghi, Leticia (2012). *Entre el control y la libertad: configuraciones de trabajo, identidad y acción colectiva de los taxistas de la Ciudad de México* [Tesis doctoral, Universidad Autónoma Metropolitana], <http://sgpwe.izt.uam.mx/pages/egt/congresos/12Taxistas.pdf>.
- Postone, M. (2006). *Tiempo, trabajo y dominación social: una reinterpretación de la teoría crítica de Marx*. Madrid: Marcial Pons.
- Pozzi, S. (13 de Septiembre de 2019). El nuevo capitalismo: crecen las empresas en pérdidas que salen a Bolsa. *El País*. https://elpais.com/economia/2019/09/11/actualidad/1568214555_828395.html.
- Pozzi, S. (6 de Diciembre de 2019). Uber recibió 464 denuncias por violación en sus vehículos en EE UU entre 2017 y 2018. *El País*: https://elpais.com/sociedad/2019/12/06/actualidad/1575595788_520784.html
- Quintana, F. (2005). Trabajo, no trabajo y neo/fordismo. *Cuadernos de Psicología Social do Trabalho*, 43-57.
- Ramírez, Andrés (3 de Septiembre de 2019). Le da luz verde Congreso de Tamaulipas a Uber, Didi y Cabify. *Hoyt.am*. <https://www.hoytamaulipas.net/notas/393644/Le-da-luz-verde-Congreso-de-Tamaulipas-a-Uber-Didi-y-Cabify.html>.
- Ramírez, Ángel (2 de Junio de 2020). Choferes Uber reclaman: “pagamos todo, ¿qué más podemos pagar? *La Jornada Baja California*. <https://jornadabc.mx/tijuana/02-06-2020/choferes-uber-reclaman-pagamos-todo-que-mas-podemos-pagar>.
- Ramos, Filiberto (18 de Febrero de 2020) Plataformas solo obligadas a tener licencias especiales. *El Sol de Toluca*. <https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/plataformas-solo-obligadas-a-tener-licencias-especiales-4851974.html>.

Ramos, José (25 de Septiembre de 2020) Choferes de Uber deberán tener concesión de Imoveqroo. *Por Esto*. <https://www.poresto.net/quintana-roo/2020/9/25/choferes-de-uber-deberan-tener-concesion-de-imoveqroo-148285.html>.

Ramos, Luis (17 de Febrero de 2020) Estados ponen trabas a las aplicaciones de movilidad. *El Sol de México*. <https://www.elsoldemexico.com.mx/mexico/sociedad/estados-ponen-trabas-a-las-aplicaciones-de-movilidad-4846286.html>.

Ravenelle, A. J. (2020). *Precariedad y pérdida de derechos. Historias de la economía gig*. España: Alianza Editorial.

Redacción Auto Bild. (2 de Junio de 2019). *Los países donde Uber está prohibido*. Recuperado el 2020 de Febrero de 2020, Auto Bild, <https://www.autobild.es/listas/paises-donde-uber-prohibido-370769>.

Redacción BBC News Mundo. (6 de Noviembre de 2019). *Cómo es posible que Uber sobreviva con pérdidas de US\$1.200 millones y sin nunca haber obtenido beneficios*. *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-50305163>

Redacción Tecnósfera. (3 de Febrero de 2020). *Uber insiste en arbitraje internacional para Colombia*. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/apps/uber-no-descarta-demandar-a-colombia-por-incumplir-el-tlc-458334>.

REGLAMENTO DE TRANSPORTE DEL DISTRITO FEDERAL (2003)
<http://cgservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/r33204.htm>.

Reuters. (2 de Julio de 2020). *S&P 500 tiene su mejor trimestre desde hace 22 años*. *El economista*. <https://www.eleconomista.com.mx/mercados/SP-500-tiene-su-mejor-trimestre-desde-hace-22-anos-20200630-0121.html>.

Rifkin, J. (2010). *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*. Barcelona: Paidós.

Rivera, David (26 de Marzo de 2020). Conductores de Uber en León, denuncian abandono tras contingencia por Covid-19. *Milenio*.

<https://www.milenio.com/politica/comunidad/conductores-de-uber-en-leon-se-manifiestan-ante-contingencia>.

Rocha, Carlos (2017). Uber le ha quitado hasta 60 por ciento del pasaje a los taxis convencionales: CTEP, *La Jornada de Oriente*.
<https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/uber-le-ha-quitado-60-ciento-del-pasaje-los-taxis-convencionales-ctep/>

Rodríguez Cuba, Javier (1995). *De profesional a taxista: el mercado laboral de técnicos y profesionales en los 90*,
<http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/otros/20111211054326/rodriguezcuba.pdf>.

Rodríguez Galaz, Yazmín (8 de Octubre 2019). En Yucatán, Uber y demás plataformas digitales de servicio de taxis tienen que respetar la ley. *La Revista Peninsular*.
<http://www.larevista.com.mx/yucatan/en-yucatan-uber-y-demas-plataformas-digitales-de-servicio-de-taxis-tienen-que-respetar-la-ley-10121>.

Rodríguez, Mario C. (18 de Agosto de 2020). Choferes de Uber, DiDi y Rappi realizan manifestación en Toluca. *Milenio*.
<https://www.milenio.com/politica/comunidad/toluca-conductores-de-plataformas-protestan-en-toluca>.

Rodríguez, Óscar (2 de Marzo de 2020). Uber, sin posibilidades de operar en Oaxaca: Semovi. *Diario Marca. La historia de Oaxaca*.
<https://www.diariomarca.com.mx/2020/03/uber-sin-posibilidades-de-operar-en-oaxaca-semovi/>.

Romo, Alejandro (30 de Septiembre de 2020). Piden conductores de plataforma que viajes mayores a 50 pesos sean con tarjeta. *Newsweek*.
<https://newsweekespanol.com/2020/09/piden-conductores-de-plataforma-que-viajes-mayores-a-50-pesos-sean-con-tarjeta/>.

Sánchez Alvarado, A., & Dávalos, J. (2003). *Derecho individual de trabajo*. D. F.: Porrúa.

Sánchez-Urán Azaña, M. Y. (2018). Economía de plataformas digitales y servicios compuestos. El impacto en el Derecho, en especial, en el Derecho del Trabajo [archivo pdf]. *Revista La Ley, Unión Europea*, 1-32.

Sassatelli, R. (2012). *Consumo, cultura y sociedad*. Buenos Aires: Amorrortu editores.

Scarpelli, P. (6 de Diciembre de 2019). Uber recibe 6.000 denuncias de asalto sexual en dos años en Estados Unidos. *El Mundo*.
<https://www.elmundo.es/economia/empresas/2019/12/06/5de9a60021efa0e8728b45fe.html>.

Sérvulo González, J. (13 de Septiembre de 2018). Uber traslada a Holanda todos los ingresos obtenidos por usar su aplicación en España. *El País*.
https://elpais.com/economia/2018/09/12/actualidad/1536776432_604770.html#:~:text=Todos%20los%20ingresos%20de%20la,matriz%20que%20opera%20desde%20Holanda.

Silver, B. (2005). *Fuerzas de trabajo. Los movimientos obreros y la globalización desde 1870*. Madrid: Ediciones Akal.

Srnicek, N. (2018). *Capitalismo de plataformas*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Caja Negra.

Steve, Oscar (1° de Octubre 2020) Repartidores de Uber, Rappi y DiDi harán paro en México y en todo el mundo: siguen en la búsqueda d prestaciones laborales. *Xataka*.
<https://www.xataka.com.mx/aplicaciones/repartidores-uber-rappi-didi-haran-paro-mexico-todo-mundo-siguen-busqueda-prestaciones-laborales>.

Steve, Oscar (18 de Enero de 2020). Manejar Uber en Tabasco es un delito que se castiga con hasta seis años de cárcel. *Xataka México*.
<https://www.xataka.com.mx/aplicaciones/manejar-uber-tabasco-delito-que-se-castiga-seis-anos-carcel>.

Sundararajan, A. (2016). *The sharing economy. The end of employment and the rise of crowd-based capitalism*. Cambridge, MA: The MIT Press.

- Superintendencia de Industria y Comercio. (19 de Diciembre de 2019). *Acta de realización de la audiencia de que trata el Artículo 373 del C.G.P.*: <https://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/pdf/Acta%20Setencia%20UBER-.pdf>
- Televisa.news (21 de julio de 2015). Sitios de taxis, negocio millonario de la CDMX, *Televisa News*, <https://noticieros.televisa.com/mexico-df/sitios-taxis-negocio-millonario-cdmx/>.
- Thompson, M. (25 de Noviembre de 2019). *Uber pierde la licencia de Londres, pero puede seguir operando por ahora.* CNN en Español. <https://cnnespanol.cnn.com/2019/11/25/uber-pierde-la-licencia-de-londres-nuevamente-pero-puede-seguir-operando-por-ahora/>.
- Todolí-Signes, A. (2015). El impacto de la "uber economy" en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo [archivo pdf]. *IUSLabor*, 1-25.
- Tovar, Rosalinda (12 de Junio de 2020). Choferes de Uber harán paro de labores el 15 de junio en NL. *El horizonte*. <https://d.elhorizonte.mx/local/protestan-por-alto-cobro-de-comisiones-por-viaje/2871651>.
- Trillo Párraga, F. (2016). Economía Digitalizada y relaciones de trabajo. *Revista de derecho social*(76), 59-82.
- Uber (19 de Mayo de 2020). Uber y Uber Eats aportarán viajes y alimentos en apoyo al IMSS, Cruz Roja Mexicana y la Red de Bancos de Alimentos. *Uber*. <https://www.uber.com/es-MX/newsroom/coronavirus-donacion-viajes-alimentos/>.
- Uber (8 Abril de 2020). Uber Flash: Haz llegar o recibe artículos a través de la app de Uber. *Uber Blog*. <https://www.uber.com/es-MX/blog/uber-flash-haz-llegar-o-recibe-articulos-a-traves-de-la-app-de-uber/>.
- Uber (8 de Mayo de 2020). Pronto cambiará la forma en que pagas el ISR e IVA por tus ganancias. *Uber Blog*, <https://www.uber.com/es-MX/blog/isr-iva/>.

- UBER B.V. (22 de Agosto de 2020). *Términos y Condiciones*. <https://www.uber.com/legal/en/document/?name=general-terms-of-use&country=mexico&lang=es>.
- Uber México (27 de Octubre de 2017). La nueva regulación para ERT en Puebla viola el derecho humano a la privacidad y limita el acceso a la tecnología de los poblanos. *Uber Newsroom*. <https://www.uber.com/es-MX/newsroom/regulacion-puebla/>.
- Uber. (Febrero de 2020). *CONTRATO PRIVADO DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULO CON CONDUCTOR*. <https://messages.uber.com/public/messages/2e18060f-ea53-4a60-9f39-25a52fcadc58>.
- Universidad Nacional Autónoma de México. (2001). *Textos breves de economía; El Sistema Monetario Internacional*. México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Económicas.
- Vaizey, J. (1977). *Revoluciones de Nuestro Tiempo. Capitalismo*. D. F.: Fondo de Cultura Económica.
- Valdez, Franco (11 de Febrero de 2020) Elaboran ley para regular Uber y Didi. *Zacatecas en imagen*. <https://imagenzac.com.mx/capital/elaboran-ley-para-regular-uber-y-didi/>.
- Varillas, Adriana (6 de Junio de 2019). Niega juzgado federal amparo a Uber en Cancún. *El Universal*. <https://www.eluniversal.com.mx/estados/niega-juzgado-federal-amparo-uber-en-cancun>.
- Velasco, J. (12 de Agosto de 2011). Historia de la tecnología: 30 años del IBM PC., *Hipertextual*. <https://hipertextual.com/2011/08/30-anos-del-ibm-pc>
- Vera, Rodrigo. (28 de Marzo de 2019). *El estallido de la Burbuja puntocom y el inicio de una nueva era en Internet*. Ida Blog, https://blog.ida.cl/arquitectura-de-informacion/burbuja_puntocom/.
- Vercellone, C. (2013). Capitalismo cognitivo. Releer la economía del conocimiento desde el antagonismo capital-trabajo. *TESIS 11*, 1-14..

- Vértigo Político (25 de junio de 2015). El millonario negocio de los sitios de taxi detrás de la guerra contra Uber. *Vértigo Político*. <https://www.vertigopolitico.com/politica/cdmx/el-millonario-negocio-de-los-sitios-de-taxi-detras-de-la-guerra-contra-uber>.
- Villavicencio, G., & Meireles, M. (Enero-Abril de 2019). Discusión teórica sobre la financiarización: marxistas, poskeynesianos y en economías subdesarrolladas. *Análisis Discusión sobre la financiarización y AL*, 12(32), 61-112.
- Virgilio Levaggi. (9 de Agosto de 2004). ¿Qué es el trabajo decente? *Organización Internacional del Trabajo*. https://www.ilo.org/americas/sala-de-prensa/WCMS_LIM_653_SP/lang--es/index.htm
- Wyman, Karina M (2017). Taxi regulation in the age of Uber, *Legislation and public policy*, volume 2 (1). <https://www.nyujlpp.org/wp-content/uploads/2017/04/Wyman-Taxi-Regulation-in-the-Age-of-Uber-20nyujlpp1.pdf>.
- Zapata, F. (2005). *Cuestiones de teoría sociológica*. D.F.: El Colegio de México.
- Zuccarino, M. (2012). Modelos estadounidense-fordista y japonés-toyotista: ¿Dos formas de organización productiva contrapuestas? *Historia Caribe*, 197-215.