

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 4 ■ Núm. 8, Septiembre-Febrero 2024

LA ERA DE LOS TRANSPORTES



Revista semestral del Departamento de Sociología / División de Estudios Políticos y Sociales
Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades

Universidad de Guadalajara

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA Dr. Ricardo Villanueva Lomelí, RECTOR GENERAL; Dr. Héctor Raúl Solís Gadea, VICERECTOR EJECUTIVO; Mtro. Guillermo Arturo Gómez Mata, SECRETARIO GENERAL. **CENTRO UNIVERSITARIO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES** Dr. Juan Manuel Durán Juárez, RECTOR; Dra. Katia Magdalena Lozano Uvario, SECRETARIA ACADÉMICA; Lic. María del Rosario Ortiz Hernández, JEFA DE LA UNIDAD DE APOYO EDITORIAL. **DIVISIÓN DE ESTUDIOS POLÍTICOS Y SOCIALES** Mtra. Sofía Limón Torres, DIRECTORA. **DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA** Dr. Jorge Ramírez Plascencia, JEFE DE DEPARTAMENTO.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión, Año 4, Núm. 8, septiembre-febrero 2024, es una publicación semestral editada por la Universidad de Guadalajara, a través del Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades. Av. José Parres Arias, 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 333819-3300, ext. 23354. Correo electrónico: revistavinculos@hotmail.com. Editor responsable: Jaime Torres Guillén. Reserva de derechos al uso exclusivo 04-2012-042610503700-102. ISSN: en trámite por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Impresa en Amateditorial, calle Prisciliano Sánchez #612, Col. Centro, Guadalajara, Jalisco. C.P. 44100 Este número se terminó de imprimir en septiembre de 2023 con un tiraje de 50 ejemplares.
<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>
<http://www.vinculosociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad de Guadalajara.

Vínculos. Sociología, análisis y opinión está incluida en los catálogos de revistas Latindex y LatinRev.

latindex



Director y editor

Jaime Torres Guillén

Comité Editorial

Alejandra Guillén González
Héctor Raúl Solís Gadea
Celia del Palacio Montiel
Andrea Celeste Razón Gutiérrez
Paloma Villagómez Ornelas
Rafael Sandoval Álvarez
Carlos Rafael Hernández Vargas
Luis Rodolfo Morán Quiroz

**Asistente
de dirección**

Nidia Verónica Covarrubias Sánchez

**Secretario técnico
y Soporte plataforma web**

Francisco Tapia Velázquez

Consejo Editorial

Isabel Cristina Naranjo Noreña, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina; Antonio Luzón, Universidad de Granada, España; Silvia Carina Valiente, Conicet CIT Catamarca, Universidad de Catamarca, Argentina; Carlos Javier Maya Ambía, Centro de Estudios Japoneses, Universidad de Guadalajara, México; Luisa Martínez-García, Universidad Autónoma de Barcelona, España; Bruno Baronnet, Universidad Veracruzana, México; Mariana Passarello, Universidad del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, Argentina; David Gómez-Álvarez, Universidad de Guadalajara, México; María del Carmen Ventura Patiño, El Colegio de Michoacán, México; Felipe Gaytán Alcalá, Universidad La Salle, México; Liliana Cordero Marines, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, UNAM, México.

Comité Científico Internacional

María Patricia Fortuny Loret de Mola, CIESAS Peninsular, México; Göran Therborn, Universidad de Cambridge, Inglaterra; José Luis Grosso, Centro Internacional de Investigación PIRKA, Políticas, Culturas y Artes de Hacer, Colombia; Breno Bringel, Instituto de Estudios Sociales y Políticos de la Universidad del Estado de Río de Janeiro, Brasil; Jorge Alonso, CIESAS-Occidente, México.

Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del CUCSH, UdeG. Av. José Parres Arias núm. 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 3819-3300, Ext. 23354.

La revista **Vínculos. Sociología, análisis y opinión** puede leerse en internet:

<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>

<http://www.vinculossociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 14 ■ Núm. 23, julio-diciembre 2023

CONTENIDO

9 Presentación

Investigación y debate

Autobuses y estaciones de una ciudad del Sur español. La movilidad en un espacio privilegiado

13 **José Luis Anta Félez**

Automovilistas y control de la movilidad. Ciudad de México (1903-1933)

41 **Diego Antonio Franco de los Reyes**

El transporte público nocturno entre el discurso y la apropiación ciudadana. Análisis del Búho Nocturno en Jalisco, México

77 **Christian Juan Armando Flores Landeros**
Miriam Anahí Guerra Hernández

Gestión activa y reactiva del transporte público urbano: un análisis desde la Nueva sociología urbana francesa

113 **Andrés Demetrio Gutiérrez Flores**

El problema social del transporte público (ómnibus) en Montevideo: Una mirada crítica

141 **Marly Gonçalves da Silva**

Escritos de frontera

- El Ferrocarril como factor en la construcción de identidad urbano-arquitectónica. El caso de Ciudad Juárez
Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa
179 **Raúl Holguín Ávila**
-
- Entre lo tecnológico y lo político. El discurso del riesgo sobre los neoprenos de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara
Carlos Miguel González Huerta
199 **Rebeca Vanesa García Corso**
-
- Manía por la destrucción. Pensar los rallies de demolición automovilística desde la frontera norte mexicana
225 **Juan Antonio del Monte Madrigal**
-
- Precariedad a domicilio: plataformas digitales y precarización del trabajo en repartidores de aplicaciones digitales en la Zona Metropolitana de Guadalajara
243 **Edgar Daniel Placencia Aguirre**
-
- La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez
273 **Carlos Octavio Núñez Miramontes**
-

Lecturas

Cohabitando con el caos: andanzas con un
cuerpo acompasado

305 **Daniela Karina Guzmán Taboada**

Reseñas

“Cappitalismo”. La uberización del trabajo

Salvador Medina Ramírez

315 **Linda Mercedes Moreno Sánchez**

323 Criterios editoriales.

“CAPPITALISMO”. LA UBERIZACIÓN DEL TRABAJO

Radetich, Natalia, 2022, Editorial Siglo XXI, México, 302 pp.

SALVADOR MEDINA RAMÍREZ¹
LINDA MERCEDES MORENO SÁNCHEZ²

Reseña

Este libro de la antropóloga Natalia Radetich es una investigación altamente necesaria para comprender el auge de Uber (y otras empresas similares) a partir de la explotación de los trabajadores, de sus recursos que se emplean en esta compañía, así como del máximo aprovechamiento de la infraestructura urbana de los sitios en donde opera. Lo novedoso de este trabajo es que se trata de un estudio antropológico que, si bien su análisis está centrado en los conductores de Uber de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) —conformada para las 16 alcaldías de la

1 Director General de Planeación y Políticas de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. Licenciado en Economía por la UNAM y Maestro en Urbanismo por la UNAM. Correo electrónico: smedina.semovi@gmail.com <https://orcid.org/0000-0003-0876-4323>

2 Directora de Planeación y Programación de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. Licenciada en Sociología y maestra en Planeación y Políticas Metropolitanas, Unidad Azcapotzalco. Correo electrónico: lmoreno.semovi@gmail.com <https://orcid.org/0000-0002-6803-0711>

Ciudad de México y 18 municipios del Estado de México—, ésta es sólo uno de los espacios que ejemplifican la “mundialización” de la esta plataforma transnacional. Así, el texto recurrió a métodos clásicos como la observación participante, entrevistas abiertas y a una “etnografía digital” que implicó investigación en internet dentro de las redes sociales de los grupos constituidos por los trabajadores (durante los años 2019-2021).

Estos métodos, en conjunto con la investigación de escritorio, dotan al texto de una rica información de primera mano sobre cómo operan los trabajadores en esta empresa y cómo se adaptan a las lógicas y padecimientos que se les imponen. Si bien algunas situaciones pueden ser únicas de la Ciudad de México, sin duda ejemplifican el sin número de problemáticas que aquejan a la clase trabajadora bajo este tipo de empresas.

El libro se divide en quince capítulos, a su vez agrupados en tres grandes partes que tratan en orden sobre Uber, su modelo de explotación laboral y la apropiación de otros recursos para la obtención de ganancias.

Radetich comienza ofreciendo una panorámica sobre Uber, su alcance internacional y su enorme tamaño: la empresa opera en 70 países y 993 ciudades y cuenta con una plantilla de 4 millones de empleados, lo que probablemente la haga la firma con más trabajadores en el mundo. Aunque no los reconozca como tal. Específicamente, el libro habla del funcionamiento de Uber a partir del uso de las tecnologías basadas en aplicaciones (app) de teléfonos móviles y de internet; del uso intensivo de distintas infraestructuras de comunicación y movilidad alrededor del mundo para extraer plusvalor de forma inmediata y automática; así como sus estrategias de confrontación con distintos gobiernos para instalarse en ciudades de todo el mundo.

Otro punto relevante de esta primera parte es la apropiación de Uber de los servicios e infraestructura pública de las ciudades en donde opera, sin que el usufructo de estos espacios públicos genere una retribución al erario público. Es decir: la plataforma de Uber ocupa gratuitamente el espacio urbano —ya de por sí complejo, heterogéneo y en disputa—, como escenario de su actividad sin responsabilizarse de las externalidades negativas que su actividad genera en las ciudades. Esta situación nos permite reflexionar en torno al planteamiento que Emilio Duhau

y Angela Giglia (2008) manifestaron sobre los efectos “propriadamente espaciales de la globalización o, mejor dicho, sobre la interacción entre procesos económicos, tecnológicos, espaciales y sus repercusiones en las metrópolis” (2008), como se verá también en la tercera parte del libro.

Esta parte concluye con un breve capítulo sobre el arribo de Uber a México, en donde tiene presencia en 65 ciudades del país, se estima que emplea a 250,000 conductores y posee 8 millones de pasajeros registrados: la empresa controla el 80% del mercado. Y si bien usa datos desactualizados sobre los viajes en plataformas y taxis en la Ciudad de México y su zona metropolitana, pues pudo haber utilizado la Encuesta Origen Destino 2017 del INEGI; esto no invalida su argumento.

En la segunda parte, Radetich explica cómo Uber explota a los trabajadores de una manera novedosa —pero terrible—, lo que en el caso de la Ciudad de México tiene agravantes. Adicionalmente, la autora explica cómo la aplicación aprovecha las condiciones de desempleo o subempleo de millones para explotarlos sin reconocerlos como trabajadores, para lo que Uber les llama con el eufemismo de “socios”. La flexibilización del mercado de trabajo se manifiesta en la falta de derechos laborales de los trabajadores, quienes absorben los riesgos de su trabajo (asaltos, accidentes, etc.) e inclusive tienen que pagar para poder trabajar. Dicho de otra forma, se endeudan para tener los medios de trabajo (autos, teléfono, internet, etc.) —como si fuera una “tienda de raya” moderna—, deuda que disciplina y controla políticamente a los trabajadores.

Ilustración 1.

Pancartas del UNTA con motivo del 1ro de mayo



UNTA Unión Nacional de Trabaja... · 4min

**NO SOMOS SOCIOS
SOMOS TRABAJADORES**

#1Mayo



Democracia Sindical

Fuente: Captura de pantalla de Twitter, mayo 2023.

Es importante resaltar que empresas como Uber no son poseedoras de bienes de capital, pues estos los ponen los trabajadores, por lo que hay una autoselección para trabajar en las distintas compañías. Quienes tienen auto posiblemente trabajarán en Uber, mientras que aquellos que tengan escasos bienes probablemente entrarán a trabajar como repartidores o trabajarán conduciendo un vehículo propiedad de alguien más puesto al servicio de la plataforma. Es una radicalización del empleo informal, como sostiene Natalia Redetich, a la que los trabajadores responden, en parte, mediante la creación de grupos de apoyo.

Estos grupos de apoyo son una de las formas en las que los trabajadores hacen frente a las injusticias percibidas cotidianamente en su trabajo: desde los costos que el trabajador asume para mantener el vehículo fun-

cionando, la opacidad en la cantidad real de la comisión que retiene la plataforma, hasta la respuesta a un problema sumado a la investigación de la autora por solicitud de los trabajadores: la inseguridad, misma que ha generado redes de apoyo entre los trabajadores para cubrir, dentro de sus posibilidades, la indiferencia e irresponsabilidad de la empresa frente a un robo, asalto o un delito mayor hacia sus trabajadores.

En esta parte del libro encontramos un gran ejemplo de lo que Ruy Mauro Marini (1972) catalogaba como la generación de ganancias extraordinarias mediante la superexplotación del trabajo y una acumulación capitalista dependiente. En donde operan diversos mecanismos de extracción de valor, desde modelos de acumulación originaria y mecanismos de generación de plusvalía extraordinaria, en una economía tecnológicamente dependiente de otras naciones. No sólo se trata de extracción de plusvalor mediante mecanismos primarios y secundarios, como sostiene la autora.

En la última parte del libro, Radetich aborda la forma en que Uber explota los recursos comunes para obtener sus ganancias extraordinarias: además de utilizar las ciudades como su campo de producción sin pagar impuestos como se establece anteriormente; se apropia de la cooperación social entre los trabajadores y de su vida; establece un régimen laboral que altera los tiempos de trabajo en jornadas extremadamente largas (tiene registros de jornadas laborales de hasta 12 horas diarias), lo que pone en riesgo la salud de los trabajadores y los obliga a usar medicinas o estimulantes legales para aguantar las jornadas.

Al mismo tiempo, la empresa se aprovecha de las desigualdades urbanas, pues, en el caso de la ZMVM los trabajadores de Uber provienen principalmente de la periferia (de menores ingresos) y a diario tienen que trasladarse a las zonas céntricas de la ciudad (de altos ingresos), en donde se concentran principalmente los viajes a través de la plataforma; mas no exclusivamente, ya que la autora señala el testimonio de los trabajadores que perciben un aumento de viajes en las zonas populares debido al miedo de las personas a ser víctimas de delitos en el transporte. En ese sentido, el miedo ha servido como una narrativa poderosa para estas plataformas que muestran al transporte privado como una solución.

El modelo de Uber también instala un nuevo tipo de administración del trabajo: una gerencia algorítmica, o “algorocrática” —un neologismo para acentuar la dimensión política de estas nuevas técnicas de control—. La interacción del trabajador con los supervisores es sólo a través de la app que es automatizada (con chatbots) y con reglas evidentemente cuadradas. Esta forma de organización administrativa, además, aísla a los trabajadores entre sí, disminuyendo su capacidad organizativa. En ese tenor, no sólo pagan para trabajar: pagan para poder ser vigilados.

La autora resume cómo la app de Uber ha significado una revolución total en la relación capital-trabajo:

De suerte, la app —o sea, la propia tecnología con la que el trabajador trabaja— es simultáneamente un medio de producción, un medio de organización del trabajo, un medio de comunicación entre la empresa y los trabajadores, un medio de comunicación y vigilancia, un medio de transferencia de dinero y de absorción automática del plusvalor, un medio de gestión remota de la mano de obra (de su ascenso y descenso, de su premio y castigo, de su reclutamiento y despido), un medio de desplazamiento del conflicto de la relación capital/trabajo hacia un sistema técnico, etc. Con las empresas de plataforma, asistimos a un momento especial de la historia del capitalismo en el cual la máquina ya no es sólo un “instrumento autoactuante” que imprime el ritmo del trabajo y subordina a los trabajadores a la racionalidad de la valorización del capital, sino que hoy, además, la propia tecnología con la que se trabaja asume funciones de *management*: el “nuevo ‘superior’ que controla a los y las trabajadoras es un algoritmo matemático (p. 239).

Es relevante destacar que a lo largo del libro, Natalia Radetich sugiere dos neologismos para resaltar lo revolucionario de este modelo de negocio dentro del capitalismo, uno de los cuales sirve como título para el libro. Por un lado, el de “**cap**pitalismo”, en referencia a las “apps” (los programas utilizados en los teléfonos móviles) que son el instrumento fundamental con el que funciona. Por otro lado, el de “**app**ropiación”, para hacer referencia a la “tecnología extractiva y transfronteriza —que permite a Uber y empresas similares extraer plustrabajo de distintos

focos de explotación profusamente esparcidos por el mundo—” (p.33), como se ha señalado anteriormente.

En este sentido, también en la tercera parte del libro, destaca la discusión sobre lo que señala como un nuevo modelo de producción dentro del capitalismo, que funciona bajo una nueva configuración espacial, distinta a los modelos productivos anteriores basados en producción dentro del hogar, al taller artesanal o las fábricas. Esta apreciación debe de ser tomada con cuidado, ya que pareciera comparar la fabricación de productos con la prestación de servicios. Por lo que la comparación probablemente debería de ser con otros modelos de negocios de servicios a lo largo de la historia. Antes los servicios de transporte urbano se consideraban empresas meramente locales y los bienes comunes dentro de las ciudades de difícil explotación. Incluso, ni siquiera se podía pensar en que la prestación de ciertos servicios de transporte pudiese consolidarse a escala nacional (como los taxis), pero las empresas tipo Uber han demostrado que estas consideraciones son cosa del pasado. Por consiguiente, sí nos encontramos frente a un nuevo modelo de producción en la extracción del plusvalor, pero dentro del sector servicios. Sin embargo, aún no es dominante a nivel global.

Uno de los puntos más interesantes de la investigación, es la producción cartográfica privada, algo sin precedentes, así como su uso a nivel individual a manera de mapa digital, sin el cual Uber no se hubiera extendido globalmente. La gran novedad es que siempre tiene como punto de referencia el sitio que establece quien lo utiliza, y no en un hito político, económico o natural, como los mapas tradicionales suelen estar proyectados, lo cual abre muchas vetas de discusión desde la geografía y la política. Lo anterior, también hace prescindible el saber posicionarse y moverse en la ciudad a través del conocimiento de la misma o “saber la ciudad”, como lo menciona la autora (p. 173): ahora la orientación la proporciona un GPS que lleva de un punto A a un B, sin reconocer las formas y significados del espacio urbano.

Para cerrar su libro, la autora describe cómo los trabajadores de Uber en la Ciudad de México se han organizado, a pesar de las grandes barreras que les impone la empresa y la misma ideología antisindicalista en México. Así, han comenzado a aparecer organizaciones que pelean

por ser reconocidas como trabajadores, por sus derechos laborales y por reformas dentro del marco legal que sirvan para mejorar su vida. Esto aprovechando las redes sociales, que reducen los costos de coordinación, lo que demuestra, como dice la autora, que “aún bajo el totalitarismo empresarial que caracteriza el capitalismo, la organización social es posible” (p. 264). Al respecto, quizá sea objeto de una reflexión mayor explorar la diversidad de las organizaciones de trabajadores de Uber (conductores y repartidores) y sus respectivas consignas, dado que algunas pugnan porque Uber reconozca los derechos de los trabajadores de la plataforma, mientras que otras apuntan a que las externalidades negativas que ha traído Uber son responsabilidad de un solo ente (gobierno).

Este libro puede tener diversas lecturas más allá del carácter académico. Es útil sin duda para informar la discusión pública desde distintos ángulos, ya sea el laboral, impositivo, de movilidad, entre otros. Del mismo modo, tiene un aspecto político más puro: el de desmitificar toda la jerga ideológica detrás de esta empresa y las miles de justificaciones que ha realizado para evadir su regulación.

Bibliografía

- DUHAU, Emilio. y GIGLIA, Ángela. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI Editores, Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Azcapotzalco.
- INEGI. (2018). Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>
- MARINI, Ruy Mauro. (2015), “La acumulación capitalista dependiente y la superexplotación del trabajo”, en *Ruy Mauro Marini. Escritos*, Universidad Nacional Autónoma de México. (Consultado el 30 de marzo de 2023) Disponible en: <https://marini-escritos.unam.mx/?p=1221>
- RADETICH, Natalia. (2022). *Cappitalismo. La uberización del trabajo*. México: Editorial Siglo XXI.