



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES**

**“En defensa del trabajo: Caso Uber”**

**TESIS**

**Que para obtener el título de  
Licenciado en Ciencias Políticas y  
Administración Pública  
(Opción Ciencia Política)**

**PRESENTA**

**Luis Fernando Mora Reyes**

**ASESORA:**

**Dra. María Xelhuantzi López**



**Ciudad Universitaria, Cd. Mx., mayo 2019**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

*En defensa de la AIT, de la  
IFA y de la FAM. En memoria  
de la leyenda: “¡Viva Tierra y  
Libertad!”*

## **Agradecimientos**

A mi madre y a mi padre, puesto que sin su apoyo y amor incondicionales hubiera sido imposible culminar mis estudios profesionales. De igual forma a mi hermana y a mi abuelita, quienes también me auxiliaron en múltiples ocasiones. A Mari, por estar a mi lado y por compartir conmigo momentos inolvidables y llenos de cariño.

A mi gran amiga Paola, a mi entrañable amigo Eder, a Liliana y a su padre Don José Luis pues gracias a ellos pude realizar las entrevistas que permitieron sustentar toda mi investigación.

A mi asesora de tesis, la doctora María Xelhuantzi López, por inculcar en mí la pasión por los estudios laborales, además, sin su guía, sin sus observaciones y sin su tiempo este proyecto no hubiera sido posible. A Eduardo Vargas Escobar quien además de ser una gran persona, es pionero en el estudio de las relaciones laborales de la empresa Uber en la Ciudad de México.

A los conductores de Uber y al conductor del servicio de taxi entrevistados, ya que no sólo me permitieron realizar esta investigación, sino que me brindaron la oportunidad de conocer sus opiniones y vivencias en torno al trabajo como conductores de Uber y taxi.

A los miembros del jurado, a la Universidad Nacional Autónoma de México ya que ha sido mi casa de estudios desde el bachillerato en la magnífica Preparatoria número 5, y a la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales por permitirme estudiar, leer, escribir, pensar y analizar.

A los compañeros y compañeras de la Federación, porque día con día luchamos y trabajamos en pos de un mundo nuevo, y como dijo Durruti: "ese mundo crece a cada instante".

Este trabajo es un primer acercamiento por comprender y mejorar la vida de los y las conductores de Uber y del servicio de taxi; es un intento por construir solidaridad y apoyo mutuo; es abrir posibilidades de cambio partiendo de las vivencias de los y las trabajadores. Para los nadie, los nada, los que están privados de su libertad, para ustedes trabajadores y trabajadoras es este proyecto de tesis.

# Índice

<b>Introducción .....</b>	<b>1</b>
<b>Capítulo I. Dimensión política del trabajo .....</b>	<b>17</b>
1.1 La sociedad de los servicios.....	17
1.2 Relaciones de poder .....	26
1.3 El trabajo en Uber .....	30
1.3.1 Trabajo productivo/Trabajo improductivo .....	32
1.3.2 Trabajo inmaterial .....	39
1.3.3 Trabajo no clásico .....	49
1.4. La acumulación de capital en la sociedad de los servicios .....	54
1.4.1 El poder sobre la Reconversión Industrial .....	56
1.4.2 El poder sobre la Flexibilización.....	60
1.5 Sistema de relaciones laborales o del conflicto laboral .....	64
<b>Capítulo II. Contexto histórico de la empresa Uber y su llegada a México .....</b>	<b>69</b>
2.1 Estrategia Global: conformación de la empresa multinacional Uber .....	72
2.1.1 Estructura interna de la empresa global .....	78
2.2 Estrategia local: conformación de la empresa Uber en la Ciudad de México .....	84
2.2.1 Estructura normativa de Uber en la Ciudad de México .....	88
2.3 Movilización y organización de conductores Uber en el plano internacional .....	100
2.3.1 Movilización y organización de conductores Uber en la Ciudad de México ....	108
2.4 Taxis y Uber: condiciones adversas desiguales .....	122
<b>Capítulo III. Estudio empírico de caso .....</b>	<b>135</b>
3.1 El método y la estrategia.....	136
3.1.1 Recolección de datos.....	139
3.1.2 Niveles de análisis de los conflictos y resistencias .....	141
3.1.3 Universo de investigación .....	153

<b>Capítulo IV. ¿Destrucción definitiva del Trabajo?</b> .....	<b>155</b>
4.1 Situación respecto al conductor de Uber .....	156
a) Nivel económico.....	157
b) Nivel político.....	162
c) Nivel tecnológico.....	168
d) Nivel personal .....	173
4.2 Situación respecto al conductor de taxi .....	179
a) Nivel económico.....	180
b) Nivel político.....	181
c) Nivel tecnológico.....	183
d) Nivel personal .....	183
4.3 ¿Quién gana? ¿Quién pierde? .....	185
a) Nivel económico.....	185
b) Nivel político.....	187
c) Nivel tecnológico.....	189
d) Nivel personal .....	191
e) Consideraciones finales .....	192
<b>Reflexiones finales sobre las relaciones de poder: ¿cómo se ejerce el poder?</b> .....	<b>195</b>
<b>Conclusiones</b> .....	<b>199</b>
<b>Fuentes consultadas</b> .....	<b>203</b>

## Introducción

*Por tanto, la imagen constructivista de la <<base>> y de la <<superestructura>> -de uso puramente descriptivo, que permite visualizar de alguna manera el papel determinante de lo económico- no sólo no puede convenir a una representación de la articulación de la realidad social y, por consiguiente, de ese papel determinante, sino que a la larga se ha revelado desastrosa en más de un aspecto. Es indudable que desconfiar de esa imagen sólo puede reportar ventajas: en lo que a mí respecta, hace tiempo que no la empleo en el análisis del Estado.*

Nicos Poulantzas<sup>1</sup>

El presente proyecto de tesis plantea explicar y describir, a partir del estudio de caso, las relaciones de poder a las que están expuestos los conductores de la empresa multinacional Uber en la Ciudad de México, a través de cuatro niveles de análisis: *el económico, el político, el tecnológico y el personal*. Para realizar esto, la actual investigación parte tanto del contexto político-económico de la empresa Uber (ubicada en el sector servicios de las sociedades post-industriales), como del concepto relaciones de poder en la noción de Michel Foucault. De este modo, al estar los conductores de Uber bajo relaciones sociales complejas y novedosas, desde la concepción foucaultiana es posible estudiar los mecanismos mediante los cuales se ejerce el poder en la relación laboral que sostienen con: la empresa Uber, el automóvil, el teléfono inteligente, así como con las regulaciones del gobierno y el cliente.

Para explicar y describir las relaciones de poder a las que está sometido el conductor de la empresa Uber, el proyecto de tesis está compuesto por cuatro capítulos. El primer capítulo se titula, “La dimensión política del trabajo”; el segundo capítulo se llama, “Contexto histórico de la empresa Uber y su llegada a México”; el tercer capítulo lleva por nombre, “Estudio empírico de Caso”, y el cuarto capítulo se titula, “¿Destrucción definitiva del trabajo?”.

### I

El primer capítulo, “La dimensión política del trabajo”, tiene por objetivo brindar antecedentes del tránsito del modelo de trabajo fabril clásico de las sociedades industriales hacia modelos laborales que se desarrollan en el sector servicios, que utilizan y aplican el conocimiento mediante las telecomunicaciones, la informática y la tecnología digital, como es el modelo de trabajo en Uber. Para ello, se analizan los siguientes conceptos: las relaciones de poder en la acepción foucaultiana; el trabajo en los sentidos productivo e improductivo, trabajo inmaterial, trabajo autónomo y trabajo no clásico; la reconversión industrial como mecanismo y estrategia acumulativa; la flexibilización externa, interna y salarial, y el relaciones industriales para ubicar el conflicto entre los factores de la producción, es decir,

---

<sup>1</sup> Nicos Poulantzas. *Estado, Poder y Socialismo*. Madrid: siglo veintiuno editores, 1980. p. 11.

el capital y el trabajo. Por tanto, este bagaje conceptual conforma el pilar teórico-argumentativo sobre el cual se apoya esta investigación.

Para explicar el problema propuesto, se recurrió a diversos autores que, durante las últimas décadas y desde diferentes perspectivas, han estudiado los cambios que ha sufrido el trabajo, entendiendo este último como un concepto, pero también y desde la visión marxista como la actividad vital. Esta investigación acudió a distintos autores que han reflexionado la transformación del trabajo fabril hacia las sociedades de los servicios. La relevancia de presentar los autores y los conceptos en esta introducción yace en la necesidad de describir y entender el tipo de trabajo que efectúan los conductores de Uber, así como la naturaleza y el funcionamiento de la empresa que, para juicio de esta investigación, es producto de la reconversión productiva de los años 70 y 80. Por lo cual, antes de brindar una primera aproximación con respecto a los autores y conceptos utilizados, es menester conocer de forma breve el contexto de esta investigación.

En sus *Manuscritos económicos filosóficos de 1844*, Carlos Marx elaboró una definición en torno al concepto trabajo, calificándolo como “la actividad vital”<sup>2</sup>. De igual forma, Federico Engels en su obra, *El papel del trabajo en la transformación del mono en hombre*, expuso que el trabajo es la fuente de la riqueza que, en conjunto con la naturaleza, logra crear y conformar al ser humano. Asimismo, en el *Manifiesto del Partido Comunista*, en *La ideología alemana*, y el tomo I volumen 3 de *El capital*, ambos autores exponen que si bien, el trabajo es una necesidad, durante el momento de transición del feudalismo al capitalismo, los medios de trabajo fueron separados de los productores (esto es el despojo del que Marx habla en *la llamada acumulación originaria del capital*) para posteriormente ser apropiados por unos cuantos. En este proceso ocurrió una doble dominación: sobre la naturaleza y sobre el ser humano, la primera sucede como resultado del trabajo humano, en palabras de Engels “obliga así a servirle, la domina”<sup>3</sup>; con respecto al ser humano porque transforma la actividad vital en un medio de existencia desprendido del trabajador, originando tres efectos: a) el nacimiento de la propiedad privada; b) la separación por medio del despojo y la violencia, que acentuó la relación de subordinación de los desposeídos en una lucha irresoluble y continua entre el trabajo y el capital, y c) aunado a la propiedad privada y al desprendimiento, se consolidaron las tendencias del capital por la acumulación y la generación de mayores ganancias en conjunto con el incremento del comercio entre ciudades. Esto último propició la separación entre producción y circulación, que a su vez generó la especialización y la división del trabajo, para que finalmente arribaran las manufacturas.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Carlos Marx. *Manuscritos económicos filosóficos de 1844*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular, 1984. p.75.

<sup>3</sup> Federico Engels. *El papel del trabajo en la transformación del mono en hombre*. México, Distrito Federal: Grupo Editorial Éxodo, 2008. p. 16.

<sup>4</sup> Carlos Marx y Federico Engels, *Manifiesto del Partido Comunista*, México: Ediciones El Caballito, 2010. pp. 71-72. Carlos Marx y Federico Engels, *La ideología alemana*, México: Ediciones El Caballito, 2013. pp. 74-



En el *Manifiesto del Partido Comunista*, Marx y Engels apuntan que, debido al incremento de los mercados, la manufactura no pudo responder ante la demanda, trayendo consigo el uso de la maquinaria y de la energía, como el vapor, en el proceso productivo. En el tomo I volumen 2 de *El Capital*, Marx explica de forma detallada el tránsito de la manufactura a la gran industria, exhibiendo de forma clara las tendencias del capital hacia la acumulación y la generación de mayores ganancias, con el advenimiento del sistema fabril que se sustenta en el papel central de la máquina. En esta obra, el filósofo alemán brinda un bosquejo del siguiente elemento de las tendencias del capital hacia la sustitución del ser humano por la máquina, mediante el saber social acumulado por el capital. Esto puede corroborarse en el volumen 2 de sus *Elementos Fundamentales de la Crítica de la Economía Política (Grundrisse)*, a partir del concepto *General Intellect*, mediante el cual Carlos Marx menciona que, el elemento crucial en las tendencias del capital se halla en el conocimiento y la ciencia al servicio (subordinada) en beneficio del nivel superior de la gran industria. Como consecuencia de esta evolución del capital ocurrió la sustitución del ser humano por la maquinaria.<sup>5</sup>

A partir del concepto *General Intellect*, Carlos Marx esboza un componente en la evolución del capital, pero, para explicar con mayor precisión los resultados de esta sustitución del ser humano por la máquina por medio del saber social acumulado (conocimiento), es importante acudir al sociólogo estadounidense Daniel Bell en su libro, *El advenimiento de las sociedades post-industriales*. En esta obra, el sociólogo estadounidense, al igual que Marx, bosqueja las repercusiones que tiene el elemento del conocimiento sobre las tendencias del capital (la acumulación y la generación de mayores ganancias) sólo que, para Bell, este elemento absorbido por el capital manifiesta el cambio de las sociedades industriales a las sociedades post-industriales. Mientras que, las sociedades industriales se basan en la producción de bienes donde la máquina organiza la vida en el interior de la fábrica, y el uso de la energía sustituye los métodos tradicionales de las sociedades pre-industriales que se centraban en la fuerza corporal bruta, en la época industrial sólo se ocupa la proporción necesaria de fuerza para la producción. En cambio, las sociedades post-industriales están enfocadas en los servicios y se centran no en la máquina ni en la fuerza corporal bruta, sino en el conocimiento. En este tránsito, según Bell, otro elemento de estas nuevas tendencias es la paulatina desaparición del obrero industrial, por el trabajador de cuello blanco.<sup>6</sup>

---

100. Karl Marx. *El capital, crítica de la economía política. El proceso de producción del capital*. Vol. 3. T. 1. México, Distrito Federal: siglo veintiuno editores, 2013. pp. 891-954.

<sup>5</sup> Carlos Marx y Federico Engels, *Manifiesto del Partido Comunista*, México: Ediciones El Caballito, 2010. pp. 71-72. Karl Marx. *El capital, crítica de la economía política. El proceso de producción del capital*. Vol. 2. T. 1. México: siglo veintiuno editores s.a., 2013. pp. 574-58. Carlos Marx. *Elementos Fundamentales de la Crítica de la Economía Política (Grundrisse)* 1857-1858. Vol. 2. México: siglo veintiuno editores, 2016. pp. 216-236.

<sup>6</sup> Daniel Bell. *El Advenimiento de la sociedad post-industrial*. Madrid: Alianza Editorial, 1994. pp. 27 y 149-154.

La obra de Daniel Bell es de suma importancia para la actual investigación no sólo porque brinda una introducción al contexto político, económico, social y laboral contemporáneo, también, marca la centralidad que el conocimiento ha tenido y tiene para el capitalismo. Conocimiento que será asimilado y que es el elemento fundamental en las actuales tendencias del capital. Esta transformación del sector secundario al sector terciario bajo la centralidad del saber social acumulado e interiorizado por el capital, el proyecto de tesis lo identifica durante la década de los años 70, cuando el capitalismo sufrió una fuerte crisis en torno a la producción y distribución debido a la imposibilidad de los modelos productivos, fordista y taylorista, por llevar a cabo las exigencias del capital; aunado a la fortaleza del Estado de bienestar y a la articulación de las organizaciones obreras por conseguir mejoras salariales, el capital se enfrascó en la tarea de reestructurar la producción como estrategia de acumulación. Dicha estrategia permitió observar las nuevas tendencias del capital, puesto que la producción se sostiene por medio de la acumulación flexible, en la integración de cadenas de valor global y la automatización de la maquinaria que consistió en introducir la informática y las telecomunicaciones al proceso productivo.<sup>7</sup> Según Jeremy Rifkin, “[...] las nuevas tecnologías basadas en los ordenadores prometen la sustitución de la propia mente humana, poniendo máquinas pensantes allí donde existen seres humanos, en cualquiera de los muchos ámbitos existentes en la actividad económica”<sup>8</sup>.

Los párrafos anteriores subrayan una característica que, para efectos de este proyecto, permite remarcar el conflicto latente e inacabado entre el capital y el trabajo, es decir, la relación y lucha incesante entre dominadores y dominados por el ejercicio del poder. Esto último, remite a la noción de las relaciones de poder estrictamente en el sentido foucaultiano, puesto que es el concepto óptimo para desentrañar los ejercicios de poder y resistencias que atraviesan el esquema de trabajo en la empresa Uber.

Aunado al estudio de las condiciones materiales en que se encuentra el chofer que labora en Uber, se utiliza la noción de poder formulado por Michel Foucault como “un conjunto de acciones que se inducen y se encuentran formando una sucesión [...] se trata de un modo de acción de algunos sobre algunos otros”<sup>9</sup>. La definición foucaultiana de poder permite indagar los discursos y ejercicios que logran encubrirse bajo una aplicación, un teléfono inteligente, una norma de movilidad, un reglamento de tránsito, o bajo el mismo cliente. De modo que, las relaciones de poder al estar presentes en las relaciones sociales que atraviesan los discursos y los cuerpos, y, por ende, también están presentes en el proceso productivo, se muestran como mecanismos y juegos de fuerzas capaces de regular toda la vida del trabajador (o en el lenguaje de la empresa Uber, del socio) y que si bien, a simple vista es imposible detectar estos ejercicios, están presentes todo el tiempo. Pero, previo a explicar las relaciones

---

<sup>7</sup> Rubén Trejo. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012. pp. 21-28.

<sup>8</sup> Jeremy Rifkin. «El fin del trabajo.» *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*. México: Paidós, 1996. p. 25. Recuperado el 27 de julio de 2018. <<http://www.economia.unam.mx/biblioteca/redeco/Pdf/articulos/Pol/RifkinFinTrabajo.pdf>>.

<sup>9</sup> Michel Foucault. «El sujeto y el poder.» *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 50. No. 3, (julio-septiembre de 1988): pp. 12 y 14.

de poder que cruzan el modelo de trabajo Uber y al conductor, es necesario definir qué tipo de trabajo es el que realizan los conductores de Uber para sólo así averiguar los ejercicios de poder, y si existe alguna forma de resistencia.

En líneas previas se expuso no sólo el conflicto entre los dos factores de la producción (el capital y el trabajo), también se esbozó el contexto de esta investigación y el eje foucaultiano que permitirá desarrollar este estudio. A continuación, y con la finalidad de esclarecer las relaciones de poder a las que está sometido el conductor de la empresa Uber, se desarrolla un primer acercamiento en torno a los conceptos como a los autores abordados en el actual proyecto. Esto último permite analizar el problema propuesto que es explicar la relación de dominio que impera entre el capital y el trabajo, específicamente y para fines de esta tesis, para entender el tipo de trabajo que ejecutan los conductores y el funcionamiento de la empresa Uber como producto de la reconversión industrial de los años 70 y 80.

Este estudio no busca hacer una oda al concepto trabajo, sino investigar su dimensión política, con base en la discusión que Carlos Marx sostuvo en sus obras, *Historia crítica de la teoría de la plusvalía*, y el segundo volumen de sus *Elementos Fundamentales para la Crítica de la Economía Política (Grundrisse)*. En la primera obra, el filósofo alemán realizó una invaluable aproximación al definir y diferenciar el trabajo productivo del trabajo improductivo, en palabras de Marx: “[el] trabajo productivo es el que produce mercancías; trabajo improductivo, el que produce servicios personales”<sup>10</sup>. Mientras que, en la segunda obra, el filósofo alemán bosqueja el siguiente elemento en función de las tendencias del capital, que se centra en el saber social acumulado (conocimiento) o *General Intellect*, que es asimilado y manipulado para los fines del capital.

Las obras previamente mencionadas de Carlos Marx son útiles para esta investigación debido a que, permiten recuperar la discusión sobre el trabajo productivo, improductivo y el *General Intellect*, y así, utilizar estos conceptos para explicar el cambio de paradigma que ocurrió en las décadas de los años 70 y 80, cuando se llevaron a cabo una serie de conflictos en la distribución económica fruto de la fuerte crisis de los sistemas productivos, fordista y taylorista, que culminaron en la transformación e implementación de mecanismos novedosos de acumulación y producción. Pese a que los modelos productivos fordista y taylorista fueron característicos del siglo XX, es importante mencionar que durante las últimas dos décadas sufrieron una reestructuración que penetró directamente sobre las concepciones del concepto trabajo en su sentido fabril, clásico, productivo y material, en palabras de Ricardo Antunes<sup>11</sup>:

[...] se verificó una *desproletarización del trabajo industrial, fabril*, en los países capitalistas avanzados, con mayor o menor repercusión en las áreas industrializadas del Tercer Mundo. En otras palabras, hubo una

---

<sup>10</sup> Carlos Marx. *Historia crítica de la teoría de la plusvalía I*. T. I. México: Fondo de Cultura Económica, 1945. p. 189. Recuperado el 5 de julio de 2018. <<https://es.scribd.com/doc/100711856/carlos-marx-historia-critica-de-la-teoria-de-la-plusvalia-tomo-i>>.

<sup>11</sup> Manuel Alejandro Ibarra Cisneros y Lourdes Alicia González Torres. «La Flexibilidad laboral como estrategia de competitividad y sus efectos sobre la economía, la empresa y el mercado de trabajo.» *Contaduría y Administración*, no. 231, (mayo-agosto de 2012): pp. 34-35. Recuperado el 3 de julio de 2018. <<http://www.ejournal.unam.mx/rca/231/RCA000023103.pdf>>.

disminución de la clase obrera industrial tradicional. Pero, paralelamente, se efectuó una notoria expansión del trabajo asalariado, a partir de la enorme ampliación de asalariados en el sector de servicios; se verificó una significativa heterogenización del trabajo [...]”<sup>12</sup>

Aunado a la crisis productiva de las sociedades industriales, ocurrió el auge del neoliberalismo como una etapa económica, política y social alternativa ante la fortaleza del Estado benefactor y la influencia de los sindicatos, como indica Antunes: “Se trataba, entonces de implementar nuevos mecanismos y formas de acumulación, capaces de ofrecer respuestas al cuadro crítico que se diseñaba especialmente a partir de la eclosión de las luchas sociales de 1968 [...]”<sup>13</sup>. Sumado el neoliberalismo y la estrategia productiva por parte del capital para realizar formas novedosas de producir, continúa Antunes, “[...] se gestó la llamada empresa flexible o *liofilizada*. Esta transformación estructural tuvo fuerte impulso después de las victorias del neoliberalismo, cuando el nuevo recetario, un nuevo diseño ideológico-político se presentó como alternativa de dominación en sustitución del *welfare state*”<sup>14</sup>.

Esta reestructuración no sólo transformó el proceso productivo, sino que brindó una imponderable solución por medio de la flexibilidad laboral tanto de las rígidas normas de protección emitidas por el Estado, como de la participación férrea de las ideologías en defensa del movimiento obrero como son el socialismo, el comunismo y el anarquismo.<sup>15</sup> Así, por un lado tenemos la reconversión industrial como estrategia de acumulación y la flexibilización, por el otro, la transformación de la actividad vital mediante la creación de nuevos perfiles de trabajo donde el empleado debe ser polivalente, es decir, tiene que realizar tareas específicas de manera multifuncional. Esta serie de cambios impactaron directamente sobre el trabajo en los sectores agrícola, industrial y de servicios.<sup>16</sup>

Con base en este contexto económico, político, social y laboral, más la caída de la Unión Soviética y lo que denominó Enrique de la Garza Toledo como “la decadencia de las ideologías relacionadas con el movimiento obrero”<sup>17</sup>, se presencié la fractura de las

---

<sup>12</sup> Ricardo Antunes. *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre las metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo*. Brasil: Cortez Editora, 2001. p. 53. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://catedralibrets.files.wordpress.com/2015/04/ricardo-antunes-adios-al-trabajo.pdf>>.

<sup>13</sup> Ricardo Antunes. «Diez tesis sobre el trabajo del presente y una hipótesis sobre el futuro del trabajo.» *Realidad Económica*, no. 232, (16 de noviembre al 31 de diciembre de 2007): p. 33. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://cdamcheguevara.files.wordpress.com/2012/06/antunes-trabajo-sintetico.pdf>>.

<sup>14</sup> *Ibid.*, pp. 33-34.

<sup>15</sup> Enrique de la Garza Toledo y Juan Manuel Hernández. «Fin del trabajo o trabajo sin fin.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Tratado Latinoamericano de Sociología del trabajo*. México, Distrito Federal: El Colegio de México: FLACSO: UAM: Fondo de Cultura Económica, 2000. pp. 755-756.

<sup>16</sup> Adrián Sotelo Valencia. «El trabajo inmaterial en el ciclo material del capital y la determinación de las clases sociales en el capitalismo contemporáneo.» *Caderno CRH*, vol 27. No. 70, (enero/abril 2014): pp. 47-59. Recuperado el 30 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632193004.pdf>>. Claus Offe. «¿Es el trabajo una categoría sociológica clave?» Offe, Claus. *La sociedad del trabajo. Problemas estructurales y perspectivas de futuro*. Madrid: Alianza Editorial, 1984. pp. 17-51

<sup>17</sup> *Op., cit.*, p. 756.

identidades del trabajador, esto es, la teoría sobre el fin del trabajo o la pérdida de la centralidad del trabajo defendida por el sociólogo alemán Claus Offe<sup>18</sup>:

A mediados de los noventa surgió una teoría que, derivada de la del fin del trabajo de la década anterior y de la postmodernidad, planteó en términos sociológicos [...] que la inestabilidad de las ocupaciones en la Nueva Economía se traducía en trayectorias laborales fragmentarias [...] como nueva característica del mercado laboral y que la decadencia del Estado benefactor junto con sus sistemas de relaciones industriales, implicaría una pérdida de identidad con el Trabajo.<sup>19</sup>

Como resultado del cambio productivo, a finales del siglo XX, el filósofo francés Gilles Deleuze, en su breve texto, *Post-scriptum sobre las sociedades de control*, recuperó varias discusiones en torno al cambio del paradigma productivo. En primera instancia, a través de Deleuze es posible vislumbrar el tránsito de lo que Michel Foucault denominó sociedades disciplinarias a las sociedades de control, en donde los acomodados por parte del capital depositan al trabajador hacia el campo de los servicios (justo aquí reaparece la discusión de Marx en torno al trabajo productivo e improductivo, y el de las sociedades post-industriales de Daniel Bell). La segunda discusión que es posible extraer sobre el texto del filósofo francés es que, además de la desproletarización del trabajo industrial hacia el trabajo en el sector servicios, la flexibilización y la automatización de los procesos productivos, se muestra el poderío de las empresas multinacionales como las más beneficiadas (como es el caso de la empresa Uber) al producir mediante cadenas de valor a escala global.<sup>20</sup>

Asimismo, a través de estos nuevos perfiles de trabajo fruto de la reconversión industrial, de la flexibilidad y de la desproletarización del trabajo secundario, industrial o fabril, es que la corriente del *autonomismo italiano*<sup>21</sup> conformada por Maurizio Lazaratto, Antonio Negri,

---

<sup>18</sup> Véanse André Gorz. *Adiós al proletariado: Más allá del socialismo*. Barcelona: El viejo topo, 1980. Recuperado el 28 de julio de 2018. <<https://es.scribd.com/doc/102871690/1980-Andre-Gorz-Adios-al-proletariado-Mas-alla-del-socialismo>>. Jeremy Rifkin. «El fin del trabajo.» *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*. México: Paidós, 1996. pp. 23-35. Recuperado el 27 de julio de 2018. <<http://www.economia.unam.mx/biblioteca/redco/Pdf/articulos/Pol/RifkinFinTrabajo.pdf>>. Claus Offe. «¿Es el trabajo una categoría sociológica clave?» Offe, Claus. *La sociedad del trabajo. Problemas estructurales y perspectivas de futuro*. Madrid: Alianza Editorial, 1984. pp. 17-52.

Ricardo Antunes. *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre las metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo*. Brasil: Cortez Editora, 2001. p. 53. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://catedralibrets.files.wordpress.com/2015/04/ricardo-antunes-adios-al-trabajo.pdf>>. Adrián Sotelo Valencia. «Flexibilidad y fragmentación del mundo del trabajo: debate teórico.» *Lutas & Resistências*, vol. 2. No. 3, (2º sem. 2007): pp. 10-21. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<http://www.uel.br/grupo-pesquisa/gepal/revista3aedicao/lr3-1-adrian.pdf>>.

<sup>19</sup> Enrique de la Garza Toledo. «Trabajo no clásico y Flexibilidad.» *Caderno CRH*, vol. 26. No. 68, (mayo-agosto de 2013): pp. 325-326. Recuperado el 3 de julio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632191007.pdf>>.

<sup>20</sup> Véanse Gilles Deleuze. «Post-scriptum sobre las sociedades de control.» *Polis*, no. 13, (2006): pp. 1-7. Recuperado el 5 de mayo de 2018. <<http://polis.ulagos.cl/index.php/polis/article/view/431/777>>. Mauricio Lascaraín Fernández. «Empresas Multinacionales y sus efectos en los países menos desarrollados» *Economía: Teoría y práctica*, no. 36 (enero-junio de 2012): p. 85. Recuperado el 19 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/2811/281125196003.pdf>>. Franco Berardi (Bifo). *Generación Post-Alfa. Patologías e imaginarios en el semio capitalismo*. Buenos Aires: Tinta Limón, 2007. pp. 45-46 y 63.

<sup>21</sup> Ariel Fazio. *El trabajo inmaterial como problema de la filosofía política*, Buenos Aires: E-Book, 2006. p. 5. Recuperado el 15 de julio de 2018. <<http://serbal.pntic.mec.es/~cmunoz11/fazio48.pdf>>.

Paolo Virno y Michel Hardt propuso el concepto de trabajo inmaterial como aquel que es “[...] realizado en las esferas de la comunicación, publicidad y *marketing*, propias de la sociedad de los *logos*, de las *marcas de lo simbólico de lo involuntario, y de lo superfluo, de lo informacional*”<sup>22</sup>.

El trabajo inmaterial, como el de la empresa Uber, además de ser producto de la caída del Estado de bienestar, de la reconversión industrial y de la flexibilidad, se entiende como el trabajo que se realiza durante la producción denominada posfordista o, según Gilles Lipovetsky, el capitalismo “Fase III”. Lipovetsky expone en su obra, *La felicidad paradójica*<sup>23</sup>, que las fases I y II del capitalismo se basaron en la producción estandarizada, pero que, esta tercera fase puso en tela de juicio la producción en serie donde a través de la publicidad, las empresas “ponen en marcha nuevos modos de estimulación de la demanda [...] ya no se trata de producir primero para vender después, sino de vender para producir, ya que el consumidor final se ha convertido en una especie de <<comisionante>> del producto”<sup>24</sup>. Esta cita de Lipovetsky se acerca al concepto de trabajo no clásico de Enrique de la Garza Toledo, donde manifiesta que “[...] el cliente en estos trabajos no puede verse como un ente pasivo que compra y consume, porque lo que compra no se llega a generar sin su propia actividad”<sup>25</sup>.

Regresando al planteamiento de Antonio Negri y Maurizio Lazzarato, lo que define a esta nueva época es el trabajo inmaterial como una articulación novedosa de la relación entre el capital y el trabajo que se caracteriza por: a) haber innovado los esquemas productivos tradicionales al incorporar al ciclo productivo tanto la producción como el consumo para la formación de subjetividades; b) transformar las relaciones laborales, puesto que la centralidad del trabajo material es tomado por el trabajo vivo y dirigido hacia la información y la intelectualización de la producción; c) ocurre el cambio del operario en masa hacia el modelo posfordista como un operario social; d) el desvanecimiento de la fábrica provoca los fenómenos de la deslocalización o desterritorialización del trabajo y del trabajador, es la pérdida de la centralidad del trabajo o el fin del trabajo: “[...] la plusvalía deja de ser un resultado directo del trabajo, debido a que, la explotación es ahora organizada o por pequeñas y medianas unidades productivas, o se trata de auto-explotación y auto-organización por parte de los “individuos empresa” ”<sup>26</sup>. A su vez, las fábricas durante las sociedades posfordistas se

---

<sup>22</sup> Ricardo Antunes. «Diez tesis sobre el trabajo del presente y una hipótesis sobre el futuro del trabajo.» *Realidad Económica*, no. 232, (16 de noviembre al 31 de diciembre de 2007): pp. 34-34. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://cdamcheguevara.files.wordpress.com/2012/06/antunes-trabajo-sintetico.pdf>>.

<sup>23</sup> Véase Gilles Lipovetsky. *La felicidad paradójica. Ensayo sobre la sociedad de hiperconsumo*. México, Distrito Federal: Editorial Anagrama, 2013. pp. 71-89.

<sup>24</sup> Gilles Lipovetsky. *La felicidad paradójica. Ensayo sobre la sociedad de hiperconsumo*. México, Distrito Federal: Editorial Anagrama, 2013. pp. 71 y 73.

<sup>25</sup> Enrique de la Garza Toledo. «Trabajo no clásico y Flexibilidad.» *Caderno CRH*, vol. 26. No. 68, (mayo-agosto de 2013): p. 318. Recuperado el 3 de julio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632191007.pdf>>.

<sup>26</sup> Pedro Giordano y Juan Montes Cató. «Diez tesis sobre el trabajo inmaterial.» *Revista GPT Gestión de las Personas y Tecnología*, no. 14, (Agosto 2012): p. 15.

caracterizan por ser no-lugares que configuran trabajadores autónomos de la influencia del capitalista, por lo que, supuestamente, el empresario ya no controla directamente el proceso productivo haciendo más difícil diferenciar entre tiempo de trabajo productivo y tiempo libre, gestándose así<sup>27</sup>: el “tiempo de trabajo global, término que deja de lado la antigua división entre tiempo productivo y tiempo de goce”<sup>28</sup>.

Aunque pareciera que, al interior de los esquemas contemporáneos del capitalismo, ya sea en el capitalismo fase III o en las sociedades de control, es difícil detectar el conflicto existente dentro de las relaciones de poder; aunado a que la identidad y la misma actividad del trabajador han intentado ser difuminadas por parte del capital durante la producción del trabajo posfordista con propuestas conceptuales como las de Claus Offe, de la mano de autores como Adrián Sotelo Valencia, Ricardo Antunes, Paula Marcelino<sup>29</sup> y Richard Hyman, es posible detectar que sí hay ejercicios de poder dentro del esquema productivo contemporáneo, y que, además, estos ejercicios de unos sobre otros conllevan conflictos que pueden o no culminar en resistencias. Según Adrián Sotelo Valencia, “el sujeto asalariado, que vende su fuerza de trabajo (manual o cognoscitiva) y es explotado por el capital, que transforma la naturaleza, que produce medios de producción y de consumo, y que crea el plusvalor que aumenta la acumulación de capital definitivamente pertenece a la clase

---

<sup>27</sup> Véanse Maurizio Lazzarato y Antonio Negri. *Trabajo inmaterial, Formas de vida y producción de subjetividad*. Río de Janeiro: DP&A editora, 2001. Adrián Sotelo Valencia. «El trabajo inmaterial en el ciclo material del capital y la determinación de las clases sociales en el capitalismo contemporáneo.» *Caderno CRH*, vol. 27. No. 70, (enero-abril 2014): pp. 47-59. Recuperado el 30 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632193004.pdf>>. Pedro Giordano y Juan Montes Cató. “Diez tesis sobre el trabajo inmaterial” *Revista GPT Gestión de las Personas y Tecnología*, no. 14, (Agosto 2012): pp. 12-21. Martha Helena Barreto. «La industria del network marketing y la producción de nuevas subjetividades.» *Nómadas*, no. 43, (octubre de 2015): pp. 75-93. Recuperado el 26 de julio de 2018. <[http://nomadas.ucentral.edu.co/nomadas/pdf/nomadas\\_43/43\\_5B\\_la\\_industria\\_del\\_network.pdf](http://nomadas.ucentral.edu.co/nomadas/pdf/nomadas_43/43_5B_la_industria_del_network.pdf)>. Maurizio Lazzarato. «Trabajo autónomo, producción por medio del lenguaje y general intellect.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): pp. 35-44. Recuperado el 7 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

Mauricio Lazzarato. «El ciclo de producción inmaterial.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): pp. 55-61. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

Mauricio Lazzarato. «Estrategias del empresario político.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): pp. 63-70. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

Mauricio Lazzarato y Antonio Negri. «Trabajo inmaterial y subjetividad.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): pp. 45-54. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

<sup>28</sup> *Op., Cit.*, p. 16.

<sup>29</sup> Véase Paula Regina Pereira Marcelino. *Terceirização e ação sindical. A singularidade da reestruturação do capital no Brasil* (Tese apresentada para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais. Linha de Pesquisa: Trabalho, Política e Sociedade.). Campinas: Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2008. Recuperado el 10 de noviembre de 2018. <[http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280871/1/Marcelino\\_PaulaReginaPereira\\_D.pdf](http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280871/1/Marcelino_PaulaReginaPereira_D.pdf)>.

obrera”<sup>30</sup>. Mientras que, Richard Hyman explica en su obra, *Relaciones industriales. Una introducción marxista*, que en todo tipo de relación laboral existe el conflicto y, al haber conflicto, es posible desentrañar las relaciones de poder. En palabras del autor: “Pero cuando existen relaciones de conflicto, el poder generalmente lo ejerce un individuo o un grupo sobre otros. El poder del empleador se funda, en efecto, en la sumisión de los empleados; y los trabajadores pueden imponer su propio control, solamente a expensas del empresario”<sup>31</sup>.

## II

El segundo capítulo de este estudio, “Contexto histórico de la empresa Uber y su llegada a México”, busca examinar a través de la indagación documental, el funcionamiento, las características y la forma en que surgió la empresa Uber, así como analizar el reglamento normativo, los requisitos y el funcionamiento de la aplicación en la Ciudad de México. Este segundo capítulo posibilita comprender los requisitos legales, los requisitos por parte de la empresa y las operaciones tecnológicas para que el conductor de Uber lleve a cabo su trabajo. Además, tiene como objetivo que la información recopilada facilite explicar cuáles son los conflictos legales, laborales y tecnológicos por los que atraviesa el conductor.<sup>32</sup>

Asimismo, este capítulo muestra algunos intentos de organización y protesta efectuados por parte de los conductores de la empresa Uber a nivel internacional y en la Ciudad de México, debido, principalmente, a sus condiciones adversas y desiguales del trabajo. Por último, aunque el tema sobre el funcionamiento de los conductores de taxi no es el objetivo de la actual investigación, en este capítulo se aborda un breve análisis sobre las acciones de movilización y protesta llevadas a cabo por taxistas de la Ciudad de México hacia la empresa Uber. Para realizar esto, se parte de la relación beligerante que sostienen conductores de taxi como de Uber, ya que, en algunos aspectos coinciden sus funciones, pues ejecutan un servicio de traslado individual y están sometidos a problemas comunes (ambos son trabajadores por cuenta propia). Sin embargo, dependen de regulaciones distintas, lo cual ha sido el detonante de actos de agresión y violencia física entre ambos tipos de conductores al desconocer que la persona detrás del volante es un trabajador sumido en dificultades similares como son el precio de la gasolina, estar expuestos a la inseguridad, a regulaciones por parte del gobierno y el papel fundamental que realiza el cliente.

---

<sup>30</sup> Adrián Sotelo Valencia. «El trabajo inmaterial en el ciclo material del capital y la determinación de las clases sociales en el capitalismo contemporáneo.» *Caderno CRH*, vol 27. No. 70, (enero-abril 2014): p. 57. Recuperado el 30 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632193004.pdf>>.

<sup>31</sup> Richard Hyman. *Relaciones industriales. Una introducción marxista*. Madrid, España: H. Blume Ediciones, 1981. p. 37.

<sup>32</sup> Se agradece a Eduardo Vargas Escobar por compartir con la presente investigación su tesis para obtener el grado de maestro. Véase Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 72-100.



Desde la llegada de la Empresa de Redes de Transporte (ERT) Uber a la Ciudad de México, el 2 de agosto del año 2013, se ha enfrentado a diversos conflictos, como ocurrió en el año 2015, cuando taxistas capitalinos acusaron a la empresa de “competencia desleal”. Ante esto, las autoridades respondieron mediante la ejecución de regulaciones sobre Uber, en específico, sobre los conductores.<sup>33</sup> Estas regulaciones se expidieron el 15 de julio de 2015 con la publicación del *Decreto Uber* en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*<sup>34</sup>. En dicho Decreto, se implementó una serie de requisitos, por ejemplo, el *Fondo para el Taxi*, mediante el cual las autoridades pueden exigir uno punto cinco por ciento del total de la tarifa efectuada en cada viaje de los conductores.<sup>35</sup>

De este modo, con el arribo de las Empresas de Redes de Transporte Basadas en Aplicaciones Móviles (ERT) en la Ciudad de México es posible bosquejar una consecuencia de la reconversión industrial: la aparición de aplicaciones y el uso de teléfonos inteligentes sobre el servicio de transporte.<sup>36</sup> Al mismo tiempo, la empresa Uber muestra una nueva modalidad de trabajo en México al gestionar un modelo de transporte donde, según ésta sólo es un “[...] proveedor de una aplicación tecnológica a particulares que prestan el servicio de transporte de pasajeros de manera independiente al servicio público de transporte [...]”<sup>37</sup>.

Si bien, el servicio de transporte individual presenta una relación laboral no clásica donde los ingresos dependen tanto si el vehículo es propio o de otra persona y estos se miden por medio del kilometraje, recorridos, o en relación de la oferta y la demanda, la empresa Uber es un ejemplo perfecto de la flexibilización tanto del mercado, como del proceso del trabajo en la rama del sector servicios, ya que, el trabajo de chofer de automóvil entra en otra categoría diferente de la flexibilización en cuanto al trabajo manufacturero o industrial.<sup>38</sup> Uber como empresa cuenta con algunos centros físicos, sin embargo, el proceso del trabajo se realiza tanto de forma digital (cabe destacar la importancia de la aplicación dado que no sólo conecta a los usuarios con los conductores, asimismo ejerce control sobre el trabajo con la calificación de una a cinco estrellas) como presencial ( por ejemplo, durante el traslado

---

<sup>33</sup> Angélica Ferrer. «Taxistas contra Uber: la pelea por los pasajeros en el DF.» *Milenio*, 1 de enero de 2016. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <http://www.milenio.com/estados/taxistas-contra-uber-la-pelea-por-los-pasajeros-en-el-df>.

<sup>34</sup> Véanse Administración Pública del Distrito Federal. «Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones.» 15 de julio de 2015. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*. Recuperado el 20 de junio de 2018. pp. 1-12. <[http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf](http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf)>.

<sup>35</sup> Véanse Francisco González de Cossío. «El caso Uber en México: un cri de coeur» (s.f.). Recuperado el 5 de julio de 2018. <<http://www.gdca.com.mx/PDF/competencia/EL%20CASO%20UBER.pdf>>. Expansión. «10 Datos sobre la ruta que ha seguido Uber en la Ciudad de México» *Expansión*, 13 de abril de 2016. Recuperado el 18 de julio de 2018. <<https://expansion.mx/empresas/2016/04/12/10-datos-sobre-la-ruta-que-ha-seguido-uber-en-la-ciudad-de-mexico>>.

<sup>36</sup> Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa. «Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?» *Espacios Públicos*, vol. 19. No. 47, (septiembre-diciembre de 2016): p. 158. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>>.

<sup>37</sup> *Ibid.*, p. 159.

<sup>38</sup> *Ibid.*, pp. 167-168.

existe contacto directo entre el prestador del servicio y el cliente), lo cual desarticula la estructura de trabajo clásico y trae consigo un nuevo proceso de control del trabajo al ser intervenido por la empresa, las autoridades y el nuevo personaje que participa en la producción: el cliente. Y al ser el conductor, según Uber, un contratista independiente, no sólo queda imposibilitado de exigir prestaciones de cualquier tipo, sino que, en materia legal, no es clasificado como un trabajador debido a que Uber es una empresa multinacional de tecnología, y ésta reconoce que no emplea a terceros para realizar servicios de transporte.<sup>39</sup> Ante este bombardeo sobre el conductor, ¿cómo resiste al ejercicio constante del poder?

### III

El tercer capítulo titulado, “Estudio empírico de Caso”, es el apartado metodológico de la tesis. Este tercer capítulo expone los pasos empleados para descifrar, explicar y esclarecer las relaciones de poder que se ejercen sobre el conductor de la empresa Uber. Para lograr este objetivo, el proyecto utilizó: un método, una estrategia de investigación y tres herramientas de recolección de información que permitieron sustentar tanto los conceptos desarrollados en el primer capítulo como la investigación documental efectuada en el segundo capítulo, con la finalidad de esclarecer los ejercicios de poder a los que están sometidos los conductores de esta empresa.

Por lo tanto, en esta investigación se optó por el método de estudio de caso al ser “[...] la elección de un objeto por ser estudiado. [...] es mantener la unidad del todo, el esfuerzo por no perder el carácter unitario de la entidad que está siendo estudiada [...] el estudio de casos es el estudio de lo particular”<sup>40</sup>. A su vez, el estudio de caso es de gran ayuda, puesto que, bajo su guía es posible seguir una secuencia de investigación, que permite no perder de vista el objeto de estudio que es el conductor que trabaja en la empresa Uber. La secuencia de investigación del estudio de caso está formada por tres etapas: a) el diseño de la investigación; b) la recolección y análisis de la información, y c) la elaboración del informe.<sup>41</sup>

Siguiendo a Hans Gundermann Kröll, el estudio de caso reconoce dos polaridades de las cuales surgen cuatro vertientes o nociones del caso. Las polaridades se dividen en dos, por una parte, si los casos implican unidades empíricas o son construcciones teóricas, y por la otra, si los casos son acentuaciones específicas desarrolladas durante la investigación o fuera del proceso de investigación. Del cruce de estas dos polaridades surgen cuatro nociones de caso: a) estudios de caso que explican unidades empíricas específicas y desarrolladas durante

---

<sup>39</sup> Véanse Uber. «Legal. Uber B.V. Términos y condiciones.» 13 de diciembre de 2017. *Uber*. Recuperado el 27 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/legal/terms/mx/>>. Brian O’Keefe y Marty Jones. «How Uber plays the tax shell game.» *Fortune*, 22 de octubre de 2015. Recuperado el 14 de julio de 2018. <<http://fortune.com/2015/10/22/uber-tax-shell/>>.

<sup>40</sup> Hans Gundermann Kröll. «El método de los estudios de caso.» Tarrés, María Luisa (coord.). *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México, Distrito Federal: Colegio de México: FLACSO, 2013. p. 235.

<sup>41</sup> *Ibid.*, p. 252.

la investigación; b) estudios de caso que exponen entidades empíricas generales y previamente desarrolladas a la investigación; c) estudios de caso que exponen construcciones teóricas específicas, pero son el resultado del intercambio teórico y de evidencia durante la investigación, y d) estudios de caso que expresan construcciones teóricas, generales y previamente establecidas.<sup>42</sup>

Del cruce de estas cuatro nociones del caso, el proyecto eligió el inciso “c”, ya que la estrategia de investigación utilizada por el proyecto de tesis es la *estrategia marxista*, porque posibilita partir de lo concreto y formular abstracciones sin perder de vista la realidad, esto es, construir abstracciones con base en la evidencia arrojada por el objeto de estudio que es el conductor de la empresa Uber. Es partir de intuiciones, pensamientos, observaciones para la construcción de conceptos idóneos que permitan explicar las relaciones de poder a las que está sometido el conductor de la empresa Uber.<sup>43</sup>

Además, aunque esta tesis es de carácter cualitativo, no debe entenderse por esto una falta de control en la investigación. En cambio, este estudio de caso eligió tres herramientas de recopilación de información para cotejar y sustentar en evidencia concreta el primero y segundo capítulo de la investigación. Las tres herramientas son la observación, la documentación y la entrevista en profundidad. Con respecto a la observación se realizó de forma directa e indirecta. Directa puesto que, este proyecto se acercó de forma presencial con los conductores de Uber y, como se explica en el segundo capítulo, se observó el funcionamiento de la aplicación [véanse esquema número tres, el capítulo dos “Contexto histórico de la empresa Uber y su llegada a México” y el capítulo dos subapartado 2.1 “Estrategia Global: conformación de la empresa multinacional Uber”], las condiciones de trabajo de los conductores [véase el capítulo número cuatro] y permitió explicar las relaciones de poder a las que está sometido el conductor de Uber con evidencia que se muestra en los capítulos dos y cuatro [véase imagen número 17]. También se realizaron observaciones indirectas al acudir a otros trabajos e investigaciones previos que observaron las condiciones de trabajo del conductor de Uber. De igual forma, si bien, sí se tuvo contacto directo con conductores, la observación fue no participante, es decir, se recogió información sin intervenir en la vida de los conductores de la empresa Uber.<sup>44</sup> En cuanto a las entrevistas existen diferentes tipos entre las que se distinguen: las entrevistas estructuradas, no estructuradas y semiestructuradas. Dentro del tipo de entrevistas no estructuradas que, se

---

<sup>42</sup> *Ibid.*, pp. 231-239.

<sup>43</sup> Véanse Karl Marx. *Contribución a la Crítica de la Economía Política*. México: siglo veintiuno editores, 2016. p. 301. Enrique De la Garza Toledo. «El método del concreto abstracto concreto.» De la Garza Toledo, Enrique. *La metodología configuracionista para la investigación social*. Ciudad de México: UAM-I: Editorial Gedisa, 2018. pp. 75-94.

<sup>44</sup> *Op., cit.*, pp. 253-257. Con respecto a la Observación directa, indirecta y no participante véase María Teresa Fuertes Camacho. «La observación de las prácticas educativas como elemento de evaluación y de mejora de la calidad en la formación inicial y continua del profesorado.» *Revista de Docencia Universitaria* (Octubre-Diciembre 2011): pp. 237-258. Recuperado el 29 de octubre de 2018. <<http://red-u.net/redu/files/journals/1/articles/248/public/248-647-1-PB.pdf>>.

caracterizan por tener “un alto grado tanto de libertad como de profundidad [...] en una conversación más libre”<sup>45</sup>, se encuentran la entrevista terapéutica, la entrevista etnográfica clásica y la entrevista en profundidad. Siendo esta última la que se opera debido a “su carácter holístico [...] y el grado de dirección con que se desarrolla la entrevista”<sup>46</sup>. Además, esta modalidad de entrevista también cuenta con su modelo operativo dividido en tres etapas: a) el proceso de interacción; b) el proceso de recolección de la información, y c) el proceso de registro de datos.<sup>47</sup>

Para sustentar todo el cuerpo conceptual en torno a la discusión sobre las relaciones de poder que atraviesan al conductor que labora en la empresa Uber, se realizaron seis entrevistas, a cinco socios y conductores de la empresa y a un exconductor Uber, sin importar que sean o no dueños del auto, así como en cualquiera de las modalidades de auto que permite circular el gobierno de la Ciudad de México. A su vez, se efectuó una entrevista a un chofer de taxi que opera en la Ciudad de México sin importar que sea dueño o no del taxi. El objetivo de estas siete entrevistas fue entablar un diálogo con los conductores en las modalidades de Uber y taxi para conocer qué conflictos enfrentan y si hay alguna manera de resistir ante ellos en los niveles *económico, político, tecnológico y personal*.<sup>48</sup>

Se eligieron estos cuatro niveles porque permiten comprender de manera oportuna dónde y cómo los conductores perciben los mayores conflictos en materia *económica, política tecnológica y personal*, y de qué forma resisten ante tales. Cabe aclarar que este proyecto de tesis optó por estos cuatro niveles porque, para juicio de esta investigación, se encuentran imbricados en la formación social, histórica y laboral de nuestra época (post-industrial), y darle más peso a uno u otro nivel podría generar que se pierda de vista alguna pista útil para fines de la investigación.

Se escogió el nivel *económico* porque es la base sobre la cual se produce y reproduce el tipo de trabajo en cuestión, es el lugar donde, según Roger Bartra, ocurren “[...] el conjunto de relaciones que establecen los hombres entre sí en el proceso de la producción social de la existencia”<sup>49</sup>. Se consideró el nivel *político* como el lugar donde se gesta la práctica política dentro de las estructuras políticas, siguiendo a Nicos Poulantzas “las estructuras políticas -lo que se llama superestructura política- de un modo de producción y de una formación social

---

<sup>45</sup> Fortino Vela Peón. «Un acto metodológico básico de la investigación social: la entrevista cualitativa.» Tarrés, María Luisa (coord.). *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México, Distrito Federal: El Colegio de México: FLACSO, 2013. p 69.

<sup>46</sup> *Ibid.*, p. 73.

<sup>47</sup> *Ibid.*, pp. 63-80.

<sup>48</sup> Se agradece a Eduardo Vargas Escobar por compartir con la presente investigación su tesis para obtener el grado de maestro. Véase Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 37-71.

<sup>49</sup> Roger Bartra. *Breve diccionario de sociología marxista*. México, Distrito Federal: Editorial Grijalbo, S.A., 1973. p. 123.

constituyen *el poder institucionalizado del Estado*<sup>50</sup>. Se seleccionó el nivel *tecnológico* porque, para esta investigación, es decisivo hacer un análisis directo sobre las tecnologías que se aplican en este nuevo tipo de trabajo, al considerar que Uber es producto de la reconversión industrial de los años 70 y 80, en la cual, se aplican la flexibilización, la informática y las telecomunicaciones en el proceso productivo. En palabras de Rubén Trejo:

[...] la tecnología de la información genera un nuevo régimen productivo al organizar, explotar y administrar en tiempo real a la fuerza de trabajo[...] El paradigma informático integró, a lo largo de varias décadas, las más diversas e innovadoras trayectorias tecnológicas: la microelectrónica, las computadoras, las telecomunicaciones y la optoelectrónica[...] Este desarrollo implicó un incremento de la capacidad productiva de la economía industrial y de servicios, y extendió los efectos de las TIC a los ámbitos social, cultural, lúdico y en general a la vida cotidiana.<sup>51</sup>

El último nivel que se escogió fue el *personal* y, como bien lo expone la cita anterior, la innovación tecnológica produjo un nuevo esquema productivo que no sólo transformó el trabajo fabril clásico, sino que logró implantar nuevas formas de relacionarse en la sociedad. Ejemplo de esto es el uso de teléfonos inteligentes, ya que en el modelo laboral de la empresa Uber el teléfono móvil es una herramienta de trabajo que tiene múltiples funciones laborales y extralaborales en la vida privada del conductor. Además, es importante analizar qué repercusiones existen sobre el chofer al flexibilizar los horarios de trabajo, es decir, cuando el conductor tiene la posibilidad de elegir y organizar su jornada laboral, de qué forma transforma esto su relación con familiares y amigos, ¿puede acudir el chofer a la escuela? ¿Cuenta con tiempo libre? O, ¿su tiempo libre consiste en trabajar? Todas estas interrogantes son parte de la vida personal del conductor y tienen fuertes repercusiones en la forma en que se relaciona cotidianamente fuera del automóvil y al desconectarse del teléfono móvil.<sup>52</sup>

#### IV

El cuarto y último capítulo, “¿Destrucción definitiva del trabajo?”, consta de tres partes. La primera constituye el apartado donde se llevan a cabo tanto las interpretaciones de las entrevistas como de las observaciones efectuadas a los conductores de Uber, cuyo objeto fue enriquecer y esclarecer, a partir de evidencia, las relaciones de poder que atraviesan al conductor. Es el apartado donde se develan, desde la visión de los informantes y con apoyo del análisis conceptual del primer capítulo, las formas en que el ejercicio sofisticado del poder traspasa las relaciones, y que si bien en un primer momento parecen flexibles y libres, demuestran que el slogan de Uber: “Eres tu propio jefe”<sup>53</sup> cae sobre una red milimétrica de

---

<sup>50</sup> Nicos Poulantzas. *Poder Político y Clases Sociales en el Estado Capitalista*. Madrid: Siglo Veintiuno Editores, 1997. p. 41.

<sup>51</sup> Rubén Trejo. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012. pp. 27 y 30.

<sup>52</sup> Pedro Giordano y Juan Montes Cató. «Diez tesis sobre el trabajo inmaterial.» *Revista GPT Gestión de las Personas y Tecnología*, no. 14, (Agosto 2012): p. 16.

<sup>53</sup> Uber. «Regístrate para conducir hoy.» s.f. *Uber*. Recuperado el 5 de octubre de 2018. <<https://www.uber.com/a/join>>.

poder que atraviesa al conductor y que es parte de un discurso que recubre nuevos métodos de control con términos como emprendedor o socio (como en el caso de la empresa Uber) y que, como dice Ricardo Antunes, manifiestan “[...] una forma oculta de trabajo asalariado y que permite la proliferación, en el escenario abierto por el neoliberalismo y por la reestructuración productiva de las distintas *formas de flexibilización salarial, de horario, funcional u organizativas*”<sup>54</sup>.

La segunda parte, interpreta los cuatro niveles de análisis en que se dividió el cuestionario de preguntas realizado al conductor de taxi, ya que, la tercera parte de este último capítulo visibiliza puntos que comparten ambos conductores y que pudieran ser retomados en próximas investigaciones para generar una propuesta cuyo objetivo sea incentivar el diálogo para contrarrestar la relación discordante que sostienen ambos tipos de conductores, pues, como se mencionó previamente, taxistas y conductores de Uber comparten rasgos y problemas comunes.

---

<sup>54</sup> Ricardo Antunes. «Diez tesis sobre el trabajo del presente y una hipótesis sobre el futuro del trabajo.» *Realidad Económica*, no. 232, (16 de noviembre al 31 de diciembre de 2007): pp. 35-36. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://cdamcheguevara.files.wordpress.com/2012/06/antunes-trabajo-sintetico.pdf>>.

## Capítulo I. Dimensión política del trabajo

*Este desbarajuste capitalista tiene su origen en el creciente empobrecimiento de las masas trabajadoras que son arrojadas a la calle por la máquina que las va a sustituir, multiplicando la producción a favor del Capital. Pero si la máquina le economiza mucho y en poco tiempo le llena al capitalista sus almacenes, resulta, sin embargo, que no hay compradores porque los trabajadores no han tenido con qué comprar, y los almacenes bien pueden permanecer repletos indefinidamente mientras esas mercancías no tengan comprador. Los obreros que han sido substituidos por la máquina han permanecido sin ocupación y sin dinero, y no teniendo dinero, es claro que nada podrán comprar ni nada podrán consumir.*

Librado Rivera<sup>55</sup>

### 1.1 La sociedad de los servicios

El trabajo es la manera en la que el ser humano transforma la naturaleza, es la acción mediante la cual el ser humano vierte elementos mentales y físicos de sí en el objeto que produce, dado que, a partir de los sentidos materializa sus pensamientos. Federico Engels en su breve obra, *El papel del trabajo en la transformación del mono en hombre*, expone que: “La fuente de toda riqueza es el trabajo [...] Lo es junto con la Naturaleza, proveedora de los materiales que el trabajo convierte en riqueza. Pero es muchísimo más que eso [...] el trabajo ha creado al propio hombre”<sup>56</sup>. Engels explica que el ser humano, a partir del trabajo, no sólo gestó el dominio sobre la Naturaleza, sino que éste precisó agrupar a un número mayor de miembros en la comunidad produciendo así la “*necesidad de decirse algo los unos a los otros*. [...] De la misma manera que el desarrollo gradual del lenguaje va necesariamente acompañado del correspondiente perfeccionamiento del oído, así también el desarrollo del cerebro va ligado al perfeccionamiento de todos los órganos de los sentidos”<sup>57</sup>. Por su parte, Carlos Marx en sus *Manuscritos económicos filosóficos de 1844*, manifiesta que el trabajo es la forma como se enuncia la vida, es “[...] la *actividad vital*, la *vida productiva* misma, aparece ante el hombre como un *medio* para satisfacer una necesidad: la necesidad de conservar la existencia física”<sup>58</sup>.

En los dos textos previamente mencionados se encuentra en común que el trabajo es transformación y cambio, en sí, es una necesidad; y que, a través del trabajo, surge una doble dominación, sobre la Naturaleza y sobre el ser humano. Sobre la primera, porque “obliga así

---

<sup>55</sup> Librado Rivera. *Librado Rivera. El viejo combatiente del anarquismo mexicano*. México: Ediciones: La Voz de la An-Arquia, 2015. p. 106.

<sup>56</sup> Federico Engels. *El papel del trabajo en la transformación del mono en hombre*. México, Distrito Federal: Grupo Editorial Éxodo, 2008. p. 7.

<sup>57</sup> *Ibid.*, pp. 10-11.

<sup>58</sup> Carlos Marx. *Manuscritos económicos filosóficos de 1844*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular, 1984. p.75.

a servirle, la *domina* [...] [Y]<sup>59</sup> viene a ser efecto del trabajo”<sup>60</sup>; sobre el segundo, porque logra alienar, desprender y extraer la actividad vital. De tal suerte, para Marx, “El trabajo enajenado invierte la relación, de modo que el hombre, precisamente por ser un ser consciente hace de su actividad vital, de su esencia, un simple medio para su *existencia*”<sup>61</sup>. De esta forma, el filósofo alemán se pregunta si el trabajo es algo extraño al trabajador, “¿a quién pertenece entonces? A un ser *distinto* de mí, a otro. ¿Quién es ese otro? [...] pertenece a *otro hombre que no es el obrero*”.<sup>62</sup> Marx sentencia que, a partir de esos momentos, inicia una lucha interminable e irresoluble que, para efectos de esta investigación, se interpretará como una relación continua y conflictiva entre los dos factores de la producción, el capital y el trabajo.<sup>63</sup>

Este conflicto es uno de los ejes del presente proyecto de tesis, pues si bien, ha evolucionado la manera como se relacionan ambos factores de la producción, donde incluso, esta transformación ha transmutado la actividad del trabajador asalariado industrial clásico, el capital continúa exhibiendo las mismas tendencias hacia la obtención y generación de ganancias, sólo que, las estrategias para llevar a cabo la acumulación, estrictamente en el plano tecnológico, han avanzado de modo abismal. Por ejemplo, Carlos Marx y Federico Engels explican los primeros pasos de estas tendencias en sus obras, *La ideología alemana* y el *Manifiesto del Partido Comunista*, en las cuales logran plasmar el tránsito de una formación social a otra, es decir, del feudalismo al capitalismo. Sin embargo, para que ocurriera este tránsito tuvo que pasar un periodo de acumulación originaria sustentado en el despojo, la violencia y la separación de enormes cantidades de seres humanos de sus herramientas de trabajo, convirtiendo a estas masas en proletarios libres de vender su fuerza de trabajo, lo que acentúa una posición servil y de subordinación entre aquellos que trabajan para vivir, y el capital. El aniquilamiento del modo de producción feudal, entonces, se comprende por el despojo y separación de las herramientas de trabajo convirtiendo a los desposeídos en trabajadores asalariados; la propiedad privada; la posibilidad de acumulación de capital, y el incremento del comercio entre ciudades. Estos factores ocasionaron la separación entre producción y circulación, posibilitando la especialización de un ramo de la industria y la división del trabajo. Esta división del trabajo y especialización trajo consigo el advenimiento de las manufacturas.<sup>64</sup>

---

<sup>59</sup> Los corchetes son parte de la presente investigación.

<sup>60</sup> Federico Engels. *El papel del trabajo en la transformación del mono en hombre*. México, Distrito Federal: Grupo Editorial Éxodo, 2008. p. 16.

<sup>61</sup> Carlos Marx. *Manuscritos económicos filosóficos de 1844*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular, 1984. pp. 75-76.

<sup>62</sup> *Ibid.*, p. 78.

<sup>63</sup> Richard Hyman. *Relaciones industriales. Una introducción marxista*. Madrid, España: H. Blume Ediciones, 1981. pp. 36-38.

<sup>64</sup> Carlos Marx y Federico Engels, *Manifiesto del Partido Comunista*, México: Ediciones El Caballito, 2010. pp. 71-72. Carlos Marx y Federico Engels, *La ideología alemana*, México: Ediciones El Caballito, 2013. pp. 74-100. Karl Marx. *El capital, crítica de la economía política. El proceso de producción del capital*. Vol. 3. T. 1. México, Distrito Federal: siglo veintiuno editores, 2013. pp. 891-954.



Posteriormente, en el *Manifiesto del Partido Comunista* aparece que, con el crecimiento paulatino de los mercados, la manufactura tampoco logró satisfacer la demanda, por lo cual se integró a la producción industrial el uso de la maquinaria y el vapor.<sup>65</sup> Específicamente, Carlos Marx en el tomo I, volumen 2 de, *El Capital*, en el “capítulo XIII Maquinaria y Gran Industria”, explica detalladamente que el tránsito de la manufactura a la gran industria fue debido a que “La base del método antiguo -mera explotación brutal del material de trabajo, acompañada en mayor o menor grado de una división del trabajo desarrollada sistemáticamente- ya no era suficiente para habérselas con un mercado en expansión y con la competencia entre capitalistas [...]”<sup>66</sup>. Las tendencias del capital en su intención por la acumulación y la obtención de mayores ganancias buscaron transformar la manufactura hacia el sistema fabril, pero, con la diferencia de que en la gran industria impera la maquinaria. En este punto, Marx comienza a vislumbrar las sucesivas tendencias del capital con la sustitución del ser humano por la máquina, bajo el uso del saber social acumulado (conocimiento) que es asimilado por el capital para perfeccionar los métodos de producción e incrementar las ganancias.<sup>67</sup> En palabras del filósofo alemán: “Aquí, por último, como en todos los procesos similares de trastocamiento, lo que inclina decisivamente la balanza es la sustitución del hombre por la *máquina de vapor*”<sup>68</sup>.

Para explicar de mejor manera estas últimas tendencias sobre la sustitución del ser humano por la máquina, se acude al texto, *El advenimiento de la sociedad post-industrial*, del sociólogo estadounidense Daniel Bell. En este libro, Bell inicia con una definición del concepto tendencia, igualmente acuñado y desarrollado por Carlos Marx, en palabras del sociólogo estadounidense por tendencia se entiende como algo que “[...] se puede dibujar en series temporales estadísticas o formularse como tendencias históricas persistentes [...] se trata siempre necesariamente de probabilidades y de un conjunto de proyecciones posibles”<sup>69</sup>. El objetivo de Daniel Bell es explicar las reacciones de las tendencias hacia donde se dirige la sociedad basada en la industria, dado que, las tendencias del capital (la acumulación y generación de mayores ganancias) están virando de las sociedades industriales o aquella basada en la producción de mercancías hacia la producción de servicios, en lo que denominó el sociólogo estadounidense como: sociedad post-industrial, sociedad basada en los servicios o economía de servicios.<sup>70</sup>

---

<sup>65</sup> Carlos Marx y Federico Engels, *Manifiesto del Partido Comunista*, México: Ediciones El Caballito, 2010. pp. 71-72.

<sup>66</sup> Karl Marx. *El capital, crítica de la economía política. El proceso de producción del capital*. Vol. 2. T. 1. México: siglo veintiuno editores s.a., 2013. p 574.

<sup>67</sup> El concepto del saber social acumulado o *General Intellect* se desarrolla en el subapartado 1.3.1, “Trabajo productivo/Trabajo improductivo”, de la presente investigación. Karl Marx. *El capital, crítica de la economía política. El proceso de producción del capital*. Vol. 2. T. 1. México: siglo veintiuno editores s.a., 2013. pp. 574-581.

<sup>68</sup> Karl Marx. *El capital, crítica de la economía política. El proceso de producción del capital*. Vol. 2. T. 1. México: siglo veintiuno editores s.a., 2013. p 577.

<sup>69</sup> Daniel Bell. *El advenimiento de la sociedad post-industrial*. Madrid: Alianza Editorial, 1994. p. 18.

<sup>70</sup> *Ibid.*, pp. 17-30.

Así como Carlos Marx utiliza diferentes secuencias y tránsitos conceptuales como son el modo de producción feudal y el modo de producción capitalista, de igual forma, Daniel Bell emplea tres secuencias que permiten comparar y contrastar las características y funcionamientos de cada uno. La primera secuencia son las sociedades pre-industriales caracterizadas por utilizar enormes cantidades de fuerza de trabajo para las industrias extractivas; la vida de las personas se desarrolla en un juego en contra de la naturaleza; se emplea fuerza corporal directa, pues se realizan métodos tradicionales de producción, donde existe una dependencia de las estaciones del tiempo, por lo que la productividad es baja y la economía estriba tanto de la naturaleza como de los precios de los productos a nivel internacional; en ésta el empleo está distribuido en el sector agrícola y en los servicios de tipo doméstico que son en demasía baratos. La segunda secuencia son las sociedades industriales<sup>71</sup> que se basan en la producción masiva de bienes; la vida de las personas se efectúa en un juego en contra de la naturaleza fabricada; la maquinaria y el uso de energía transforman y disminuyen paulatinamente el uso de la fuerza corpórea directa; la vida es organizada en función del tiempo (cronométrico), se ordenan los espacios; el instrumento es sustituido por la máquina perfectamente planificada y programada para maximizar su uso; en estas sociedades los factores que imperan son los técnico-racionales.<sup>72</sup>

La tercera secuencia comprende lo que denominó Daniel Bell como las sociedades post-industriales que se sustentan en los servicios; en éstas es un juego no en contra de la naturaleza o de la naturaleza fabricada, es un juego esencialmente entre personas; el recurso central no es la fuerza corporal directa o la energía, sino la información donde la especialización técnica y profesional son los elementos clave.<sup>73</sup> Mientras que la sociedad industrial se basó en la coordinación entre la máquina y el ser humano para la producción de mercancías, en palabras de Bell, “Lo que caracteriza a la sociedad post-industrial es el cambio en el carácter del conocimiento mismo. [...] la primacía de la teoría sobre el empirismo y la

---

<sup>71</sup> La definición de Daniel Bell sobre la sociedad industrial puede explicarse con los modelos productivos taylorista y fordista. El taylorismo es una manera de organizar el proceso del trabajo a partir de la asignación del tiempo con la introducción del cronómetro donde se busca controlar los movimientos, el espacio y el tiempo del trabajador para conocer cuánto tarda en realizar el trabajo; es la separación entre la concepción de la ejecución del trabajo; se distribuyen las tareas con miras a la especialización de las funciones. En resumen, es la administración, control y organización estandarizada del trabajo. Por su parte, el fordismo es otra forma de organizar tanto el proceso de trabajo como el consumo mediante la imposición del tiempo y espacio de trabajo a la cadena fija de montaje; es la introducción de la mecanización al modelo taylorista. Véanse Rubén Trejo. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012. p. 25. Carlos Caicedo Escobar y Carlos Cortés Amador. «Enfoque sistémico de la organización, la tecnología y los modelos de gestión.» *Revista Ingeniería e Investigación*, no. 37, (1997): pp. 81-83. Recuperado el 15 de octubre de 2018. <<https://revistas.unal.edu.co/index.php/ingeinva/article/view/20941/21843>>. Alain Lipietz. «El mundo del postfordismo.» *Ensayos de Economía*, vol. 7. No. 12, (1997): pp. 11-50. Recuperado el 29 de julio de 2018. <<https://revistas.unal.edu.co/index.php/ede/article/view/23729/24410>>. Alain Lipietz. «El posfordismo y sus espacios. Las relaciones capital-trabajo en el mundo.» *Seminarios Intensivos de Investigación*. Buenos Aires: PIETTE, 1994. pp. 1-53. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<http://www.ceil-conicet.gov.ar/wp-content/uploads/2013/06/s4lipietz.pdf>>.

<sup>72</sup> *Op., cit.*, pp. 27 y 150-152.

<sup>73</sup> *Ibid.*, pp. 152-153

codificación del conocimiento en sistemas abstractos de símbolos que, como en cualquier sistema axiomático, se puede utilizar para iluminar áreas muy variadas y diferentes de experiencia”<sup>74</sup>.

A su vez, en esta última secuencia, el sociólogo estadounidense describe el desplazamiento paulatino de los trabajadores de cuello azul por los trabajadores de cuello blanco.<sup>75</sup> De igual manera, este suceso fue analizado por Carlos Marx, incluso el filósofo alemán no sólo describió el desplazamiento del campesinado y la actividad agrícola por el trabajo asalariado industrial, también, en el volumen 2 de sus *Elementos Fundamentales para la Economía Política (Grundrisse)*, bosquejó las sucesivas tendencias del capital, al especificar que la gran industria alcanzaría un nivel tan superior que se llevaría a cabo la sustitución del ser humano por la máquina por medio del saber social acumulado (conocimiento) o el *General Intellect*<sup>76</sup>. Asimismo, Daniel Bell enfatiza la sustitución del ser humano por las máquinas y vaticinó que, para finales del siglo XX, la cantidad de trabajadores fabriles e industriales disminuiría en comparación con la ocupación predominante por los profesionistas y técnicos en el sector servicios. Aunque Bell enfatiza que el trabajo en su concepción clásica perderá sentido sociológico, subraya que en esta nueva masa de trabajadores “[...] se establecerán nuevas categorías, más apropiadas a las divisiones de la nueva fuerza de trabajo”<sup>77</sup>.

El texto de Daniel Bell no sólo brinda una extraordinaria introducción al contexto histórico, político, económico, laboral y social sobre el cual está insertado este proyecto de tesis, también, manifiesta próximos retos que las generaciones venideras tendremos que afrontar, como son la construcción de nuevas categorías y conceptos de análisis que permitan explicar las nuevas tendencias del capital, así como proponer soluciones óptimas para las actuales sociedades post-industriales. En concreto, esta investigación recoge los retos manifestados por Bell, y modestamente intenta explicar una novedosa relación laboral que sostienen la empresa Uber y sus conductores. Con respecto a los vaticinios que el sociólogo estadounidense propuso en su obra, sobre el desplazamiento de los trabajadores de cuello azul por los de cuello blanco, es posible afirmar que este pronóstico en la realidad mexicana se cumplió, ya que, del total (100 por ciento) de la población ocupada a nivel primario, secundario y terciario, según cifras del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), para el segundo trimestre del 2018, el porcentaje de población ocupada en el sector servicios alcanzó 61.28 por ciento, en comparación con 25.63 por ciento del sector secundario y 12.49 por ciento del sector primario [véase imagen número uno]. Por ende, las tendencias del capital desarrolladas por Bell, aunadas a los datos recabados por el INEGI, permiten afirmar que el contexto de la actual investigación se encuentra adherida al de las sociedades post-

---

<sup>74</sup> *Ibid.*, p. 34.

<sup>75</sup> *Ibid.*, pp.149-150.

<sup>76</sup> El *General Intellect* será explicado con mayor detenimiento en próximos apartados, además, este concepto es de suma importancia para la actual investigación.

<sup>77</sup> *Op., cit.*, p. 150.

industriales basadas en el sector servicios, pues este último, ya en el año 2015 y, actualmente, ocupa a más de la mitad del total de la población en México. Incluso, con apoyo de la Subsecretaría de Empleo y Productividad Laboral, de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, es posible cotejar el paulatino aumento de trabajadores en el sector servicios. De modo que, esta Subsecretaría realizó una comparación de la población ocupada en México entre el segundo trimestre del año 2000 y el segundo trimestre del 2018. En este balance puede evaluarse que, en el año 2000, del porcentaje total (100 por ciento) de la población ocupada 55 por ciento conformaba el sector terciario, mientras que, para el año 2018 llega a 61 por ciento. En contraste, el sector secundario en el año 2000 conformaba 29 por ciento del total de la población ocupada, y para el año 2018 presenta 26 por ciento. El sector primario tuvo una reducción drástica, pues en el año 2000 representaba 17 por ciento, en cambio para el año 2018 apenas cuenta con 12 por ciento [véase imagen número dos].<sup>78</sup>

Una vez explicado el contexto sobre el cual se basa el actual proyecto, específicamente en el de las sociedades post-industriales, y como se dijo con anterioridad, esta investigación pretende desentrañar el conflicto existente en una nueva modalidad de trabajo (en el sector de los servicios) bajo el esquema laboral de la empresa Uber. A lo largo de este primer capítulo se explica cómo fue que el trabajo, como concepto y actividad, sufrió una serie de alteraciones al cabo de transformar todas las relaciones sociales dificultando así la posibilidad de distinguir la dominación o el control laboral. Por lo cual, al describir una nueva modalidad de empleo que es atravesada por ejercicios y acciones cada vez más sofisticados y meticulosos de poder, es que esta investigación se apoya en la noción de poder del filósofo francés Michel Foucault. Por ende, es importante aclarar que, para efectos de esta investigación, se considera a la empresa Uber como producto de la reconversión industrial de los años 70 y 80, por tal motivo, el actual capítulo procura esclarecer los antecedentes y los cambios generados por las nuevas tendencias del capital al sustentar la producción en formas flexibles de acumulación; en la integración de cadenas de valor global; en la automatización de la maquinaria al introducir la informática y las telecomunicaciones al proceso productivo, y el auge de las teorías sobre la pérdida de la centralidad del trabajo o el fin del trabajo que se asentaron en la supuesta fragmentación de la identidad obrera industrial, transformando al trabajador en un ente autónomo característico de las sociedades posfordistas, post-industriales, *neotayloristas* o de las sociedades de control (estos conceptos se desarrollan a profundidad en apartados siguientes).<sup>79</sup>

---

<sup>78</sup> Véanse INEGI. *Ocupación. Población ocupada según sector de actividad económica, nacional trimestral*. 15 de Agosto de 2018. INEGI. Recuperado el 3 de noviembre de 2018. <<http://www.inegi.org.mx/sistemas/BIE/CuadrosEstadisticos/GeneraCuadro.aspx?s=est&nc=597&c=25586>>. Subsecretaría de Empleo y Productividad Laboral. «Información Laboral.» Octubre de 2018. *Secretaría del Trabajo y Previsión Social*. Recuperado el 4 de noviembre de 2018. <<http://www.stps.gob.mx/gobmx/estadisticas/pdf/perfiles/perfil%20nacional.pdf>>.

<sup>79</sup> Véanse Rubén Trejo. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012. pp. 21-45. Enrique de la Garza Toledo y Juan Manuel Hernández. «Fin del trabajo o trabajo sin fin.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Tratado Latinoamericano de Sociología del trabajo*.

Retomando este primer acercamiento que Carlos Marx expone en sus *Manuscritos económico filosóficos de 1844*, sobre la dominación, entre aquellos que son desprendidos del fruto de su trabajo y aquellos que se lo apropian, es importante mencionar que, Carlos Marx y Federico Engels desarrollaron para el análisis político, económico y social el concepto de lucha de clases. Una lucha que no sólo se da entre dos posturas o dos visiones, sino una lucha histórica que marca el devenir, como enuncian Marx y Engels en el *Manifiesto del Partido Comunista*:

La historia de todas las sociedades anteriores es la historia de la lucha de clases. [...] Del hundimiento de la sociedad feudal emergió la moderna sociedad burguesa [...] En la misma medida en que la burguesía, es decir, el capital se desarrolla, en la misma medida se desarrolla también el proletariado, la clase de los obreros modernos, que viven así por mucho tiempo sólo cuando encuentran trabajo, y que sólo así encuentran trabajo por mucho tiempo cuando su trabajo acrecienta el capital.<sup>80</sup>

Aunque la actual investigación comprende una temporalidad diferente a la que esbozan los pensadores alemanes, se insiste en que el análisis marxista continúa siendo válido para explicar y entender fenómenos contemporáneos como el de la empresa Uber, porque la relación capitalista continúa existiendo, aunque se presente con formas o prácticas nuevas. Por lo que, el conflicto al traspasar a ambos factores de la producción claramente exhibe que, si bien, el modelo de trabajo existente en la empresa Uber dista mucho del concepto clásico de trabajo industrial, es posible intuir que en sus relaciones laborales está presente la lucha perpetua por el ejercicio de poder. Es decir, aunque esta empresa presenta un alto grado de complejidad en sus relaciones laborales es posible vislumbrar conflictos y resistencias, en otras palabras, dentro del proceso de trabajo del esquema Uber, sí concurren ejercicios de poder que son imperceptibles, virtuales, pero tácticamente presentes. Conflictos y resistencias que fueron permeados por las innovaciones tecnológicas, y que a su vez, estas

---

México, Distrito Federal: El Colegio de México: FLACSO: UAM: Fondo de Cultura Económica, 2000. pp. 755-759. Ricardo Antunes. *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre las metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo*. Brasil: Cortez Editora, 2001. pp. 25-113. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://catedralibrets.files.wordpress.com/2015/04/ricardo-antunes-adios-al-trabajo.pdf>>. Ricardo Antunes. «Diez tesis sobre el trabajo del presente y una hipótesis sobre el futuro del trabajo.» *Realidad Económica*, no. 232, (16 de noviembre al 31 de diciembre de 2007): pp. 33-41. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://cdamcheguevara.files.wordpress.com/2012/06/antunes-trabajo-sintetico.pdf>>. André Gorz. *Adiós al proletariado: Más allá del socialismo*. Barcelona: El viejo topo, 1980. Recuperado el 28 de julio de 2018. <<https://es.scribd.com/doc/102871690/1980-Andre-Gorz-Adios-al-proletariado-Mas-alla-del-socialismo>>. Jeremy Rifkin. «El fin del trabajo.» *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*. México: Paidós, 1996. pp. 23-35. Recuperado el 27 de julio de 2018. <<http://www.economia.unam.mx/biblioteca/redeco/Pdf/articulos/Pol/RifkinFinTrabajo.pdf>>. Michel Foucault. *El poder, una bestia magnífica: Sobre el poder, la prisión y la vida*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2012. pp. 29-165. Recuperado el 7 de julio de 2018. <[https://ciudadproyector.files.wordpress.com/2013/11/foucault-michel\\_el-poder-una-bestia-magnificasobre-el-poder-la-prision-y-la-vida.pdf](https://ciudadproyector.files.wordpress.com/2013/11/foucault-michel_el-poder-una-bestia-magnificasobre-el-poder-la-prision-y-la-vida.pdf)>. Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa. «Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?» *Espacios Públicos*, vol. 19. No. 47, (septiembre-diciembre de 2016): pp. 157-175. Recuperado el 6 de junio de 2018. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>. Maurizio Lazzarato y Antonio Negri. *Trabajo inmaterial, Formas de vida y producción de subjetividad*. Río de Janeiro: DP&A editora, 2001.

<sup>80</sup> Carlos Marx y Federico Engels. *Manifiesto del Partido Comunista*. México, Distrito Federal: Ediciones El Caballito, 2010. pp. 69-71 y 78.

inversiones transforman las relaciones sociales de la producción, en sí, son relaciones de poder.<sup>81</sup>

Imagen no. 1. Porcentaje de población ocupada

## Ocupación

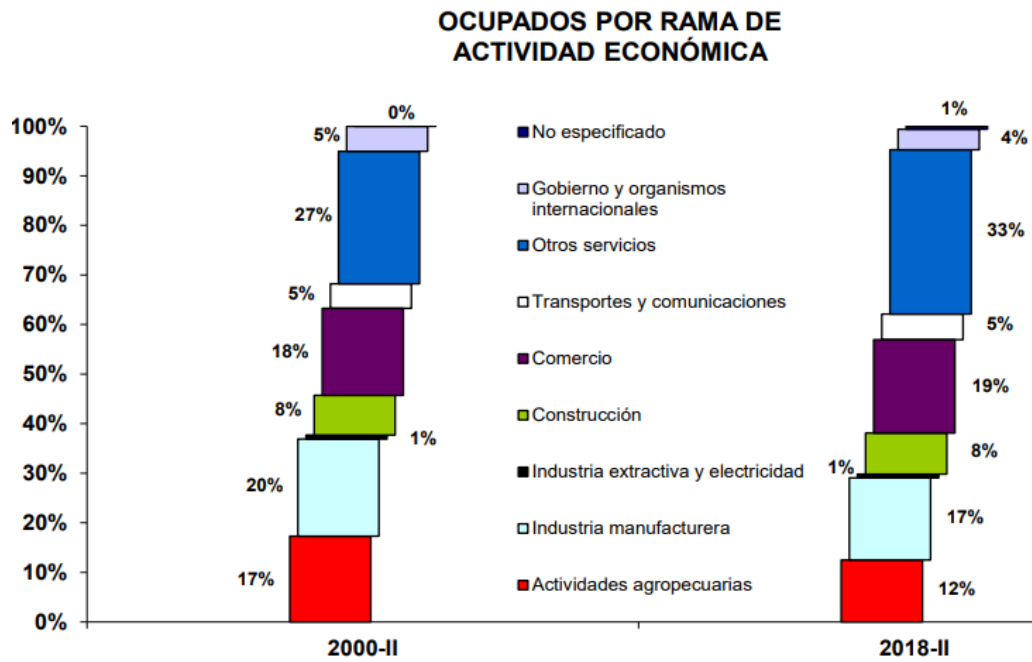
Población ocupada según sector de actividad económica, nacional trimestral

Periodo	Total		Primario				Secundario				Terciario								No especificado											
	Personas	%	Agricultura, ganadería, silvicultura, pesca y caza		Industria extractiva y de la electricidad	Industria manufacturera	Construcción	Comercio	Restaurantes y servicios de alojamiento	Transportes, comunicaciones, correo y almacenamiento	Servicios profesionales, financieros y corporativos	Servicios sociales	Servicios diversos	Gobierno y organismos internacionales	No especificado	Personas	%													
			Personas	%														Personas	%	Personas	%	Personas	%	Personas	%	Personas	%	Personas	%	
<b>2015</b>																														
I	49 806 064	100.00	6 512 628	13.08	12 245 015	24.59	399 584	3.26	7 967 761	65.07	3 877 670	31.67	30 770 354	61.78	9 615 772	31.25	3 524 357	11.45	2 444 539	7.94	3 530 683	11.47	4 007 422	13.02	5 338 016	17.35	2 309 565	7.51	278 067	0.56
II	50 336 088	100.00	6 772 574	13.45	12 413 440	24.66	428 210	3.45	8 038 261	64.75	3 946 989	31.80	30 869 890	61.33	9 571 244	31.01	3 618 535	11.72	2 432 783	7.88	3 452 762	11.18	4 147 560	13.44	5 386 904	17.45	2 280 102	7.32	280 184	0.56
III	50 734 656	100.00	6 794 620	13.39	12 613 115	24.86	427 383	3.39	8 148 538	64.60	4 057 194	32.01	31 034 063	61.77	9 723 597	31.33	3 710 728	11.96	2 507 270	8.08	3 534 826	11.39	4 057 059	13.01	5 291 315	17.05	2 229 268	7.18	292 858	0.58
IV	51 588 519	100.00	6 895 957	13.37	12 743 204	24.71	445 472	3.50	8 309 088	65.20	3 988 644	31.30	31 628 130	61.33	9 971 726	31.53	3 762 286	11.90	2 580 640	8.16	3 553 388	11.23	4 128 978	13.05	5 395 021	17.06	2 236 073	7.07	301 228	0.58
<b>2016</b>																														
I	50 778 629	100.00	6 427 384	12.66	12 941 272	25.29	396 443	3.09	8 316 794	64.77	4 128 035	32.15	31 241 960	61.53	9 675 058	30.97	3 777 780	12.09	2 585 886	8.28	3 526 675	11.29	4 046 281	12.95	5 392 097	17.26	2 239 183	7.17	268 013	0.53
II	51 433 590	100.00	6 615 476	12.86	13 022 846	25.32	424 344	3.26	8 336 876	64.02	4 261 626	32.72	31 527 453	61.30	9 714 071	30.81	3 868 190	12.27	2 539 419	8.05	3 614 540	11.46	4 109 547	13.03	5 420 140	17.19	2 261 546	7.17	267 815	0.52
III	52 043 100	100.00	6 877 619	13.22	13 108 436	25.19	410 755	3.13	8 464 397	64.57	4 233 284	32.29	31 780 205	61.07	9 904 515	31.17	3 863 788	12.13	2 651 738	8.34	3 649 434	11.48	4 082 105	12.84	5 340 296	16.80	2 298 328	7.23	276 840	0.53
IV	52 123 674	100.00	6 920 547	13.28	13 254 625	25.43	378 300	2.86	8 528 629	64.34	4 346 696	32.79	31 658 683	60.74	9 802 437	30.96	3 848 043	12.15	2 647 569	8.36	3 565 476	11.26	4 170 171	13.17	5 407 012	17.08	2 217 975	7.01	289 819	0.56
<b>2017</b>																														
I	51 858 895	100.00	6 537 130	12.61	13 234 733	25.52	397 240	3.00	8 534 828	64.49	4 302 665	32.51	31 824 914	61.37	9 728 631	30.57	3 870 588	12.16	2 651 783	8.33	3 650 004	11.47	4 228 677	13.29	5 462 908	17.17	2 232 343	7.01	263 118	0.51
II	52 188 611	100.00	6 698 462	12.83	13 330 431	25.54	408 022	3.06	8 674 818	65.08	4 247 591	31.86	31 869 432	61.05	9 640 320	30.25	3 984 017	12.50	2 635 119	8.27	3 650 708	11.46	4 238 259	13.30	5 521 543	17.33	2 199 466	6.90	302 288	0.58
III	52 438 646	100.00	6 954 738	13.26	13 418 141	25.59	416 136	3.10	8 803 438	65.61	4 198 567	31.29	31 724 164	60.50	9 602 025	30.27	3 897 828	12.29	2 679 458	8.45	3 736 583	11.78	4 217 580	13.29	5 415 114	17.07	2 175 586	6.86	341 603	0.65
IV	52 865 845	100.00	7 056 744	13.35	13 524 988	25.58	409 407	3.03	8 752 268	64.71	4 363 313	32.26	31 969 381	60.47	9 672 477	30.26	3 948 343	12.35	2 708 764	8.47	3 613 309	11.30	4 365 484	13.62	5 446 231	17.04	2 224 773	6.96	314 732	0.60
<b>2018</b>																														
I	52 876 916	100.00	6 720 104	12.71	13 643 766	25.80	419 171	3.07	8 850 675	64.87	4 373 920	32.06	32 219 301	60.93	9 734 367	30.21	3 938 603	12.22	2 836 523	8.80	3 740 759	11.61	4 309 249	13.37	5 473 062	16.99	2 186 738	6.79	293 745	0.56
II	53 785 257	100.00	6 717 753	12.49	13 786 824	25.63	417 200	3.03	8 903 071	64.58	4 466 553	32.40	32 960 001	61.28	10 979 306	30.67	4 018 288	12.19	2 799 865	8.49	3 844 426	11.66	4 425 435	13.43	5 525 234	16.76	2 236 954	6.79	320 679	0.60

Fuente: INEGI. *Ocupación. Población ocupada según sector de actividad económica, nacional trimestral*. 15 de Agosto de 2018. INEGI. Recuperado el 3 de noviembre de 2018. <<http://www.inegi.org.mx/sistemas/BIE/CuadrosEstadisticos/GeneraCuadro.aspx?s=est&nc=597&c=25586>>.

<sup>81</sup> Véanse Michel Foucault. *Microfísica del poder*. Madrid, España: Las ediciones de la piqueta, 1980. pp. 153-189. Richard Hyman. *Relaciones industriales. Una introducción marxista*. Madrid, España: H. Blume Ediciones, 1981. p. 36.

Imagen no. 2. Comparación del segundo trimestre del año 2000 con el segundo trimestre del año 2018 sobre el porcentaje de población ocupada



Fuente: Subsecretaría de Empleo y Productividad Laboral. «Información Laboral.» Octubre de 2018. *Secretaría del Trabajo y Previsión Social*. Recuperado el 4 de noviembre de 2018. <<http://www.stps.gob.mx/gobmx/estadisticas/pdf/perfiles/perfil%20nacional.pdf>>.

## 1.2 Relaciones de poder

*La nueva Internacional puede servir solamente como una asociación diseñada para reunir a todos los trabajadores (lo que quiere decir, a tantos como pueda), sin consideración por su perspectiva, social, política, o religiosa, en la lucha contra el capitalismo. Por ende, no debe ser ni individualista, ni colectivista, ni comunista; no debe ser ni monarquista ni republicana, ni anarquista; y no debe ser ni religiosa ni anti-religiosa. Debe tener un sólo pensamiento compartido como condición para su admisión: la voluntad por combatir a los patrones.*

Errico Malatesta<sup>82</sup>

Carlos Marx y Federico Engels en *La ideología alemana*, mencionan que “[...] la “historia de la humanidad” tiene que ser estudiada y trabajada siempre en conexión con la historia de la industria y del intercambio [...]”<sup>83</sup>. Aunado a este argumento y, para efectos del actual proyecto de investigación, se añaden dos elementos, el de las sociedades post-industriales y el de las relaciones de poder. Dicho de otro modo, la historia de la humanidad debe estudiarse con base en el intercambio, en las sociedades post-industriales sustentadas en el sector servicios, y, principalmente, en las relaciones de poder. Relaciones de poder entendidas como relaciones de fuerzas, ejercicios que no están localizados sólo en las instituciones o en el Estado, sino como una serie de técnicas, estrategias e instrumentos, son procesos sin interrupción, algo que no está localizado en un solo grupo o individuo. El poder circula, es la capacidad de poder afectar y ser afectado; poder como algo que se ejercita y atraviesa transversalmente a los individuos, como afirma el filósofo francés Michel Foucault. “Se trata de estudiarlo [al poder] partiendo de las técnicas y de las tácticas de dominación”<sup>84</sup>. Es decir, aunque el poder funciona a partir de ejercicios milimétricos de poder, esto no significa que sea independiente de las relaciones laborales o de las relaciones productivas, más bien, se compone a partir de múltiples poderes que ejercen el poder.<sup>85</sup> Michel Foucault continúa:

[...]se trata de un modo de acción de algunos sobre algunos otros [...] lo que define a una relación de poder es que es un modo de acción que no actúa de manera directa o inmediata sobre los otros, sino que actúa sobre sus acciones: una acción sobre la acción, sobre acciones eventuales o actuales, presentes o futuras [...] una relación de poder se articula sobre dos elementos, ambos indispensables para ser justamente una relación de poder: que “el otro” (aquel sobre el cual ésta se ejerce) sea totalmente reconocido y que se le mantenga hasta el final como un sujeto de acción y que se abra, frente a la relación de poder, todo un campo de respuestas, reacciones, efectos y posibles invenciones. [...] Es un conjunto de acciones sobre acciones posibles [...]<sup>86</sup>

---

<sup>82</sup> Errico Malatesta. «La nuova Internazionale dei Lavoratori.» *La Rivoluzione Sociale*, no. 4, (1902). Recuperado el 3 de junio de 2018. <<http://rebeldealegre.blogspot.com/2017/05/errico-malatesta-la-nueva-internacional.html>>.

<sup>83</sup> Carlos Marx y Federico Engels. *La ideología alemana*. México, Distrito Federal: Ediciones El Caballito, 2013. p. 47.

<sup>84</sup> Michel Foucault. *Microfísica del poder*. Madrid, España: Las ediciones de la piqueta, 1980. p. 147.

<sup>85</sup> Gilles Deleuze. «Las estrategias o lo no estratificado: El pensamiento del afuera (poder).» Foucault. México, Distrito Federal: Ediciones Culturales Paidós, S.A. de C.V., 2016. pp. 99-100. Michel Foucault. *Microfísica del poder*. Madrid, España: Las ediciones de la piqueta, 1980. pp. 135-158.

<sup>86</sup> Michel Foucault. «El sujeto y el poder.» *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 50. No. 3, (julio-septiembre de 1988): pp. 14-15.



Entonces, para que existan relaciones de poder debe haber una relación social, ya sea de manera individual o colectiva. Si no concurren cuando menos dos personas (el que afecta y el afectado) no hay poder en esa relación, puesto que el ejercicio de poder es la acción de unos sobre otros.<sup>87</sup> Por lo tanto, al ser el modelo laboral de la empresa Uber altamente complejo y distinto de las formas tradicionales de trabajo; y al estar basado en formas novedosas de trabajo establecidas en aplicaciones digitales, donde el espacio y tiempo se muestran flexibles hacia el mismo conductor, es que la actual investigación recupera la noción foucaultiana de poder como el concepto óptimo para desentrañar qué relaciones de poder yacen sobre la relación que el chofer sostiene con el automóvil, la empresa, la aplicación, el teléfono inteligente, las regulaciones por parte del gobierno y el cliente [véanse esquemas uno y dos]. Dicho de otra forma, aunque la empresa Uber muestra al conductor como un contratista independiente<sup>88</sup> que cuenta con flexibilidad de horarios y la posibilidad de generar ganancias a su ritmo<sup>89</sup>, el objetivo de este proyecto de tesis es explicar que el tipo de trabajo realizado por los conductores no está exento de mecanismos y estrategias de poder, o sea, *técnicas racionales de dominación*. Por tal motivo, si este proyecto sólo se basara en analizar al poder a partir de la legislación o la norma para descubrir cómo se dan estos ejercicios, se corre el riesgo de perder de vista múltiples acciones existentes del poder en la relación laboral entre el conductor y la empresa Uber.<sup>90</sup> Como expone Foucault, “las relaciones de poder son mucho más complejas, y lo que [...] [se busca] analizar es precisamente todo lo extrajurídico, todas las coacciones extrajurídicas que pesan sobre los individuos y atraviesan el cuerpo social”<sup>91</sup>.

Aunque las leyes no conforman el total de la organización política, el presente trabajo no pasa por alto las regulaciones llevadas a cabo por parte del gobierno de la Ciudad de México hacia la empresa Uber en los años 2014, 2015 y 2017<sup>92</sup>. Al contrario, se recuperan las normas

---

<sup>87</sup> María Inés García Canal. *Foucault y el poder*. México: UAM-X, 2010. p. 37.

<sup>88</sup> Véase Uber. «Legal. Uber B.V. Términos y condiciones.» 13 de diciembre de 2017. *Uber*. Recuperado el 27 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/legal/terms/mx/>>.

<sup>89</sup> Uber. «Maneja con la app de Uber en México.» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/>>.

<sup>90</sup> Michel Foucault. *El poder, una bestia magnífica: Sobre el poder, la prisión y la vida*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2012. pp. 41-60. Recuperado el 7 de julio de 2018. <[https://ciudadproyector.files.wordpress.com/2013/11/foucault-michel\\_el-poder-una-bestia-magn3adfica-sobre-el-poder-la-privic3b3n-y-la-vida.pdf](https://ciudadproyector.files.wordpress.com/2013/11/foucault-michel_el-poder-una-bestia-magn3adfica-sobre-el-poder-la-privic3b3n-y-la-vida.pdf)>.

<sup>91</sup> *Ibid.*, p. 41.

<sup>92</sup> Véanse Administración Pública del Distrito Federal. «Ley de Movilidad del Distrito Federal.» 14 de julio de 2014. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*. p. 97. Recuperado el 13 de septiembre de 2018. <[http://www.paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2016/LEY\\_MOVILIDAD\\_DISTRITO\\_FEDERAL\\_07\\_10\\_2016.pdf](http://www.paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2016/LEY_MOVILIDAD_DISTRITO_FEDERAL_07_10_2016.pdf)>.

Administración pública del Distrito Federal. «Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones.» 15 de julio de 2015. pp. 1-12. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*. Recuperado el 20 de junio de 2018. <[http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf](http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf)>.

Administración Pública de la Ciudad de México. «Decreto por el que se expide el Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.» 15 de septiembre de 2017. *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*. pp. 16-17.

ejecutadas por las autoridades capitalinas sobre los choferes, al entender que estas disposiciones desempeñan el papel de instrumentos de poder o aparatos de Estado que ejercen el poder sobre los conductores Uber (el papel desempeñado por el gobierno de la Ciudad de México se desarrolla a profundidad en el segundo capítulo de la actual investigación). Se trata pues, de desentrañar el entrelazamiento de las relaciones de poder que atraviesan al chofer, para conocer los conflictos y resistencias por los que pasan los conductores. En consecuencia, al hablar de relaciones de poder se hace referencia a relaciones de fuerza, luchas, conflictos, en palabras de Michel Foucault.<sup>93</sup> “No hay relaciones de poder que triunfen por completo y cuya dominación sea imposible de eludir [...] las relaciones de poder suscitan necesariamente, exigen a cada instante, abren la posibilidad de una resistencia, y porque hay posibilidad de resistencia [...] el poder de quien domina trata de mantenerse con mucha más fuerza [...] es la lucha perpetua y multiforme [...]”<sup>94</sup>.

Pero, para analizar las relaciones de poder comprendidas en el esquema de trabajo Uber, es menester entender, en primera instancia, cómo funciona la empresa. Esto dirige la actual investigación hacia el concepto trabajo, pues no es posible estudiar el *modus operandi* del proceso de trabajo efectuado por el conductor de la empresa Uber sin conocer qué tipo de trabajo es éste. Por esta razón, los siguientes apartados son los antecedentes políticos y económicos laborales sobre lo que aconteció en el mundo del trabajo, es decir, es la discusión teórica sobre el tránsito del trabajo productivo, material y clásico, hacia el trabajo improductivo, inmaterial, autónomo y no clásico; es el cambio de las sociedades disciplinarias teorizadas por Michel Foucault hacia las sociedades de control analizadas por Gilles Deleuze<sup>95</sup>; es *el fin del trabajo*<sup>96</sup> de Jeremy Rifkin, el *adiós al proletariado*<sup>97</sup> de André Gorz, el capitalismo fase III<sup>98</sup> en Gilles Lipovetsky; es el *Imperio*<sup>99</sup> del que hablan Michel Hardt y Antonio Negri; es lo que denomina Enrique de la Garza Toledo como *el fin del trabajo o trabajo sin fin*<sup>100</sup>. Ante estos acontecimientos ocurridos sobre el trabajo, es que surge la siguiente incógnita: ¿será que, a partir del tipo de trabajo en Uber se gesta el adiós

---

Recuperado el 6 de junio de 2018. <[http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/585b39baccbd5bc797ba4e3ffe84d060.pdf](http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/585b39baccbd5bc797ba4e3ffe84d060.pdf)>.

<sup>93</sup> *Op., cit.*, pp. 76-77.

<sup>94</sup> *Ibid.*, p. 77.

<sup>95</sup> Véase Gilles Deleuze. «Post-scriptum sobre las sociedades de control.» *Polis*, no. 13, (2006): pp. 1-7. Recuperado el 5 de mayo de 2018. <<http://polis.ulagos.cl/index.php/polis/article/view/431/777>>.

<sup>96</sup> Véase Jeremy Rifkin. «El fin del trabajo.» *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*. México: Paidós, 1996. pp. 23-35. Recuperado el 27 de julio de 2018. <<http://www.economia.unam.mx/biblioteca/redeco/Pdf/articulos/Pol/RifkinFinTrabajo.pdf>>.

<sup>97</sup> Véase André Gorz. *Adiós al proletariado: Más allá del socialismo*. Barcelona: El viejo topo, 1980. Recuperado el 28 de julio de 2018. <<https://es.scribd.com/doc/102871690/1980-Andre-Gorz-Adios-al-proletariado-Mas-alla-del-socialismo>>.

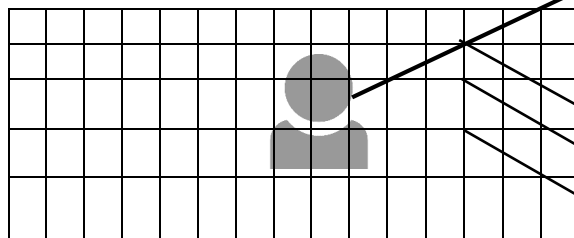
<sup>98</sup> Véase Gilles Lipovetsky. *La felicidad paradójica. Ensayo sobre la sociedad de hiperconsumo*. México, Distrito Federal: Editorial Anagrama, 2013. pp. 71-89.

<sup>99</sup> Véase Michael Hardt y Antonio Negri. *Imperio*. Barcelona, España: Paidós, 2005.

<sup>100</sup> Véase Enrique de la Garza Toledo y Juan Manuel Hernández. «Fin del trabajo o trabajo sin fin.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Tratado Latinoamericano de Sociología del trabajo*. México, Distrito Federal: El Colegio de México: FLACSO: UAM: Fondo de Cultura Económica, 2000. pp. 755-774.

al trabajo, o simplemente se trata de nuevas estrategias acumulativas del capital, como lo fue la reconversión industrial de los años 70?

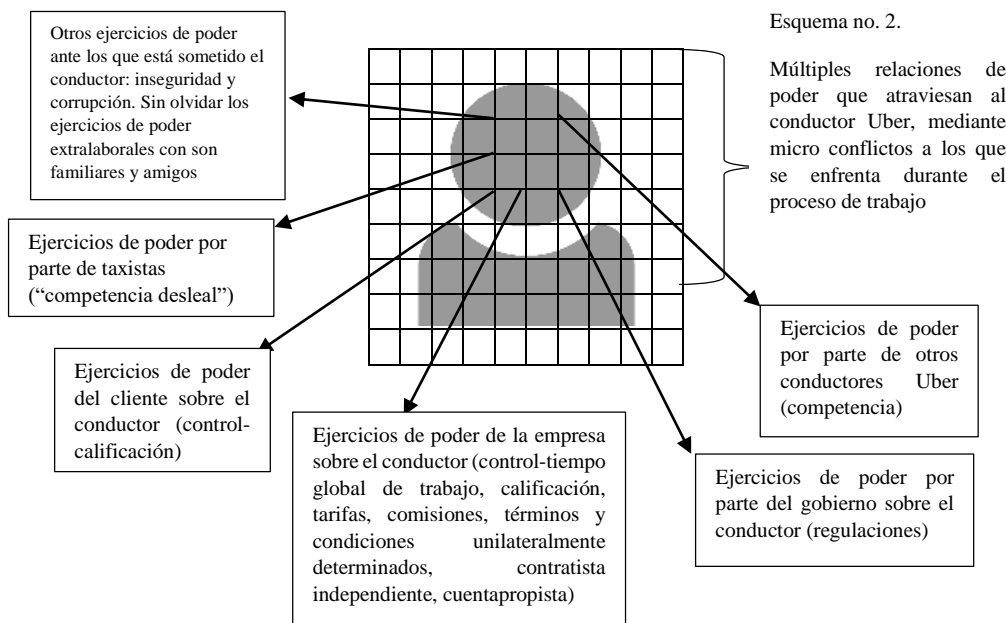
Esquema no. 1  
Conductor inmerso en  
diversas redes de poder



El conductor de la empresa Uber se encuentra al interior de diferentes niveles de análisis que a partir de múltiples poderes ejercen el poder sobre él.

Fuente: elaboración propia a partir de Nicos Poulantzas. *Poder Político y Clases Sociales en el Estado Capitalista*. Madrid: Siglo Veintiuno Editores, 1997. pp. 1-30.

Diferentes niveles de análisis sobre los cuales se encuentra inmerso el conductor. Por ejemplo: el nivel *económico*, el nivel *político*, el nivel *tecnológico* y el nivel *personal*.



Esquema no. 2.

Múltiples relaciones de poder que atraviesan al conductor Uber, mediante micro conflictos a los que se enfrenta durante el proceso de trabajo

Otros ejercicios de poder ante los que está sometido el conductor: inseguridad y corrupción. Sin olvidar los ejercicios de poder extralaborales con sus familiares y amigos

Ejercicios de poder por parte de taxistas (“competencia desleal”)

Ejercicios de poder del cliente sobre el conductor (control-calificación)

Ejercicios de poder de la empresa sobre el conductor (control-tiempo global de trabajo, calificación, tarifas, comisiones, términos y condiciones unilateralmente determinados, contratista independiente, cuentapropista)

Ejercicios de poder por parte de otros conductores Uber (competencia)

Ejercicios de poder por parte del gobierno sobre el conductor (regulaciones)

Fuente: elaboración propia a partir de Michel Foucault. «El sujeto y el poder.» *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 50. No. 3, (julio-septiembre de 1988): pp. 3-20.

### 1.3 El trabajo en Uber

*¿Para qué trabaja? Para que el labrador disfrute del producto de sus cuidados, y el minero, sin sacrificar la vida, tenga pan abundante; [...] para que el amor sea el sentido que, ennobleciendo y perpetuando a la especie, una a dos seres libres; [...] para que la tiranía, el despotismo y la ignorancia mueran; [...] para que cada quién tenga, sin descender al fango, asegurado el derecho de vida.*

Práxedes Guerrero<sup>101</sup>

*Y el lema debe ser: Libertad, pan, vestido, vivienda, cultura y recreo para todos. <<De cada uno según sus medios, a cada uno según sus necesidades>>.*

Federica Montseny<sup>102</sup>

La empresa Uber es una de las más exitosas expresiones del capital sobre el trabajo, pues responde y presenta a un conjunto de evoluciones político-laborales, tecnológicas, sociales y económicas fruto de la reconversión industrial de los años 70 y 80; de la flexibilización del mercado, del proceso laboral y de los salarios, y de la crisis del marxismo con la caída del socialismo real sustentado en el texto de Francis Fukuyama, *El fin de la historia*<sup>103</sup>, que culminó en lo que se nombró como la pérdida de la centralidad del trabajo con la fragmentación de la identidad obrera. Este último término (la pérdida de la centralidad del trabajo) fue expuesto por el sociólogo alemán Claus Offe en un texto titulado, “¿Es el trabajo una categoría sociológica clave?”, dentro de su libro, *La sociedad del trabajo. Problemas estructurales y perspectivas de futuro*. En este texto el sociólogo alemán manifiesta que, al interior de las tradiciones sociológicas clásicas tanto burguesa como marxista, el trabajo desempeñó un papel central tanto para la investigación como para la conformación de conciencia y acciones políticas entre fines del siglo XVIII y al término de la Primera Guerra Mundial. Sin embargo, subraya Offe que el trabajo asalariado ha perdido, se ha desvinculado y ya no puede ayudar a conceptualizar las condiciones de los trabajadores, incluso, no puede servir como el elemento que logre integrar a la sociedad y así crear teoría e investigación en las ciencias sociales. Offe arguye que los científicos sociales que emplean este enfoque relacionado con el papel central del trabajo resultan conservadores.<sup>104</sup>

Ante esto, Claus Offe manifiesta que el futuro del trabajo como una construcción de conciencia, como orientador de las acciones políticas y sociales se está transformando, en palabras del sociólogo “[...] la situación de trabajo aparece más bien como una variable dependiente sobre todo de las políticas públicas social, laboral y de humanización así como de estrategias de racionalización y autonomía empresariales [...] la esfera del trabajo viene

---

<sup>101</sup> Práxedes Guerrero. *Artículos de combate*. México: Editorial Redez, 2013. p. 60.

<sup>102</sup> Federica Montseny. *Qué es el anarquismo*. México: MareA NegrA, 2015. p. 78.

<sup>103</sup> Francis Fukuyama. *El fin de la historia*. s.f. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <[https://www.alianzaeditorial.es/minisites/manual\\_web/3491295/CAP8/1\\_FindelaHistoria.pdf](https://www.alianzaeditorial.es/minisites/manual_web/3491295/CAP8/1_FindelaHistoria.pdf)>.

<sup>104</sup> Claus Offe. «¿Es el trabajo una categoría sociológica clave?» Offe, Claus. *La sociedad del trabajo. Problemas estructurales y perspectivas de futuro*. Madrid: Alianza Editorial, 1984. pp. 17-25.

examinada como algo <<heterónomamente constituido>>, lo que hace que la sociología industrial se vaya diluyendo [...]”<sup>105</sup>. En sí, a este periodo del fin de la historia de Fukuyama, y al argumento de Offe donde se logra diluir o desvincular el elemento del trabajo como uno más de la producción, la presente investigación lo denominó como el de la posmodernidad (el concepto posmodernidad será desarrollado en los siguientes subapartados del presente capítulo), debido a que propició el terreno para la fragmentación de la identidad obrera y así se fortalecieron conceptos como el de la flexibilidad o el de la reconversión industrial (estos conceptos también se explican a profundidad en subapartados próximos).<sup>106</sup>

Finalmente, Claus Offe logra diluir el trabajo como elemento clave de investigación, y al mismo tiempo, expone que, el objetivo de la “racionalización técnica y organizacional”<sup>107</sup> se dirige hacia la eliminación del factor humano en la producción industrial, dado que es un elemento inseguro, pues perturba el proceso de producción. Por lo cual, debe independizarse el proceso productivo del factor humano. Continúa el sociólogo alemán<sup>108</sup>:

No es sólo objetivamente como el trabajo se ha visto relegado de su condición como hecho vital central y autoevidente; también subjetivamente -en consonancia con ese desarrollo objetivo, pero discrepando de los valores y de las pautas de legitimación oficiales de la sociedad- ha perdido esa posición en el interior del fondo motivacional de los trabajadores.<sup>109</sup>

Cabe destacar que, este periodo de la posmodernidad también fue estudiado por otros autores, pero a diferencia de las visiones sobre la pérdida de la centralidad del trabajo, tienen otro punto de vista que aboga por la centralidad del trabajo o, lo que denominó Claus Offe en su análisis como la visión conservadora. Según Enrique de la Garza Toledo, a partir de los años 70, sucedieron tres procesos que cambiaron la relación entre el capital y el trabajo durante los modelos productivos fordista y taylorista, estos fueron: el neoliberalismo; la reconversión productiva, y la caída de las grandes ideologías que estaban relacionadas con los movimientos obreros como son el comunismo, socialismo y el anarquismo. Aunado a estos 3 momentos, Ricardo Antunes enfatiza que esta metamorfosis del trabajo ocurrió por un doble proceso que sufrió la actividad vital<sup>110</sup>:

[...] de un lado, un efectivo proceso de intelectualización del trabajo manual. De otro, y en sentido inverso, una descalificación, más aún, subproletarización, manifiesta en el trabajo precario, informal, temporario [...] Cuando

---

<sup>105</sup> *Ibid.*, p. 22.

<sup>106</sup> Véanse Jean-François Lyotard. *La posmodernidad (Explicada a los niños)*. Barcelona, España: Editorial Gedisa, S.A., 2008. Rubén Trejo. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012. pp. 21-22. Ricardo Antunes. «La centralidad del trabajo hoy.» *Papeles de Población*, no. 25, (julio-septiembre 2000): pp. 83-96. Recuperado el 28 de julio de 2018. <<http://www.scielo.org.mx/pdf/pp/v6n25/v6n25a5.pdf>>.

<sup>107</sup> *Op.*, cit., p. 37.

<sup>108</sup> *Ídem*.

<sup>109</sup> *Ibid.*, pp. 47-48

<sup>110</sup> Enrique de la Garza Toledo y Juan Manuel Hernández. «Fin del trabajo o trabajo sin fin.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Tratado Latinoamericano de Sociología del trabajo*. México, Distrito Federal: El Colegio de México: FLACSO: UAM: Fondo de Cultura Económica, 2000. p. 756.

se habla de la crisis de la sociedad del trabajo, es absolutamente necesario calificar la dimensión que se está tratando: si es una crisis de la sociedad del trabajo abstracto [...] o si se trata de una crisis del trabajo también en su dimensión concreta [...]. En otras palabras: una cosa es concebir, con la eliminación del capitalismo, también el fin del trabajo abstracto, del trabajo extrañado y otra, muy distinta, es concebir la eliminación, en el universo de la sociedad humana, del trabajo concreto, que crea cosas socialmente útiles y que, al hacerlo, autotransforma a su propio creador. Una vez que se conciba al trabajo desprovisto de ésta, su doble dimensión, sólo resta identificarlo como sinónimo de trabajo abstracto, trabajo extrañado o fetichizado.<sup>111</sup>

Ante estas últimas reflexiones en torno a la transformación del trabajo, es probable que surja la duda sobre qué tiene que ver este cambio de paradigma con el concepto trabajo, en especial con la empresa Uber. Si bien, en el primer apartado de este capítulo se expuso una definición breve sobre qué es el trabajo, para efectos de esta investigación resulta insuficiente, debido a que, previo a explicar las características del trabajo que efectúan los conductores en Uber es necesario comprender las transformaciones que atravesó el trabajo como concepto y actividad vital. Es decir, para vislumbrar lo novedoso de las relaciones de poder que atraviesan a la empresa Uber y al chofer es ineludible estudiar qué tipo de trabajo es.

### 1.3.1 Trabajo productivo/Trabajo improductivo

Para dar respuesta a la pregunta sobre qué tipo de trabajo es el que llevan a cabo los conductores de la empresa Uber es menester acudir, en un primer momento, a dos textos de Carlos Marx. El primero se titula, *Historia Crítica de la Teoría de la Plusvalía*<sup>112</sup>, donde el filósofo alemán realiza un análisis minucioso sobre lo que es el trabajo productivo y el trabajo improductivo, a través de la discusión teórica con los economistas clásicos Adam Smith, Jean-Baptiste Say, Henri Storch, entre otros. En palabras de Carlos Marx<sup>113</sup>:

[El] trabajo productivo es el que produce mercancías; trabajo improductivo, el que produce servicios personales. El primero reviste la forma de objetos susceptibles de ser vendidos; el segundo abarca, con excepción del trabajo que produce la fuerza de trabajo, toda riqueza material e intelectual que existe bajo una forma concreta, lo mismo la carne que los libros; el segundo incluye todos los trabajos que satisfacen una necesidad cualquiera, real o ficticia, del individuo o que incluso se imponen a éste, a pesar suyo. [...] por consiguiente, con la distinción de trabajo productivo e improductivo, distinción basada pura y simplemente en el hecho de que el trabajo se cambia, en un caso, por dinero como tal dinero [trabajo improductivo], y en el otro por dinero como capital [trabajo productivo].<sup>114</sup>

<sup>111</sup> Ricardo Antunes. «La centralidad del trabajo hoy.» *Papeles de Población*, no. 25, (julio-septiembre 2000): pp. 88-89 y 91. Recuperado el 28 de julio de 2018. <<http://www.scielo.org.mx/pdf/pp/v6n25/v6n25a5.pdf>>.

<sup>112</sup> Carlos Marx. *Historia crítica de la teoría de la plusvalía I*. T. I. México: Fondo de Cultura Económica, 1945. Recuperado el 5 de julio de 2018. <<https://es.scribd.com/doc/100711856/carlos-marx-historia-critica-de-la-teoria-de-la-plusvalia-tomo-i>>.

<sup>113</sup> Enrique de la Garza Toledo. «Trabajo no clásico y Flexibilidad.» *Caderno CRH*, vol. 26. No. 68, (mayo-agosto de 2013): pp. 315-330. Recuperado el 3 de julio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632191007.pdf>>.

<sup>114</sup> Carlos Marx. *Historia crítica de la teoría de la plusvalía I*. T. I. México: Fondo de Cultura Económica, 1945. pp. 189 y 289. Recuperado el 5 de julio de 2018. <<https://es.scribd.com/doc/100711856/carlos-marx-historia-critica-de-la-teoria-de-la-plusvalia-tomo-i>>.

La diferencia entre el trabajo productivo y el trabajo improductivo es que el primero, en la lógica capitalista, genera plusvalor, es decir, el trabajo asalariado es un medio para multiplicar el capital invertido; mientras que el trabajo improductivo, sirve sólo para satisfacer un valor de uso, esto es, una necesidad. Sobre esta reflexión en torno a las dos modalidades del trabajo analizadas por Marx, es que surgen dos puntos claves para la actual investigación: el primero porque permite definir el concepto de servicios como la actividad que realiza el conductor de Uber al satisfacer una necesidad de traslado. El segundo, porque es la apertura para el papel que desempeñarán el trabajo inmaterial, el trabajo autónomo y el trabajo no clásico (conceptos que se desarrollarán en los siguientes subapartados) como productos de la estrategia acumulativa que fue la reconversión industrial de los años 70 y 80, a causa del colapso de los modelos productivos fordista y taylorista. Es la desproletarización del trabajo fabril<sup>115</sup> a partir de aumentar el número de asalariados en el sector servicios, o lo que llamó Gilles Deleuze “[...] un capitalismo de superproducción. Ya no compra materias primas ni vende productos terminados o procede al montaje de piezas sueltas. Lo que intenta vender son servicios, lo que quiere comprar son acciones. No es un capitalismo de producción sino de productos, es decir de ventas o de mercados. Por eso es especialmente disperso, por eso la empresa ha ocupado el lugar de la fábrica.”<sup>116</sup>.

El segundo texto de Carlos Marx sobre el cual se apoya el proyecto de tesis para analizar qué tipo de trabajo realizan los conductores de Uber es, *Consecuencias Sociales del Maquinismo Automatizado*.<sup>117</sup> En esta obra, el filósofo alemán reflexiona en torno al cambio que sufrió el trabajo durante el tránsito del instrumento individual de trabajo al uso de la máquina<sup>118</sup> en la producción. Es el cambio del instrumento donde el trabajo dependía de lo virtuoso o de la calidad de la técnica del trabajador, hacia una producción que se sustenta en

---

<sup>115</sup> Ricardo Antunes. *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre las metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo*. Brasil: Cortez Editora, 2001. p. 53. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://catedralibrets.files.wordpress.com/2015/04/ricardo-antunes-adios-al-trabajo.pdf>>.

<sup>116</sup> Gilles Deleuze. «Post-scriptum sobre las sociedades de control.» *Polis*, no. 13, (2006): p. 4. Recuperado el 5 de mayo de 2018. <<http://polis.ulagos.cl/index.php/polis/articulo/view/431/777>>.

<sup>117</sup> Carlos Marx. «El maquinismo automatizado.» Marx, Carlos. *Formas de propiedad precapitalista; el método de la economía política; el maquinismo automatizado*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular, 1978. pp. 121-170. Se avisa al lector que, a decir de los editores, el presente texto citado es un manuscrito que forma parte de los “Fundamentos de la Crítica de la Economía Política”, *Grundrisse* (p. 121) que puede consultarse en Karl Marx. *Elementos Fundamentales de la Crítica de la Economía Política (Grundrisse) 1857-1858*. Vol. 2. México: siglo veintiuno editores, 2016. pp. 216-237.

<sup>118</sup> Para definir lo que es una máquina, la presente investigación acude al texto de Carlos Marx, *Miseria de la filosofía*: “La máquina es un conjunto de instrumentos de trabajo, y no una combinación de trabajo para el propio obrero [...] Herramientas simples, acumulación de herramientas, herramientas compuestas, puesta en movimiento de una herramienta compuesta por un solo motor manual, el hombre; puesta en movimiento de estos instrumentos por las fuerzas naturales; máquina; sistema de máquinas con un solo motor; sistema de máquinas con un autómeta por motor: he aquí la evolución de las máquinas.” Ver en Karl Marx. *Miseria de la Filosofía. Respuesta a la Filosofía de la Miseria de P.-J. Proudhon*. México: siglo veintiuno editores, 2015. pp. 91-92.

la máquina, transformando la actividad del obrero en una abstracción, como Marx expresa.<sup>119</sup> “Este autómatas está compuesto de innumerables órganos mecánicos e intelectuales, lo que determina que los obreros no sean otra cosa que accesorios conscientes. En la máquina [...] el medio de trabajo se transforma, incluso en su valor de uso y en su naturaleza física, en una forma de existencia que corresponde al capital fijo y al capital en general”<sup>120</sup>.

A través de esta breve explicación sobre la producción basada en la máquina, Carlos Marx brinda un primer esbozo a lo que Rubén Trejo denomina como el capitalismo informático o, lo que Daniel Bell nombra como sociedad post-industrial, donde se acentúa la preponderancia del componente técnico del conocimiento como principio axial, con miras a conseguir el control y la innovación constantes de una formación social.<sup>121</sup> En palabras de Rubén Trejo “[el] conocimiento se transforma en información mediante la codificación que posibilita su conversión en mercancía”<sup>122</sup>, dicha codificación del conocimiento en información, y posteriormente en mercancía, sólo es posible mediante el uso de las TIC y las telecomunicaciones, es decir, con ayuda de los adelantos científicos fijados en la producción.<sup>123</sup> Por su parte, Daniel Bell insiste al mencionar que ahora es “[...] el carácter central del conocimiento teórico como eje alrededor del cual se organizarán la nueva tecnología, el crecimiento económico y la estratificación de la sociedad”<sup>124</sup>, donde una nueva clase (especialistas y científicos) se apoyará en lo que nombra Bell como *tecnología intelectual* basada en tecnología social y tecnología maquinaria, que permite sustituir juicios por algoritmos con la introducción de la computadora, pues esta última<sup>125</sup>: “[...] [ha] facilitado el puente entre la teoría formal y la acumulación de datos[...].”<sup>126</sup> Al igual que Daniel Bell, Carlos Marx expresa que el tránsito del instrumento en máquina no es casual, sino que, el capital introduce el conocimiento al proceso productivo para conseguir mayores ganancias, en palabras del filósofo alemán: “La acumulación de saber, de habilidad y de todas las fuerzas productivas generales del cerebro social, son entonces absorbidas por el capital [...] La maquinaria aparece, pues, [...] como *la forma más adecuada del capital en general* [...]”<sup>127</sup>.

---

<sup>119</sup> Carlos Marx. «El maquinismo automatizado.» Marx, Carlos. *Formas de propiedad precapitalista; el método de la economía política; el maquinismo automatizado*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular, 1978. p. 128.

<sup>120</sup> *Ibid.*, p.127.

<sup>121</sup> Daniel Bell. *El advenimiento de la sociedad post-industrial*. Madrid: Alianza Editorial, 1994. pp. 34- 46. Para más información sobre la relación entre el conocimiento y el control social véase el primer capítulo, subapartado 1.3.2, “Trabajo inmaterial”, de la presente investigación.

<sup>122</sup> Rubén Trejo. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012. p. 43.

<sup>123</sup> *Ídem*.

<sup>124</sup> Daniel Bell. *El advenimiento de la sociedad post-industrial*. Madrid: Alianza Editorial, 1994. p.138.

<sup>125</sup> *Ibid.*, pp. 46-48.

<sup>126</sup> *Ibid.*, p. 41.

<sup>127</sup> Carlos Marx. «El maquinismo automatizado.» Marx, Carlos. *Formas de propiedad precapitalista; el método de la economía política; el maquinismo automatizado*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular, 1978. pp. 131-132.



Por lo tanto, y, para adentrarnos a vislumbrar el tipo de trabajo que efectúan los choferes, es necesario poner especial atención en las herramientas que requiere el conductor para llevar a cabo su trabajo [véase el esquema número tres]: primero, el conductor entra en un automóvil (ya sea propietario de éste o pertenezca a otra persona); posteriormente, utiliza un teléfono inteligente con datos móviles para tener acceso a internet; a partir del teléfono inteligente descarga la aplicación que usa para realizar un servicio de transporte mediante el automóvil que conduce el conductor; la forma de pago (dependiendo de la ciudad) es efectuada por el usuario ya sea en efectivo o a partir de una transacción virtual siempre y cuando el cliente cuente con una tarjeta de crédito, débito o prepago<sup>128</sup>; finalmente, si bien la aplicación cobra 25 por ciento de comisión por viaje y el conductor obtiene 85 por ciento del total, a esto habría que descontar los gastos del servicio (por ejemplo el combustible y mantenimiento) y tomar en cuenta si es propietario o no del vehículo. Aunque parece un círculo productivo relativamente sencillo de comprender, lo novedoso de este empleo es que, para generar ganancias, se requiere del automóvil, el teléfono y de la aplicación para realizar un servicio y, a través de la configuración virtual de las telecomunicaciones y las TIC, se configura en ganancias. El automóvil y el teléfono para este proceso de trabajo se muestran como fuentes de valor, como Marx menciona “el capital fijo no constituye tal fuente más que en la medida en que él mismo es tiempo de trabajo objetivado y en que toma tiempo de sobretrabajo”<sup>129</sup>. De la cita anterior de Carlos Marx, surge la interrogante en torno a la actividad del conductor de Uber, es decir, si este realiza un trabajo productivo o improductivo, para lo cual es importante examinar brevemente qué es Uber (el análisis a profundidad sobre la empresa se desarrolla en el segundo capítulo del actual proyecto de tesis).<sup>130</sup>

En primera instancia, el socio conductor de la empresa Uber puede ser catalogado como un trabajador improductivo porque satisface la necesidad de transporte, como se explicó en la definición de trabajo improductivo, cuando un trabajo no produce capital es un servicio en tanto que se intercambia dinero sin que la actividad genere valor.<sup>131</sup> En palabras de la empresa Uber: “Los Servicios constituyen una plataforma de tecnología que permite a los usuarios de aplicaciones móviles de Uber o páginas web proporcionadas como parte de los Servicios (cada una, una “Aplicación”) organizar y planear el transporte y/o servicios de logística con terceros proveedores independientes de dichos servicios,[...]”<sup>132</sup>.

---

<sup>128</sup> Uber. «Conoce más sobre el pago con tarjeta.» 2 de marzo de 2017. *Uber Blog*. Recuperado el 8 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/blog/lima/conoce-mas-sobre-el-pago-con-tarjeta/>>.

<sup>129</sup> *Op., cit.*, p. 139.

<sup>130</sup> Uber. «Cómo funciona Uber.» s.f. *Uber*. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/about/how-does-uber-work/>>.

<sup>131</sup> Carlos Marx. *Historia crítica de la teoría de la plusvalía I*. T. I. México: Fondo de Cultura Económica, 1945. p. 287. Recuperado el 5 de julio de 2018. <<https://es.scribd.com/doc/100711856/carlos-marx-historia-critica-de-la-teoria-de-la-plusvalia-tomo-i>>.

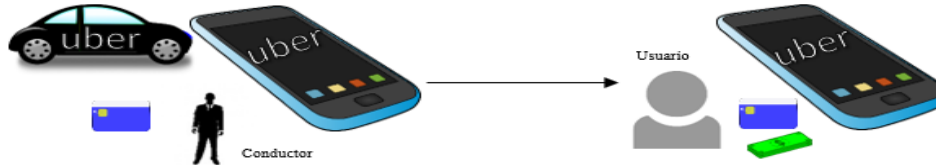
<sup>132</sup> Uber. «Legal. Uber B.V. Términos y condiciones.» 13 de diciembre de 2017. *Uber*. Recuperado el 27 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/legal/terms/mx/>>. Uber. «Tarifas y pagos.» s.f. *Uber*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/drive/lima/resources/tarifasypagos/>>.

Esquema no. 3. Herramientas y ciclo de trabajo del conductor de la empresa Uber

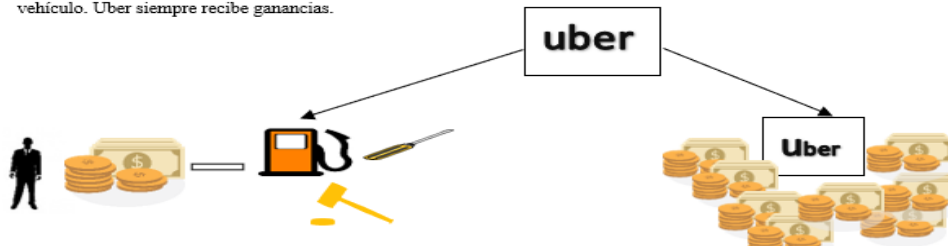
1.- Herramientas de trabajo: la aplicación o plataforma digital no pertenece al conductor, incluso, el vehículo puede ser de otra persona al igual que el teléfono inteligente; a su vez, la empresa invita a sus conductores a abrir una cuenta bancaria (los modelos de negocio que sostiene Uber se explican con mayor detenimiento en el segundo capítulo de la presente investigación).



2.- A través de la plataforma virtual se conecta al conductor con el usuario para realizar el servicio de traslado (papel preponderante de la informática y de las telecomunicaciones).



3.- Uber coloca los términos y condiciones del servicio prestado por sus conductores de forma unilateral. Es decir, decide el porcentaje de las comisiones y las tarifas, así como los programas de incentivos. Por lo tanto, Uber le entrega 85 por ciento del total de los ingresos generados por el conductor, sin tomar en cuenta los costos del servicio, pues estos van por cuenta del conductor (combustible, internet y mecánico). Si no es propietario del vehículo, los ingresos por viaje son 30 por ciento para el chofer, 25 por ciento para la empresa y el resto para el propietario (véase segundo capítulo de la presente investigación). Uber obtiene así 25 por ciento del total de cada viaje que realiza el conductor sin importar el costo de la tarifa, o si el conductor es propietario del vehículo. Uber siempre recibe ganancias.



Fuente: elaboración propia mediante el primer y segundo capítulo de la presente investigación.

Hasta este punto todo parece embonar, sólo que, después de revisar los dos textos previamente mencionados de Carlos Marx y aplicarlos sobre el objeto de estudio que es el conductor de Uber, surge una contradicción. La dificultad no radica solamente en la implementación de tecnologías digitales en el proceso de trabajo, sino que, esta empresa se defina a sí misma como una aplicación que conecta a las personas que requieren un servicio de transporte. Como expresa en su página oficial: “Nuestro servicio principal es la tecnología, a través de la app [aplicación], conecta a Socios Conductores para pedir viajes cuando los necesiten”<sup>133</sup>, de los cuales, “Uber recibe el 25% de la tarifa final de toda la carrera, el resto es para los conductores”<sup>134</sup>. Debido a esto, aunque el chofer ejecuta un servicio que satisface un valor de uso, en el momento en que Uber resta 25 por ciento del costo total de su actividad

<sup>133</sup> Uber. «Cómo funciona Uber.» s.f. *Uber*. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/about/how-does-uber-work/>>.

<sup>134</sup> Uber. «Tarifas y pagos.» s.f. *Uber*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/drive/lima/resources/tarifasypagos/>>.

como conductor, esto contradice la denominación como trabajador improductivo, pues, a cambio de utilizar la aplicación, éste entrega a la empresa una porción del tiempo de trabajo. Sin embargo, la empresa Uber insiste en que no puede ser un trabajador productivo porque entre el conductor y la empresa ya fueron acordados los “términos y condiciones” de dicha actividad:

USTED RECONOCE QUE UBER NO PRESTA SERVICIOS DE TRANSPORTE O DE LOGÍSTICA O FUNCIONA COMO UNA EMPRESA DE TRANSPORTES Y QUE DICHOS SERVICIOS DE TRANSPORTE O LOGÍSTICA SE PRESTAN POR TERCEROS CONTRATISTAS INDEPENDIENTES, QUE NO ESTÁN EMPLEADOS POR UBER NI POR NINGUNA DE SUS AFILIADOS.<sup>135</sup>

Ante esta contradicción entre la actividad que realiza el conductor y lo que enuncia la empresa, es posible intuir que en esta relación laboral está presente el conflicto por el ejercicio de poder. Puesto que, desde el momento en que la empresa establece unilateralmente los términos y condiciones del servicio entre el chofer y la aplicación, puede vislumbrarse no sólo la acción de unos sobre otros, también es un claro ejemplo de los efectos de la implementación tecnológica sobre el proceso de trabajo, dado que, transforma el ciclo productivo al diluir la relación de trabajo clásica en lo que se conoce como externalización de servicios, outsourcing y tercerización del trabajo. Según Jorge Toyama Miyagusuku la externalización de un servicio ocurre cuando “[...] el empleador se desvincula de una actividad o proceso del ciclo productivo que venía realizando para trasladarla a un tercero”<sup>136</sup>. Mientras que, de acuerdo con Jorge Luis Silva Méndez, por outsourcing se entiende como una estrategia administrativa y económica cuando una empresa acude a otra, o a un tercero, para que produzca o realice un servicio que corresponde a la primera (esto se analiza a profundidad en el segundo capítulo cuando se exponga la filial de Uber en México), y por último, el concepto de tercerización laboral se explica a partir de un artículo de la *Revista Expansión* y con apoyo de la tesis doctoral de Paula Marcelino. La *Revista Expansión* enfatiza no confundir este concepto con el outsourcing, pues por tercerización se entiende como un modelo de negocio donde se contrata a otra empresa, o a un tercero, con el objetivo de cumplir la producción ya sea administrativa o de servicios. Según Paula Marcelino la tercerización es un neologismo en donde dos entes que mantienen una relación jurídica ceden alguna cosa a un tercero. También, la palabra tercerización en diversos países significa subcontratación, en palabras de Marcelino<sup>137</sup>: “[...] é sempre a tradução da palavra

<sup>135</sup> Uber. «Legal. Uber B.V. Términos y condiciones.» 13 de diciembre de 2017. *Uber*. Recuperado el 27 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/legal/terms/mx/>>.

<sup>136</sup> Jorge Toyama Miyagusuku. «Tercerización e intermediación Laboral: Diferencias y Tendencias.» *Derecho & Sociedad*, no. 30, (2008): p. 85. Recuperado el 2 de noviembre de 2018. <<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/view/17332/17618>>.

<sup>137</sup> Jorge Luis Silva Méndez. «¿Cómo se regula el outsourcing en México?» *Cuestiones Constitucionales*, no. 22, (enero-junio 2010): pp. 411-424. Recuperado el 2 de noviembre de 2018. <<http://www.scielo.org.mx/pdf/cconst/n22/n22a14.pdf>>. Edmundo Escobar y Gorostieta. «Opinión: el reto de diferenciar entre 'outsourcing' y tercerización.» *Expansión*, 14 de diciembre de 2017. Recuperado el 2 de noviembre de 2018. <<https://expansion.mx/opinion/2017/12/14/opinion-el-reto-de-diferenciar-entre-outsourcing-y-tercerizacion>>. Redacción. «Distingue el outsourcing de la tercerización.» *idconline*, 8 de marzo de 2016. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<https://idconline.mx/laboral/2016/03/10/distingue-el-outsourcing-de-la-tercerizacion>>. Paula Regina Pereira Marcelino. Terceirização e ação sindical. A singularidade

subcontratação: em francês, soustraitance, em italiano, subcontractazione, em espanhol subcontratación, nos Estados Unidos, outsourcing, em Portugal, subcontratação”<sup>138</sup>.

Por lo tanto, el contrato definido unilateralmente por la empresa Uber expresa al mismo tiempo estrategias empresariales y administrativas, que permiten generar una acumulación flexible, el ahorro de costos laborales (la estrategia empresarial se desarrolla a profundidad en el segundo capítulo) y la subcontratación<sup>139</sup> al diluir la relación clásica de trabajo, pero también, como se mencionó en el apartado sobre las relaciones de poder a partir de Michel Foucault, manifiesta ejercicios de poder más complejos que deben analizarse en función de lo normativo como de lo extrajurídico, ya que, el poder es una mecánica y estrategia que produce discursos y verdades. Esto puede ejemplificarse con el slogan de Uber, “Eres tu propio jefe”<sup>140</sup>, como un ejercicio de poder que atraviesa al conductor y es parte de una arenga que, como menciona Ricardo Antunes, “[...] [manifiesta] una forma oculta de trabajo asalariado y que permite la proliferación, en el escenario abierto por el neoliberalismo y por la reestructuración productiva de las distintas *formas de flexibilización salarial, de horario, funcional u organizativas*”<sup>141</sup>. Sin embargo, por ahora no es posible aseverar estas conjeturas, en consecuencia, es necesario acudir a otros conceptos de trabajo para continuar respondiendo a la pregunta sobre qué tipo de trabajo desempeñan los conductores de la empresa Uber.

---

da reestruturação do capital no Brasil (Tese apresentada para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais.Linha de Pesquisa: Trabalho, Política e Sociedade.). Campinas: Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2008. p. 12. Recuperado el 10 de noviembre de 2018. <[http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280871/1/Marcelino\\_PaulaReginaPereira\\_D.pdf](http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280871/1/Marcelino_PaulaReginaPereira_D.pdf)>.

<sup>138</sup> Paula Regina Pereira Marcelino. Terceirização e ação sindical. A singularidade da reestruturação do capital no Brasil (Tese apresentada para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais.Linha de Pesquisa: Trabalho, Política e Sociedade.). Campinas: Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2008. p. 12. Recuperado el 10 de noviembre de 2018. <[http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280871/1/Marcelino\\_PaulaReginaPereira\\_D.pdf](http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280871/1/Marcelino_PaulaReginaPereira_D.pdf)>.

<sup>139</sup> Diego González Aguirre. «Opinión: la subcontratación, un desafío laboral para las empresas en México.» *Expansión*, 22 de noviembre de 2017. Recuperado el 2 de noviembre de 2018. <<https://expansion.mx/opinion/2017/11/22/opinion-la-subcontratacion-un-desafio-laboral-para-las-empresas-en-mexico>>. Paula Regina Pereira Marcelino. Terceirização e ação sindical. A singularidade da reestruturação do capital no Brasil (Tese apresentada para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais.Linha de Pesquisa: Trabalho, Política e Sociedade.). Campinas: Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2008. p. 12. Recuperado el 10 de noviembre de 2018. <[http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280871/1/Marcelino\\_PaulaReginaPereira\\_D.pdf](http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280871/1/Marcelino_PaulaReginaPereira_D.pdf)>.

<sup>140</sup> Uber. «Regístrate para conducir hoy.» s.f. *Uber*. Recuperado el 5 de octubre de 2018. <<https://www.uber.com/a/join>>.

<sup>141</sup> Ricardo Antunes. «Diez tesis sobre el trabajo del presente y una hipótesis sobre el futuro del trabajo.» *Realidad Económica*, no. 232, (16 de noviembre al 31 de diciembre de 2007): p. 36. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://cdamcheguevara.files.wordpress.com/2012/06/antunes-trabajo-sintetico.pdf>>.

### 1.3.2 Trabajo inmaterial

El segundo concepto sobre el cual se apoya la presente investigación para descifrar qué tipo de trabajo realizan los choferes de la empresa Uber, es recuperado a partir de la discusión que llevó a cabo el filósofo francés Gilles Deleuze, quien, en su breve texto, *Post-scriptum sobre las sociedades de control*, expone el tránsito de una formación histórica a otra. Esto es, el cambio del modelo disciplinario de Foucault, hacia uno de control. Es la transformación de las sociedades de encierro, de vigilancia, castigo y disciplina del filósofo francés Michel Foucault<sup>142</sup>, hacia un control de manera libre que modula y dirige, es decir, más que coartar la libertad a partir de un espacio y tiempo delimitados en una fábrica, el régimen empresarial de la era neoliberal se sustenta en la formación intelectual permanente del trabajador (como el *General Intellect* de Carlos Marx o las sociedades post-industriales de Daniel Bell). En lugar de máquinas basadas en palancas y movimientos estandarizados, durante las sociedades de control se gesta a partir de “máquinas informáticas y ordenadores”<sup>143</sup>. En palabras del filósofo surcoreano, Byung-Chul Han<sup>144</sup>:

Hoy el poder adquiere cada vez más una forma permisiva. En su permisividad, incluso en su *amabilidad*, depone su negatividad y se ofrece como libertad. El poder disciplinario no está dominado del todo por la negatividad. Se articula de forma *inhibitoria* y no *permisiva*. A causa de su negatividad, el poder disciplinario no puede describir el régimen neoliberal, que brilla por su positividad. La técnica de poder propia del neoliberalismo adquiere una forma sutil, flexible, inteligente, y se escapa a toda visibilidad. El sujeto sometido no es siquiera consciente de su sometimiento. El entramado de dominación le queda totalmente oculto. De ahí que se presume libre. [...] La presente crisis de libertad consiste en que estamos ante una técnica de poder que no niega o somete la libertad, sino que la explota. Se elimina la decisión *libre* en favor de la libre elección entre distintas ofertas. [...] [El poder inteligente apuesta] por la organización y optimización propias realizadas de forma voluntaria. Así no ha de superar ninguna resistencia.<sup>145</sup>

Deleuze no sólo genera un primer acercamiento de lo que fue la reconversión industrial de los años 70 y 80, sino que reflexiona en torno al papel que desempeñarán los trabajadores con la llegada de las máquinas informáticas y los ordenadores durante el proceso de producción. En tanto que, el capitalismo, conforme a sus nuevos acomodos deposita al trabajador hacia las empresas en el sector de los servicios, mediante la deslocalización o desterritorialización del trabajo fabril. Ricardo Antunes corrobora este dato en su libro, *¿Adiós al trabajo?*, cuando describe a este fenómeno como:

---

<sup>142</sup> Véase Michel Foucault. «Los cuerpos dóciles.» *Vigilar y Castigar: nacimiento de la prisión*. México: Siglo XXI Editores, 2009. pp. 157-197.

<sup>143</sup> Gilles Deleuze. «Post-scriptum sobre las sociedades de control.» *Polis*, no. 13, (2006): p. 3. Recuperado el 5 de mayo de 2018. <<http://polis.ulagos.cl/index.php/polis/article/view/431/777>>.

<sup>144</sup> Camilo Enrique Ríos Rozo. «Sociedades disciplinarias y sociedades de control. Del sujeto a la subjetivación.» *VI Jornadas de Sociología de la UNLP*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología, 2010. p. 0. Recuperado el 29 de junio de 2018. <<https://www.aacademica.org/000-027/467.pdf>>. Gilles Deleuze. «Post-scriptum sobre las sociedades de control.» *Polis*, no. 13, (2006): p. 3. Recuperado el 5 de mayo de 2018. <<http://polis.ulagos.cl/index.php/polis/article/view/431/777>>. Franco Berardi (Bifo). *Generación Post-Alfa. Patologías e imaginarios en el semio capitalismo*. Buenos Aires: Tinta Limón, 2007. pp. 45-46.

<sup>145</sup> Byung-Chul Han. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder Editorial, 2014. pp. 28-30. Recuperado el 5 de noviembre de 2017. <<http://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/default/files/2018-10/Han%20Byung-Chul%20282014%29%20Psicopoli%CC%81tica.%20Herder.pdf>>.

[...] una *desproletarización del trabajo industrial, fabril*, en los países capitalistas avanzados, con mayor o menor repercusión en las áreas industrializadas del Tercer Mundo [...] hubo una disminución de la clase obrera industrial tradicional. Pero, paralelamente, se efectuó una notoria expansión del trabajo asalariado, a partir de la enorme ampliación de asalariados en el sector de servicios [...]<sup>146</sup>

Aunado a esta desproletarización industrial, fruto de la reconversión productiva que trajo consigo la automatización y flexibilización de los procesos productivos, emerge un nuevo actor en la producción a escala mundial. Este actor es la empresa multinacional<sup>147</sup>, que se constituye como el más beneficiado (como es el caso de la empresa Uber) al basarse en cadenas de valor a escala global. La llegada de las empresas multinacionales tiene consecuencias tanto en la producción clásica de valor como en la figura del trabajador, puesto que, éstas aprovechan las débiles reglamentaciones en materia de derechos laborales de los territorios donde se establecen, al disponer de fuerza de trabajo a un bajo costo. Siguiendo a Ricardo Antunes<sup>148</sup>:

[Hay] otra tendencia extremadamente significativa, marcada por la *subproletarización* del trabajo, bajo las formas de trabajo precario, parcial, temporario, subcontratado, “tercerizado”, vinculados a la “economía informal”, entre tantas modalidades existentes [...] estas diversas categorías de trabajadores tienen en común la precariedad del empleo y de la remuneración; la desregulación de las condiciones de trabajo, en relación con las normas legales vigentes o acordadas, y la consabida regresión de los derechos sociales, así como la ausencia de protección y libertad sindicales, configurando una tendencia a la individualización extrema de la relación salarial.<sup>149</sup>

Cabe mencionar que, el tránsito de las sociedades disciplinarias a las sociedades de control, permite explicar la procedencia de la empresa multinacional Uber (en el segundo capítulo se explica por qué es una empresa multinacional), ya que el conductor Uber desempeña una actividad que presume basarse en la libertad y flexibilidad para generar ingresos económicos<sup>150</sup>, sin la necesidad de contar con un lugar específico de trabajo (para fines de esta investigación se toma al auto como el lugar móvil del trabajo donde se localiza al conductor). Por tal razón, los ejercicios de poder efectuados por Uber, a primera instancia,

---

<sup>146</sup> Ricardo Antunes. *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre las metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo*. Brasil: Cortez Editora, 2001. p. 53. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://catedralibrets.files.wordpress.com/2015/04/ricardo-antunes-adios-al-trabajo.pdf>>.

<sup>147</sup> Por empresa multinacional se comprende como aquella que tiene “el control de una actividad empresarial en el exterior y presencia en al menos dos países, que pueden ser identificados como el país de origen (*home state*), que es aquel al que pertenece la empresa, y el país de acogida (*host state*), que es aquel en que la empresa es dueña de bienes o tiene filiales.” Ver en Mauricio Lascurain Fernández. «Empresas multinacionales y sus efectos en los países menos desarrollados» *Economía: Teoría y práctica*, no. 36, (enero-junio de 2012): p. 85. Recuperado el 19 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/2811/281125196003.pdf>>.

<sup>148</sup> Gilles Deleuze. «Post-scriptum sobre las sociedades de control.» *Polis*, no. 13, (2006): pp. 1-7. Recuperado el 5 de mayo de 2018. <<http://polis.ulagos.cl/index.php/polis/article/view/431/777>>. Mauricio Lascurain Fernández. «Empresas multinacionales y sus efectos en los países menos desarrollados.» *Economía: Teoría y práctica*, no. 36, (enero-junio de 2012): pp. 83-105. Recuperado el 19 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/2811/281125196003.pdf>>. Franco Berardi (Bifo). *Generación Post-Alfa. Patologías e imaginarios en el semio capitalismo*. Buenos Aires: Tinta Limón, 2007. p. 63.

<sup>149</sup> Ricardo Antunes. *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre las metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo*. Brasil: Cortez Editora, 2001. p. 56. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://catedralibrets.files.wordpress.com/2015/04/ricardo-antunes-adios-al-trabajo.pdf>>.

<sup>150</sup> Uber. «Regístrate para conducir hoy.» s.f. *Uber*. Recuperado el 5 de octubre de 2018. <<https://www.uber.com/a/join>>.

son imperceptibles gracias a su discurso *amable*, como bien expresa Byun-Chul Han, “no niega o somete la libertad, sino que la explota”<sup>151</sup>.

Asimismo, este tránsito de una formación histórica a otra, bajo el esquema de las sociedades de control de Deleuze, fue la base para que surgieran diversas explicaciones sobre el tema del trabajo y sus transformaciones. Este fue el caso de la corriente del *autonomismo italiano*, que, al estar fuertemente influenciada por las teorías de Carlos Marx, Michel Foucault y Gilles Deleuze propuso el concepto de trabajo inmaterial.<sup>152</sup> Un primer acercamiento al concepto de trabajo inmaterial puede percibirse en la obra titulada *Imperio*, donde los autores Michel Hardt y Antonio Negri, enfatizan que el cambio de paradigma de las sociedades disciplinarias hacia las sociedades de control (como el final de la era moderna a lo que se designa como posmoderna) se caracteriza por el uso de tecnologías en función del poder, que se expresa con la capacidad de atravesar y regular el conjunto de la vida social mediante “redes flexibles y fluctuantes”<sup>153</sup>. A este nuevo paradigma del poder, Hardt y Negri lo llamaron “Imperio”, que en el sentido foucaultiano es un biopoder cuya tarea principal es regular “[...] la vida social desde su interior, siguiéndola, interpretándola, absorbiéndola, rearticulándola [...] es cercar la vida [...] es administrar la vida [...] es la producción y la reproducción de la vida misma”<sup>154</sup>.

Por otra parte, ambos autores exponen que la nueva forma en que se estructura la biopolítica a nivel mundial es a partir de las grandes empresas que no producen estrictamente mercancías tangibles, puesto que, continúan Hardt y Negri, “Los grandes poderes industriales y financieros producen, entonces, no sólo mercancías, sino también subjetividades. Producen subjetividades que a su vez son agentes dentro del contexto político: producen necesidades, relaciones sociales, cuerpos y mentes, lo que equivale a decir que producen productores”<sup>155</sup>. De tal suerte, este cambio en el paradigma del poder se basa en guiar, delimitar y organizar la imaginación para la producción de subjetividades que sólo es posible con el arribo de la industria de la comunicación. En consecuencia:

El poder, al producir, organiza; al organizar, habla y se expresa como autoridad. El lenguaje, al comunicar, produce mercancías, pero además crea subjetividades, las relaciona entre sí y las ordena. Las industrias de la comunicación integran lo imaginario y lo simbólico dentro de la trama biopolítica, con lo cual no sólo los ponen al servicio del poder, sino que realmente los integran en su mismo funcionamiento. [...] La legitimación de la máquina imperial nace, al menos en parte, de las industrias de la comunicación, esto es, de la transformación del nuevo modo de producción en una máquina.<sup>156</sup>

---

<sup>151</sup> Byung-Chul Han. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder Editorial, 2014. p. 29. Recuperado el 5 de noviembre de 2017. <<http://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/default/files/2018-10/Han%20Byung-Chul%20282014%29%2C%20Psicopoli%CC%81tica.%20Herder.pdf>>.

<sup>152</sup> En la corriente del autonomismo italiano destacan pensadores como Maurizio Lazzarato, Antonio Negri, Michel Hardt y Paolo Virno. Véase Ariel Fazio. *El trabajo inmaterial como problema de la filosofía política*, Buenos Aires: E-Book, 2006. p. 5. Recuperado el 15 de julio de 2018. <<http://serbal.pntic.mec.es/~cmunoz11/fazio48.pdf>>.

<sup>153</sup> Michael Hardt y Antonio Negri. *Imperio*. Barcelona, España: Paidós, 2005. p. 44.

<sup>154</sup> *Ibid.*, pp. 44-45.

<sup>155</sup> *Ibid.*, p. 53.

<sup>156</sup> *Ibid.*, p. 54.

Para efectos de esta investigación, la obra *Imperio* es importante porque permite encontrar otro referente conceptual sobre la actividad que realizan los conductores de Uber. Es un intento por comprender la importancia y las consecuencias del papel que desempeñan las redes de comunicación en la era actual, donde el trabajo (sólo tomando en cuenta la empresa analizada en cuestión) puede ejecutarse gracias al uso de dispositivos o, a una aplicación virtual. Es decir, para que el chofer de la empresa Uber pueda brindar un servicio de traslado, la industria de las comunicaciones funciona para conectar al cliente y al conductor, y, posteriormente, esta red se configura en ingresos tanto hacia el conductor como para la empresa Uber. Es un trabajo que se realiza mediante un vínculo inmaterial, virtual o digital, pero que está atravesado por las grandes innovaciones científicas y tecnológicas, como se reflexionó en el apartado anterior sobre la relación que tiene la ciencia con las invenciones del capital, Carlos Marx señala que: “El desarrollo del capital fijo indica el grado en el que la ciencia social en general, el saber, se han convertido en una *fuera productiva inmediata*, y, consecuentemente, hasta qué punto las condiciones del proceso vital de la sociedad están sometidas al control de la inteligencia general [...]”<sup>157</sup>. Esta cita de Carlos Marx trae consigo una preocupación que comparte la actual investigación, que es conocer ¿qué ocurre con el conductor de Uber que trabaja gracias a las innovaciones del saber? Esta interrogante es posible responderla mediante los conceptos que se desarrollan a continuación.

Para efectos de esta tesis, cuyo objetivo es comprender qué tipo de trabajo realizan los conductores de la empresa Uber, es preciso revisar tres artículos donde Antonio Negri y Maurizio Lazzarato discuten sobre el concepto de trabajo inmaterial como un efecto del cambio en el paradigma productivo a partir de la caída del Estado de bienestar; de la crisis del marxismo; sobre la incapacidad de los modelos fordista y taylorista para resolver las demandas del capital, y de la reconversión industrial de los años 70 y 80, en la transición del modelo económico estandarizado hacia el modelo posfordista. Esta nueva forma de producir no sólo perturbó los mecanismos clásicos de producción al introducir dispositivos tecnológicos en el proceso productivo, sino que afectó directamente la naturaleza del trabajo y, por consecuencia, al trabajador. Esto significa la introducción de formas novedosas de generar valor donde el tipo de trabajo inmaterial se convirtió en la forma hegemónica del modo de producción capitalista, ocasionando la transformación del espacio y el tiempo del esquema productivo.<sup>158</sup>

A continuación, se mencionan las características del trabajo inmaterial: a) el trabajo inmaterial es una articulación novedosa entre el capital y el trabajo, puesto que logra romper

---

<sup>157</sup> Carlos Marx. «El maquinismo automatizado.» Marx, Carlos. *Formas de propiedad precapitalista; el método de la economía política; el maquinismo automatizado*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular, 1978. p. 151.

<sup>158</sup> Véanse Rubén Trejo. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012. p. 41. Pedro Giordano y Juan Montes Cató. «Diez tesis sobre el trabajo inmaterial.» *Revista GPT Gestión de las Personas y Tecnología*, no. 14, (Agosto 2012): p. 13. Maurizio Lazzarato. «Trabajo autónomo, producción por medio del lenguaje y general intellect.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): pp. 35-44. Recuperado el 7 de agosto de 2018.



con los esquemas estandarizados tradicionales; b) el cambio del operario en masa que trabaja en los modelos fordista y taylorista hacia el modelo posfordista, transforma al trabajador del sentido clásico fabril al operario social donde su actividad laboral es cuidar y controlar la producción a través de la figura del trabajador-emprendedor; c) la centralidad del trabajo en su sentido material, como trabajo vivo, es transformada en dirección de acrecentar la intelectualización de la producción, convirtiendo la actividad vital en un mecanismo de control que gestiona datos e información, lo cual cambia la personalidad del operario, esto es, transfigura la subjetividad del trabajador al dotarlo de mayores responsabilidades laborales. Esta transformación del operario es posible gracias al trabajo inmaterial, ya que, lleva a cabo un entrecruzamiento, a través del proceso comunicativo, entre la producción y el consumo, en palabras de Maurizio Lazzarato: “Es el trabajo inmaterial lo que *innova continuamente las formas de las condiciones de la comunicación* (y por lo tanto del *trabajo* y del *consumo*). Da forma y materializa las necesidades, el imaginario y los gustos del consumidor [...]”<sup>159</sup>; d) esta nueva forma de organizar el ciclo productivo, donde la organización del trabajo se encuentra desterritorializada o descentralizada de la fábrica fordista y taylorista clásica, convierte el espacio fabril industrial en un lugar difuso, contemplándose la precarización y la terciarización del empleo. A su vez, las empresas, en esta fábrica difusa, establecen una relación novedosa entre las actividades económicas (producción, distribución y consumo), donde según Lazzarato “[...] la extracción de plusvalía ya no es el resultado de la explotación directa del trabajo: al contrario, la explotación está organizada en unidades productivas pequeñas y medias o se trata de autoexplotación autoorganizada por parte de los “individuos-empresa”, eso que en Italia se llama “trabajo autónomo” ”<sup>160</sup>; e) en las sociedades posfordistas el trabajo vivo se encuentra subordinado al saber social<sup>161</sup>, por tal razón, sobre el trabajador ocurre una transformación esencial en su subjetividad que se desarrolla independientemente del tiempo de trabajo y de forma autónoma de la influencia del empresario. Esta independencia del tiempo y autonomía del espacio, característica del trabajo inmaterial, imposibilita la distinción entre el tiempo productivo y el tiempo libre, en palabras de Antonio Negri y Maurizio Lazzarato: “En esa actividad es cada vez más difícil distinguir el tiempo de trabajo del tiempo de reproducción o del tiempo libre. Nos encontramos ante un tiempo de trabajo global en el que es casi

---

<sup>159</sup> Maurizio Lazzarato. «El ciclo de producción inmaterial.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): p. 57. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

<sup>160</sup> Maurizio Lazzarato. «Estrategias del empresario político.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): p. 64. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

<sup>161</sup> Para más información sobre la inteligencia general o *General Intellect*. Véase Carlos Marx. «El maquinismo automatizado.» Marx, Carlos. *Formas de propiedad precapitalista; el método de la economía política; el maquinismo automatizado*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular, 1978. p. 151. Este concepto puede consultarse en Karl Marx. *Elementos Fundamentales de la Crítica de la Economía Política (Grundrisse) 1857-1858*. Vol. 2. México: siglo veintiuno editores, 2016. pp. 216-237.

imposible hacer la separación entre tiempo productivo y tiempo de goce”<sup>162</sup>, y f) el trabajo durante la sociedad posfordista se convierte en trabajo inmaterial y los trabajadores sufren el cambio en una intelectualidad masa que se transforma en un sujeto social hegemónico, debido a que, el trabajo inmaterial tiende a convertirse en la base del ciclo completo de la producción al incorporar la producción y el consumo para la reproducción de subjetividades. Esta reproducción de subjetividad se logra a través del ciclo del trabajo inmaterial donde la industria de la comunicación “[...] crea el medio ambiente ideológico y cultural del consumidor”<sup>163</sup>. Es decir, a través de la publicidad y del marketing se produce y se consume la subjetividad, por lo cual, el trabajador inmaterial satisface y construye la demanda, como bien lo expresa Gilles Deleuze.<sup>164</sup> “El departamento de ventas se ha convertido en el centro, en el “alma”, lo que supone una de las noticias más terribles del mundo. Ahora, el instrumento de control social es el marketing, y en él se forma la raza descarada de nuestros dueños”<sup>165</sup>.

Aunado a lo explicado anteriormente sobre las características del trabajo inmaterial, y para generar una explicación a mayor profundidad sobre el tipo de trabajo en Uber, es que se recupera otro artículo de Maurizio Lazzarato, titulado, *Trabajo Autónomo, producción por medio del lenguaje y general intellect*, donde el pensador italiano desarrolla algunas características en torno a lo que es el trabajo autónomo. Cabe destacar que, esta forma de trabajo al ser fruto de la producción posfordista, comprende la automatización del trabajo como el incremento en el uso de tecnologías y dispositivos que transforman la figura del asalariado clásico. El trabajo autónomo se caracteriza por: a) las grandes empresas están relacionadas con el trabajo autónomo al organizar y jerarquizar el trabajo en función de la

---

<sup>162</sup> Maurizio Lazzarato y Antonio Negri. «Trabajo inmaterial y subjetividad.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): p. 48. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

<sup>163</sup> Maurizio Lazzarato. «El ciclo de producción inmaterial.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): p. 57. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

<sup>164</sup> Véanse Adrián Sotelo Valencia. «El trabajo inmaterial en el ciclo material del capital y la determinación de las clases sociales en el capitalismo contemporáneo.» *Caderno CRH*, vol 27. No. 70, (enero/abril 2014): pp. 47-59. Recuperado el 30 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632193004.pdf>>. Pedro Giordano y Juan Montes Cató. «Diez tesis sobre el trabajo inmaterial.» *Revista GPT Gestión de las Personas y Tecnología*, no. 14, (Agosto 2012): pp. 12-21. Martha Helena Barreto. «La industria del network marketing y la producción de nuevas subjetividades.» *Nómadas*, no. 43, (octubre de 2015): pp. 75-93. Recuperado el 26 de julio de 2018. <[http://nomadas.ucentral.edu.co/nomadas/pdf/nomadas\\_43/43\\_5B\\_la\\_industria\\_del\\_network.pdf](http://nomadas.ucentral.edu.co/nomadas/pdf/nomadas_43/43_5B_la_industria_del_network.pdf)>. Maurizio Lazzarato. «Estrategias del empresario político.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): pp. 63-70. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>. Maurizio Lazzarato y Antonio Negri. «Trabajo inmaterial y subjetividad.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): pp. 45-54. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>. Maurizio Lazzarato. «El ciclo de producción inmaterial.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): pp. 55-61. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

<sup>165</sup> Gilles Deleuze. «Post-scriptum sobre las sociedades de control.» *Polis*, no. 13, (2006): p. 4. Recuperado el 5 de mayo de 2018. <<http://polis.ulagos.cl/index.php/polis/article/view/431/777>>.

relación del mercado, de las innovaciones tecnológicas y de los incentivos constantes sobre la figura del trabajador; b) la jornada de trabajo se vuelve difusa debido a que el trabajador no sólo trabaja durante el tiempo productivo, sino que lo hace en los tiempos de ocio, lo cual, en palabras de Maurizio Lazzarato conlleva a que el nuevo trabajador “[...] ya no tiene la posibilidad de reservarse espacios de no-trabajo, de “rechazo”, de “resistencia”, como permitía la continuidad de la relación salarial”<sup>166</sup>; c) el sostén de este nuevo tipo de trabajo no se basa en la forma salarial, sino en la forma renta donde el principio de dominación no se halla en la figura del patrón o en el lugar de la fábrica, la figura del trabajador autónomo estriba en otro tipo de necesidad, “[...] el trabajador autónomo depende directamente de su banquero y del recaudador. El control es indirecto y financiero más que productivo”<sup>167</sup>; d) para que el trabajo autónomo pueda llevarse a cabo requiere, por una parte, la capacidad comercial y tecnológica emprendedora tanto de la empresa como del individuo empresa, por la otra, este tipo de trabajo sólo puede ejecutarse mediante el esquema red y sobre flujos, como describe Lazzarato, “Su espacialidad es el territorio y la metrópoli. Su temporalidad coincide con el tiempo de vida”<sup>168</sup>, y e) el modo de producción posfordista no debe comprenderse sólo como una forma novedosa de dominación, sino como una acumulación del saber social, un cúmulo de modos de producción, un aumento en la cooperación y comunidad productiva donde incluso queda deslegitimada la intervención del Estado. Esto último, encamina la actividad vital hacia una mera abstracción o una desterritorialización que desarticula la naturaleza del trabajo, enaltecendo así la automatización e independencia del trabajador en función de la intelectualidad general, siendo este punto donde radica la explotación contemporánea.<sup>169</sup>

El trabajo que realiza el conductor de la empresa Uber es bastante cercano a las definiciones anteriores sobre trabajo inmaterial y trabajo autónomo elaboradas por Maurizio Lazzarato y Antonio Negri. Ya que, este tipo de trabajo, aunque realiza un servicio de transporte, para su ejecución usa un teléfono inteligente y una aplicación virtual dentro del proceso de trabajo, es decir, utiliza las telecomunicaciones y, mediante las cuales, el conductor de Uber gestiona información tanto de rutas para llevar a cabo el servicio de traslado, como información del cliente, de hecho en su página oficial, Uber realiza mejoras continuas para que el conductor esté todo el tiempo informado: “Mantente informado. Recibe mensajes sobre próximos eventos, oportunidad para generar ganancias, información sobre tu

---

<sup>166</sup> Maurizio Lazzarato. «Trabajo autónomo, producción por medio del lenguaje y general intellect.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): p. 36. Recuperado el 7 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

<sup>167</sup> *Ídem*.

<sup>168</sup> *Ibid.*, p. 37.

<sup>169</sup> Rubén Trejo. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012. pp. 21-43. Maurizio Lazzarato. «Trabajo autónomo, producción por medio del lenguaje y general intellect.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): pp. 35-44. Recuperado el 7 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

cuenta, nuevas funciones y más”<sup>170</sup>. Así pues, la empresa Uber se basa en un discurso emprendedor<sup>171</sup> que no ejerce presión directa sobre el conductor, al contrario, oculta la situación que convierte a cada chofer en un individuo empresa que produce una auto explotación sobre su propio trabajo. Como consecuencia, el discurso emprendedor tiene repercusiones positivas en cuanto a las estrategias administrativas y empresariales (las estrategias empresariales de Uber se desarrollan en el segundo capítulo de la presente investigación) para la generación de ganancias. Por lo que, con apoyo de la tesis doctoral de Paula Marcelino y en el artículo de Ricardo Antunes, *Diez tesis sobre el trabajo del presente y una hipótesis sobre el futuro del trabajo*, es posible comprender que estos discursos funcionan como un sostén ideológico sobre el cual, el capital se apoya para encubrir y hasta justificar la precarización laboral, la tercerización, la subcontratación, la reducción de costos de trabajo y la flexibilización del trabajo asalariado en el sector de los servicios.<sup>172</sup>

---

<sup>170</sup> Uber. «Presentamos la nueva app para Socios Conductores, tu otra mano derecha al volante.» s.f. *Uber*. Recuperado el 9 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/driver-app/>>.

<sup>171</sup> Siguiendo a las investigadoras Carmen Estela Herrera Guerra y Luz Alexandra Montoya Restrepo, el concepto emprendedor tiene múltiples acepciones, por lo cual, para generar una definición debe tomarse en cuenta el contexto y las diversas formas de definirlo y entenderlo. Asimismo, mencionan que el concepto emprendedor proviene del vocablo francés *entrepreneur*, que se entiende como una persona que se aventura a realizar algo sin importar que no conozca o tenga certeza de los resultados. A su vez, comentan que el emprendimiento no es una cuestión de personalidad, sino un comportamiento. En palabras de ambas investigadoras: “[...]se define al emprendedor como aquel que mediante un proceso, y teniendo en cuenta los factores endógenos (calidades, habilidades, conocimiento, experiencia, formación, entre otros) y exógenos (las mutaciones del entorno), lleva a cabo un proyecto, bien sea económico, social, político, ambiental, etcétera.” Véase Carmen Estela Herrera Guerra y Luz Alexandra Montoya Restrepo. «El emprendedor: una aproximación a su definición y caracterización.» *Punto de vista*, vol. IV. No. 7, (Julio-diciembre 2013): p. 20. Recuperado el 31 de marzo de 2019. <<file:///C:/Users/mora1/Downloads/Dialnet-ElEmprendedor-4776922.pdf>>. De igual forma, con respecto al concepto emprendedor puede leerse otra interpretación desde la perspectiva del estadounidense Keith Cameron Smith quien expone las diferencias y los pasos para dejar de ser un simple empleado y convertirse en un emprendedor, entendiendo este último como aquella persona que se retroalimenta de los comentarios de las demás personas; no tiene miedo al fracaso; no busca pretextos, halla soluciones y asume la responsabilidad; se autoeduca constantemente en lugar de entretenerse, practica y estudia siempre. Mientras que, el empleado recibe la retroalimentación como algo malo, por lo cual evade ser corregido porque siente los comentarios como ataques personales; ve al fracaso como algo negativo, cuando falla se queja y suele retirarse; en lugar de no buscar pretextos comenta que no es culpa suya, soluciona problemas momentáneos y delega la responsabilidad a otra persona; y el empleado se entretiene más de lo que se autoeduca. Véanse Ivonne Vargas Hernández. «Diferencias entre empleado y emprendedor.» *Expansión*, 08 de mayo de 2013. Recuperado el 4 de noviembre de 2018. <<https://expansion.mx/emprendedores/2013/05/07/eres-empleado-o-emprendedor>>. Carmen Estela Herrera Guerra y Luz Alexandra Montoya Restrepo. «El emprendedor: una aproximación a su definición y caracterización.» *Punto de vista*, vol. IV. No. 7, (Julio-diciembre 2013): pp. 7-30. Recuperado el 31 de marzo de 2019. <<file:///C:/Users/mora1/Downloads/Dialnet-ElEmprendedor-4776922.pdf>>.

<sup>172</sup> Ricardo Antunes. «Diez tesis sobre el trabajo del presente y una hipótesis sobre el futuro del trabajo.» *Realidad Económica*, no. 232, (16 de noviembre al 31 de diciembre de 2007): pp. 35-36. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://cdamcheguevara.files.wordpress.com/2012/06/antunes-trabajo-sintetico.pdf>>. Paula Regina Pereira Marcelino. *Terceirização e ação sindical. A singularidade da reestruturação do capital no Brasil* (Tese apresentada para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais. Linha de Pesquisa: Trabalho, Política e Sociedade.). Campinas: Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2008. pp. 1-16, 21 y 276. Recuperado el 10 de noviembre de 2018. <[http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280871/1/Marcelino\\_PaulaReginaPereira\\_D.pdf](http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280871/1/Marcelino_PaulaReginaPereira_D.pdf)>.

Por ejemplo, Uber a través de su Programa Momentum lo deja en claro: “Momentum, un programa que premiará a socios conductores por su lealtad a la plataforma. El objetivo es ofrecer aún más beneficios y premiar los esfuerzos que hacen día con día la red de emprendedores que conforman la comunidad de socios conductores Uber”<sup>173</sup>. Esta auto explotación se intensifica con la supuesta elección del tiempo de trabajo, lo cual, no significa que el chofer cuente con mayor tiempo de ocio, al contrario, existen casos donde el conductor tiene otros empleos o se dedica a diversos servicios de transporte por aplicaciones móviles.<sup>174</sup> Esto imposibilita la diferenciación entre tiempo de ocio y tiempo productivo debido a que la aplicación Uber funciona a través del tiempo de trabajo global, en su página oficial expresa lo siguiente: “Uber está disponible en muchas ciudades del mundo. Con una cuenta de Uber, puedes pedir un viaje, en cualquier ciudad donde Uber esté operando, las 24 horas del día, los 7 días de la semana”<sup>175</sup>. Por otra parte, el filósofo italiano Franco Berardi “Bifo”, expone otra interpretación en torno a la bifurcación entre el tiempo de trabajo y el tiempo de ocio en la forma contemporánea de producción capitalista, específicamente habla sobre trabajos que se basan en el uso de las telecomunicaciones y teléfonos móviles inteligentes:

El teléfono celular es el instrumento que vuelve posible el encuentro entre las exigencias del semicapital y la movilización del trabajo vivo ciber-especializado. El *ringtone* del celular llama al trabajador a reconectar su tiempo abstracto al flujo reticular. El capital quiere tener absoluta libertad de moverse por cada lugar del mundo para encontrar la fragmentación de tiempo humano en disposición de ser explotado por el salario miserable. A tal fin, pone en movimiento una búsqueda continua, puntual, fragmentaria, fractalizada, celularizada. Va a la búsqueda del fragmento de trabajo que pueda ser explotado al costo más bajo, lo captura, lo usa y lo tira. El tiempo de trabajo es fractalizado, es decir, reducido a fragmentos mínimos recomponibles, y la fractalización vuelve posible, para el capital, una constante búsqueda de las condiciones de mínimo salario. La persona del trabajador es jurídicamente libre, pero su tiempo es esclavo. Su tiempo no les pertenece, porque está a disposición del ciberespacio productivo recombinante. Esclavismo celular.<sup>176</sup>

A su vez, el esquema de trabajo Uber, con ayuda de Maurizio Lazzarato, puede entenderse como un tipo de trabajo autónomo, ya que el conductor de la empresa está inmerso en un control continuo, aunque indirecto, por parte del tiempo. Esto representa que, a través del discurso emprendedor sustentado en las innovaciones tecnológicas, Uber funciona a partir de redes de conductores conectados por medio del teléfono inteligente en una temporalidad que “coincide con el tiempo de vida”<sup>177</sup> y que se desplazan sobre un territorio específico dentro

---

<sup>173</sup> Uber. «Momentum: El Programa de Lealtad para Socios Llega a México.» 25 de septiembre de 2015. *Uber Blog*. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/momentum-programa-de-lealtad-mexico/>>.

<sup>174</sup> Juan Carlos. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 11 de octubre de 2018. Luis. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018. Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.

<sup>175</sup> Uber. «¿Cuándo y dónde está disponible Uber en mi ciudad?» s.f. *Uber Ayuda*. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <<https://help.uber.com/es-MX/h/558929fa-b991-4810-b6db-8c823862d7d4>>.

<sup>176</sup> Franco Berardi (Bifo). *Generación Post-Alfa. Patologías e imaginarios en el semio capitalismo*. Buenos Aires: Tinta Limón, 2007. p. 92.

<sup>177</sup> Maurizio Lazzarato. «Trabajo autónomo, producción por medio del lenguaje y general intellect.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): p. 36. Recuperado el 7 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

de 633 ciudades a lo largo del mundo<sup>178</sup>, en lo que la empresa denomina como “ciudades Uber”<sup>179</sup>.

Por último, a partir del concepto trabajo autónomo es posible bosquejar que el tipo de trabajo en Uber no se sustenta en la forma salarial clásica, sino en la forma de renta ya sea por parte de los bancos como de la empresa. Por el lado de los bancos porque la empresa Uber brinda posibilidades financieras a la gente para adquirir un automóvil y empezar a trabajar como socio conductor, por ejemplo: “¿No tienes auto? Tenemos la solución. Queremos que empieces a conducir pronto, por esto te ayudamos a encontrar socios que buscan conductores como tú. Si prefieres adquirir un auto, te ofrecemos descuentos en autos nuevos, opciones de autofinanciamiento y más”<sup>180</sup>. Por parte de la empresa Uber, porque cobra 25 por ciento<sup>181</sup> de comisión del total de la tarifa generada por el conductor y que se ejemplifica mediante el sistema de pago que la empresa hace al conductor una vez por semana a partir de una cuenta bancaria<sup>182</sup>:

#### Pagos semanales

Todos los pagos se realizan una vez por semana a la cuenta bancaria de tu elección. Estos se depositan cada viernes al final del día.

#### Depósitos a tu cuenta

Si es que aún no tienes una cuenta bancaria, te invitamos a abrir una. La cuenta puede ser tuya, de un familiar o de un amigo de confianza.<sup>183</sup>

Hasta este momento, la presente investigación ha brindado algunos conceptos para comprender el tipo de trabajo que realizan los conductores de la empresa Uber. También, la actual investigación introdujo al análisis la entrada de las empresas multinacionales, los nuevos perfiles de trabajo y los funcionamientos digitales que describen una relación de trabajo novedosa, que, como bien expresa Rubén Trejo, este nuevo tipo de empleo se apoya sobre “[...] la tecnología de la información [que] genera un nuevo régimen productivo al organizar, explotar y administrar en tiempo real a la fuerza de trabajo”<sup>184</sup>. Pero, para finalizar este análisis sobre el tipo de trabajo en Uber, es menester estudiar qué papel juega el cliente en la producción posfordista, análisis que se lleva a cabo en el siguiente subapartado.

---

<sup>178</sup> Para más información sobre todas las ciudades y los países donde tiene presencia la empresa Uber véanse Uber. «Ciudades.» s.f. *Uber*. Recuperado el 21 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/cities/>>.

<sup>179</sup> Uber. «Presentamos la nueva app para Socios Conductores, tu otra mano derecha al volante.» s.f. *Uber*. Recuperado el 9 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/driver-app/>>.

<sup>180</sup> Uber. «¿No tienes auto?» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/vehicle-solutions/>>.

<sup>181</sup> Uber. «Tarifas y pagos.» s.f. *Uber*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/drive/lima/resources/tarifasypagos/>>.

<sup>182</sup> Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.

<sup>183</sup> Uber. «Tarifas y pagos.» s.f. *Uber*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/drive/lima/resources/tarifasypagos/>>.

<sup>184</sup> Rubén Trejo. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012. p. 27.

### 1.3.3 Trabajo no clásico

El concepto que refuerza la actual investigación para comprender el tipo de trabajo que realiza el conductor Uber es el de trabajo no clásico, que es recuperado a partir del artículo, *Trabajo no clásico y flexibilidad*, donde Enrique de la Garza Toledo lleva a cabo una discusión entre lo que caracterizó al trabajo clásico industrial dentro de un espacio delimitado (fábrica) y un tiempo específico (jornada de trabajo), y la metamorfosis que sufrió éste debido a la reestructuración productiva de los años 70 con la incorporación de la computadora, del trabajador polivalente y del control estadístico sobre el proceso productivo.<sup>185</sup>

Siguiendo a De la Garza, el trabajo no clásico es producto del empleo en el sector terciario, al cual se le ha denominado de diferentes formas a lo largo de diversos momentos históricos como trabajo informal, trabajo no estructurado, trabajo atípico y trabajo precario hasta llegar a la acepción más antigua en el texto de Carlos Marx, *Historia Crítica de la Teoría sobre la Plusvalía*, donde el pensador alemán hace referencia a la producción inmaterial que conlleva un trabajo y una producción simbólica. Por parte del trabajo simbólico, se representa cuando el producto del trabajo circula y se consume al mismo tiempo, como ocurre en una obra de teatro o un servicio que no produce plusvalor, es decir, dinero que se convierte en dinero incrementado.<sup>186</sup> Mientras que, la producción simbólica, en palabras de De la Garza, se trata de “[...] una producción [...] objetivada, es decir, los símbolos generados adquieren una existencia separada de su productor (el diseño de software, el film, el libro, etc.)”<sup>187</sup>.

La actual investigación retoma el concepto trabajo no clásico porque dentro de éste, se halla un elemento crucial que permite estudiar con mayor precisión el tipo de trabajo que desarrolla el conductor Uber. Este elemento es el trabajo interactivo, el cual, es necesario acotar dado que en la mayoría de los trabajos existe alguna clase de interacción ya sea física o virtual. Según Enrique de la Garza Toledo, lo que caracteriza al trabajo interactivo es que “[...] la interacción es la condición para producir y, al mismo tiempo, lo más importante del producto”<sup>188</sup>. Para efectos de este proyecto de tesis, se comprende que, sin el cliente, no podría llevarse a cabo el trabajo del conductor de Uber.<sup>189</sup> De tal forma que, el trabajo

---

<sup>185</sup> Enrique de la Garza Toledo. «Trabajo no clásico y Flexibilidad.» *Caderno CRH*, vol. 26. No. 68, (mayo-agosto de 2013): p. 316. Recuperado el 3 de julio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632191007.pdf>>.

<sup>186</sup> Véanse Carlos Marx. *Historia crítica de la teoría de la plusvalía I*. T. I. México: Fondo de Cultura Económica, 1945. Recuperado el 5 de julio de 2018. <<https://es.scribd.com/doc/100711856/carlos-marx-historia-critica-de-la-teoria-de-la-plusvalia-tomo-i>>. Enrique de la Garza Toledo. «Trabajo no clásico y Flexibilidad.» *Caderno CRH*, vol. 26. No. 68, (mayo-agosto de 2013): pp. 315-317. Recuperado el 3 de julio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632191007.pdf>>.

<sup>187</sup> *Op., cit.*, p. 317.

<sup>188</sup> *Ibid.*, p. 318.

<sup>189</sup> Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018. Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018. Juan Carlos. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 11 de octubre de 2018. Luis. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018. Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora.

interactivo se basa en la construcción y el intercambio de símbolos donde no sólo realiza trabajo el empleado, sino que, el cliente participa en la producción. Continúa De la Garza<sup>190</sup>:

[...] el cliente en estos trabajos no clásicos no puede verse como un ente pasivo que compra y consume, porque lo que compra no se llega a generar sin su propia actividad. [...] Una última dimensión del trabajo no clásico (simbólico, interactivo) es el tema de los traslapes entre espacio convencional de trabajo y otros mundos de vida, sea del propio trabajador, de los clientes o de otros actores que intervienen [...] en el proceso de trabajo.<sup>191</sup>

El segundo aspecto que se recupera sobre el trabajo no clásico es la imbricación entre los espacios de trabajo productivo y extralaborales que, para el objeto de estudio que es el conductor de la empresa Uber, es relevante por el papel que desempeña el automóvil no sólo durante el proceso de trabajo, sino que, es a partir de éste donde el conductor se moviliza a su casa, a la escuela, al médico o al mercado. Lo cual, transforma la lógica espacio y tiempo entre los lugares dedicados a la producción (como la fábrica) y cualquier lugar donde el trabajador no realiza actividades netamente productivas. Lo mismo puede observarse con el teléfono inteligente, pues, no sólo funciona como herramienta de trabajo, sino que este artefacto sirve para que el conductor realice diversas actividades ajenas al proceso de trabajo como comunicarse con familiares, entrar a redes sociales, jugar, leer, ver películas o escuchar música.<sup>192</sup> Por ende, se torna muy complicado separar el espacio y tiempo de trabajo de otras actividades extralaborales.<sup>193</sup>

El último elemento recuperado por la presente investigación en torno al concepto de trabajo no clásico es el tema del control laboral que existe en el trabajo interactivo. Dado que, a través de éste es posible utilizar la noción foucaultiana de relaciones de poder, debido a que durante el trabajo no clásico, que se comprende como aquel donde el usuario participa ya sea en la producción de los símbolos como del producto mismo, es el cliente quien ejerce un tipo de control en el proceso de trabajo, como expresa De la Garza: “El empleado sufre la presión de la empresa a través de los gerentes y supervisores, pero también del cliente que puede protestar si considera deficiente el servicio”<sup>194</sup>. Por ejemplo, en el caso Uber, el cliente tiene la posibilidad de calificar directamente el desempeño del chofer, así como el conductor puede calificar el comportamiento del usuario, como expresa en su página oficial: “Al final de cada viaje, los Socios Conductores y los usuarios pueden calificarse mutuamente con 1-5 estrellas. Los usuarios también pueden dar reconocimientos a los Socios Conductores y agregar

---

14 de octubre de 2018. Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.

<sup>190</sup> *Op., cit.*, pp. 317-319.

<sup>191</sup> *Ibid.*, pp. 318-319.

<sup>192</sup> Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018. Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018. Juan Carlos. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 11 de octubre de 2018. Luis. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018. Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018. Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.

<sup>193</sup> *Op., cit.*, p. 319.

<sup>194</sup> *Ibid.*, p. 324.



propina para expresar su gratitud”<sup>195</sup>. Lo anteriormente mencionado, embona de manera perfecta con la acepción foucaultiano de poder como acciones sobre más acciones de unos sobre otros. Esto significa que el poder ejercido sobre el conductor no es meramente efectuado por la empresa a través del tiempo global de trabajo, sino que, ahora, el cliente en conjunto con las regulaciones por parte del gobierno (el papel normativo sobre la empresa Uber se analizará en el segundo capítulo) ejercen diversos tipos de control en el proceso de trabajo que elaboran el socio y el conductor de Uber. Es decir, a partir de la empresa y, en conjunto con el cliente, es posible ejemplificar algunos ejercicios de poder para disciplinar y controlar el trabajo del conductor Uber mediante los consejos y videos que aparecen en la página oficial de la empresa Uber y que tienen como objetivo que el chofer se convierta en un socio de cinco estrellas, por ejemplo: abrir la puerta; saludar al usuario; procurar vestimenta adecuada; preguntar al usuario qué estación de radio prefiere escuchar; respetar reglamentos de tránsito; que el auto esté limpio y en buenas condiciones, entre otras.<sup>196</sup>

Cabe mencionar que, el argumento sobre la acción del cliente en el proceso productivo durante las sociedades posfordistas también es retomado en otros autores, como el caso del sociólogo francés Gilles Lipovetsky y por el sociólogo italiano Maurizio Lazzarato. Lipovetsky en su obra, *La felicidad paradójica*, relata el tránsito del capitalismo basado en la producción hacia el capitalismo del consumo que se sustenta en el goce de comprar, esto es, el control a partir de explotar el placer y el confort. Lipovetsky divide este tránsito del capitalismo de producción al del consumo en tres fases o etapas. La fase I, inicia en 1880 y culmina con la Segunda Guerra Mundial. Esta primera etapa se caracterizó por el desplazamiento de los mercados locales hacia el mercado nacional a través de la construcción de vías de transporte y comunicación como el ferrocarril y el telégrafo. Sumando al auge de la máquina que facilitaba la producción continua y de grandes cantidades, hasta llegar a la producción científica del trabajo en las fábricas fordistas. Asimismo, durante la fase I nace la mercadotecnia y la importancia en la calidad de los productos, lo que abrió el paso a la producción en masas.<sup>197</sup>

Para el año de 1950 ocurrió el tránsito a la fase II denominada como de consumo en masas, la cual se basó en la economía fordista cuyo objetivo era la seducción que propiciaba la producción estandarizada bajo la automatización y la línea de montaje de grandes cantidades de productos. Durante la fase II surgen los enormes supermercados gracias a la

---

<sup>195</sup> Uber. «Cómo funciona Uber.» s.f. *Uber*. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/about/how-does-uber-work/>>.

<sup>196</sup> Véanse. Uber. «Conviértete en un socio conductor de cinco estrellas.» 29 de junio de 2017. *Uber Blog*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/cinco-estrellas/>>. Uber. «uberRESPONDE. Videos educativos todas las semanas.» s.f. *Uber*. Recuperado el 1 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-AR/drive/buenos-aires/resources/uber-responde/>>. Enrique de la Garza Toledo. «Trabajo no clásico y Flexibilidad.» *Caderno CRH*, vol. 26. No. 68, (mayo-agosto de 2013): pp. 319-325. Recuperado el 3 de julio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632191007.pdf>>.

<sup>197</sup> Gilles Lipovetsky. *La felicidad paradójica. Ensayo sobre la sociedad de hiperconsumo*. México, Distrito Federal: Editorial Anagrama, 2013. pp. 7-26.

distribución a gran escala y la mercadotecnia que combina la producción estandarizada con la moda y la comodidad. Para finales de los años 70 comienza la fase III que, como se analizó en la obra *Imperio*, es la era del hiperconsumo que se fundamenta en la producción de subjetividad mediante el marketing emocional, es el triunfo de la imagen<sup>198</sup> sobre el producto tangible que seduce. Mientras que las fases I y II se basaron en la producción estandarizada, la fase III con ayuda de la mercadotecnia especializada se dedica a estimular el consumo, las empresas perciben que, según Lipovetsky, “[...] ya no se trata de producir primero para vender después, sino de vender para producir, ya que el consumidor final se ha convertido en una especie de <<comisionante>> del producto”<sup>199</sup>. Es así como el cliente para las empresas se torna en una pieza fundamental en la producción y el consumo.<sup>200</sup>

En cambio, para Maurizio Lazzarato en su artículo, *Estrategias del empresario político*, en la empresa posfordista la producción y el consumo se sustentan sobre la interacción con el cliente, es decir, por medio del marketing se genera el deseo (con el diseño de la imagen se ejercita y se guía la imaginación<sup>201</sup>) y conlleva a la producción de subjetividad, donde la mercadotecnia funge como dispositivo que produce la demanda, en palabras de Lazzarato, “El consumidor ya no es el consumidor-masa pasivo de una mercancía estandarizada, sino el individuo activo que se implica con la totalidad de su persona: a tal fin es necesario “conocer” y solicitar su ideología, su estilo de vida, su concepción del mundo”<sup>202</sup>.

A partir de estas tres visiones sobre la acción que desempeña el cliente dentro de la producción del proceso productivo, es posible compilar brevemente el tipo de trabajo que desempeña el conductor de la empresa Uber. Primero, con la distinción entre trabajo productivo y trabajo improductivo se puede vislumbrar que si bien, el chofer realiza un servicio, desde el momento en que la empresa resta 25 por ciento del total de sus ingresos por viaje, es posible argumentar que éste genera ganancias para la empresa, pues, de acuerdo con el capítulo segundo, “La tasa de ganancia”, del tomo III, volumen 6 de, *El Capital*, Carlos Marx enfatiza que: “La ganancia del capitalista proviene de que tiene para vender algo por lo cual no ha pagado nada. El plusvalor, o en su caso la ganancia, consiste precisamente en el excedente del valor mercantil por encima de su precio de costo [...]”<sup>203</sup>. Por consiguiente, aunque la empresa maneja un discurso donde el conductor presta un servicio por cuenta propia e independiente de Uber, este último, por medio del porcentaje que la empresa resta del tiempo de trabajo realizado, se identifica como un trabajador productivo al generar

---

<sup>198</sup> Para más información sobre el papel que desempeña la imagen en las sociedades posfordistas véase Guy Debord. *La sociedad del espectáculo*. Buenos Aires: La Marca Editora, 2012.

<sup>199</sup> *Op. cit.*, p.73.

<sup>200</sup> *Ibid.*, pp. 27-78.

<sup>201</sup> Para más información sobre el papel que desempeña la imagen en las sociedades posfordistas véase Guy Debord. *La sociedad del espectáculo*. Buenos Aires: La Marca Editora, 2012.

<sup>202</sup> Maurizio Lazzarato. «Estrategias del empresario político.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): p. 67. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

<sup>203</sup> Karl Marx. *El capital, crítica de la economía política*. Vol. 6. T. 3. México, Distrito Federal: siglo XXI editores, s.a. de c.v., 2009. p. 49.

plustrabajo<sup>204</sup> para la empresa, continúa Marx, “El producto que interesa en realidad al capitalista [en esta ocasión a la empresa Uber] no es el propio producto palpable, sino el excedente de valor del producto [en este caso, el excedente de valor se entiende como el servicio que presta el conductor para la empresa] [...]”<sup>205</sup>. Además, el análisis sobre si el conductor de Uber realiza un trabajo productivo o improductivo, queda resuelto con el papel que desarrolla la aplicación, debido a que, Uber no sólo ahorra costos con la automatización de operaciones meramente técnicas como la contratación o los mecanismos de apoyo por medio de mensajes o llamadas digitales, sino que, la empresa es propietaria de la herramienta (la aplicación) mediante la cual, el conductor genera ingresos tanto para él como para la empresa.

En segundo lugar, se analizó el papel que desempeña la ciencia como saber social acumulado, esto es, cómo la tecnología funciona para innovar la producción, lo cual, crea la necesidad de que el trabajador esté constantemente informado para poder controlar y llevar a cabo el trabajo. En el caso Uber, el conductor opera información constantemente sobre rutas, acerca del cliente y promociones de la aplicación. En tercer lugar, mediante los conceptos trabajo inmaterial y trabajo autónomo es posible comprender el tipo de trabajo que realiza el chofer dado que, la empresa Uber busca convertir a cada conductor en un individuo empresa que se adentre al tiempo global de trabajo. Además, la empresa funciona en forma de red y comunidad de cooperación de conductores que se desplazan en un territorio específico a través de 633 ciudades a lo largo del mundo. También, con ayuda del trabajo autónomo, es factible explicar que la empresa Uber no funciona con la forma salarial clásica, sino con la forma renta, que se ejemplifica con el apoyo que brinda el banco para el autofinanciamiento del conductor, mientras que por parte de la empresa se expresa con el 25 por ciento que resta a los ingresos del conductor, y los pagos que hace Uber al socio una vez por semana por medio de una cuenta bancaria, es decir, es un tipo de control financiero más que productivo. Por último, el concepto de trabajo no clásico ayuda a explicar el tipo de trabajo interactivo donde el cliente no sólo participa en la producción, sino también en el control del trabajo. En el caso Uber esto se ejemplifica con la calificación de 1-5 estrellas que hace el conductor sobre el usuario, y este último sobre el conductor.

Con base en este análisis sobre el tipo de trabajo que realiza el conductor Uber, el siguiente apartado tiene como objetivo reflexionar dos conceptos claves que ayudan a comprender el conflicto o el choque que existe entre el factor trabajo y el capital. En tanto que, como se ha apuntado a lo largo de toda esta investigación, la empresa Uber no puede

---

<sup>204</sup> Carlos Marx define el plustrabajo como: “El plustrabajo contenido en la mercancía no le cuesta nada al capitalista, aunque al obrero le cuesta trabajo, así como le cuesta trabajo el trabajo remunerado, y pese a que, al igual que este último, crea valor y entra en la mercancía como elemento creador de valor”. Véase en Karl Marx. *El capital, crítica de la economía política*. Vol. 6. T. 3. México, Distrito Federal: siglo xxi editores, s.a. de c.v., 2009. pp. 48-49.

<sup>205</sup> *Ibid.*, p. 47.

comprenderse sin la estrategia acumulativa que fue la reconversión industrial de los años 70 y 80, y la flexibilización.

#### 1.4. La acumulación de capital en la sociedad de los servicios

*Somos nosotros los que hemos construido los palacios y las ciudades en España, América y en todo el mundo. Nosotros, los obreros, podemos construir nuevos palacios y ciudades para reemplazar a los destruidos. Nuevos y mejores. No tememos a las ruinas. Estamos destinados a heredar la tierra, de ello no cabe la más mínima duda. La burguesía podrá hacer saltar en pedazos su mundo antes de abandonar el escenario de la historia. Pero nosotros llevamos un mundo nuevo dentro de nosotros, y ese mundo crece a cada instante. Está creciendo mientras yo hablo con usted.*

José Buenaventura Durruti Dumange<sup>206</sup>

Carlos Marx y Federico Engels escribieron en el *Manifiesto del Partido Comunista*, que en cualquier lugar donde apareció la burguesía logró destruir las condiciones de dominación previas al desgarrar y arrancar las relaciones sociales anteriores en función del dinero y el egoísmo; también, la burguesía demostró lo que la mente humana puede alcanzar, ya que, por medio de su modo de explotación, configuró la producción y el consumo del mercado mundial, en palabras de los dos pensadores alemanes<sup>207</sup>: “La burguesía ha desempeñado en la historia el más alto rol revolucionario”<sup>208</sup>. Ese papel revolucionario se expresa de forma clara en la generación incesante de nuevos instrumentos de producción hasta la llegada de la máquina, donde según Carlos Marx, “La acumulación de saber, de habilidad y de todas las fuerzas productivas generales del cerebro social, son entonces absorbidas por el capital”<sup>209</sup>. El capital absorbe la inteligencia general, o sea el saber social, que por medio de la ciencia se muestra explícitamente en la maquinaria, continúa Carlos Marx, “Así pues, el capital no se desarrolló completamente en sus formas de producción específicas más que a partir del momento en el que el instrumento de trabajo perdió su forma inmediata para revestir al del *capital fijo*”<sup>210</sup>.

A todo esto, surgen las siguientes preguntas: ¿cómo es que se gesta la acumulación? ¿Qué significa y qué objetivo tiene? Una posible respuesta es que tiene como función revolucionar

---

<sup>206</sup> Hans Magnus Enzensberg. *El corto verano de la anarquía. Vida y muerte de Durruti*. Barcelona: Editorial Anagrama, 2016. p. 157.

<sup>207</sup> Carlos Marx y Federico Engels. *Manifiesto del Partido Comunista*. México, Distrito Federal: Ediciones El Caballito, 2010. pp. 72-77.

<sup>208</sup> *Ibid.*, p. 73.

<sup>209</sup> Carlos Marx. «El maquinismo automatizado.» Marx, Carlos. *Formas de propiedad precapitalista; el método de la economía política; el maquinismo automatizado*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular, 1978. p. 131.

<sup>210</sup> *Ibid.*, p. 133.

los medios de producción, esto es, el capital fijo. Pero, para fines de la presente investigación, esta réplica es insuficiente, por tal razón y, para dar solución a estas incógnitas, es que se acude al texto de Carlos Marx, *la llamada acumulación originaria del capital*.

Carlos Marx, en *la llamada acumulación originaria del capital*, relata la destrucción sanguinaria que representó el tránsito del modo de producción feudal hacia el modo de producción capitalista. El filósofo alemán expone que, a este proceso se le designa como acumulación originaria, es decir, un proceso histórico, una escisión o ruptura que en palabras de Marx “[...] separa súbita y violentamente a grandes masas humanas de sus medios de subsistencia y de producción y se las arroja, en calidad de proletarios totalmente libres, al mercado”<sup>211</sup>. Es el despojo, la separación de los medios de trabajo del productor, es la expropiación de las tierras, como el filósofo alemán menciona con respecto a lo sucedido sobre la población rural campesina francesa: “[...] fue obligada a someterse, mediante una *legislación terrorista y grotesca* y a fuerza de latigazos, hierros candentes y tormentos, a la disciplina que requería el sistema del trabajo asalariado”<sup>212</sup>. Aunado al proceso de despojo, expropiación y violencia constante, a la burguesía no le bastó dividir las condiciones de vida y de trabajo entre el capital y aquellos que venden su fuerza como una mercancía, sino que colocó al trabajador libre en condiciones de dependencia y subordinación del capital. Carlos Marx apunta que: “La burguesía naciente necesita y usa el *poder del estado* para “regular” *el salario*, esto es, para comprimirlo dentro de los límites gratos a la producción de plusvalor, para prolongar la *jornada laboral* y mantener al trabajador mismo en el grado normal de dependencia. Es este un factor esencial de la llamada *acumulación originaria*”<sup>213</sup>. Con base en la cita anterior, este proceso acumulativo y de subordinación del trabajo hacia el capital, inició con la industria manufacturera para posteriormente depositar a los desposeídos en la fábrica moderna con el uso de máquinas industriales. Cabe recalcar que, la aparición de la fábrica industrial moderna también estuvo plagada de actos violentos y sanguinarios, como Carlos Marx lo demuestra en su obra, *Miseria de la Filosofía*<sup>214</sup>:

La aparición del taller automático fue acompañada de actos que eran todo menos filantrópicos. Los niños eran retenidos en el trabajo a golpes de látigo; se les hacía objeto de tráfico, y se realizaban contratos con orfanatos. [...] Por último, a partir de 1825, casi todas las nuevas invenciones fueron el resultado de colisiones entre obreros y patronos, que trataban a toda costa de depreciar la especialidad de los obreros. Después de cada nueva huelga, aunque fuera de poca importancia, surgía una nueva máquina.<sup>215</sup>

Este apartado es de crucial importancia para la actual investigación, dado que, la reconversión industrial de los años 70 y 80 expresa el mismo conflicto irresoluble entre los factores de la producción (el capital y el trabajo), pero esta vez bajo distintos escenarios. A continuación, se desarrolla y contextualiza la reconversión industrial, entendiendo ésta como una

---

<sup>211</sup> Karl Marx. *El capital, crítica de la economía política. El proceso de producción del capital*. Vol. 3. T.1. México, Distrito Federal: siglo veintiuno editores, 2013. p. 895.

<sup>212</sup> *Ibid.*, p. 922.

<sup>213</sup> *Ibid.*, pp. 922-923.

<sup>214</sup> *Ibid.*, pp. 891-954.

<sup>215</sup> Karl Marx. *Miseria de la Filosofía. Respuesta a la Filosofía de la Miseria de P.-J. Proudhon*. México: siglo veintiuno editores, 2015. p. 93.

acumulación que integra nuevas tecnologías al proceso productivo, lo cual se traduce a nuevas problemáticas que expresan viejos conflictos.

### 1.4.1 El poder sobre la Reversión Industrial

Sobre la década de los años 70 y 80 el capitalismo sufrió una fuerte crisis a causa de la incapacidad de los modelos productivos, fordista y taylorista, por llevar a cabo las exigencias del capital. Aunado a la crisis productiva, a la fuerza del Estado de bienestar y a la acción sindical que había logrado mejoras salariales, el capital se enfrascó en la tarea de reestructurar la producción mediante formas novedosas de acumulación. Estos cambios, sumados a la crisis del marxismo, el declive de las ideologías del movimiento obrero y al nuevo diseño del Estado neoliberal, repercutieron directamente sobre el proceso del trabajo, lo cual, se tradujo en la transformación del trabajo fabril clásico debido al uso de las TIC, la computadora y la industria de la comunicación. Dicho de otra forma, la automatización del proceso productivo.<sup>216</sup> En palabras de Jeremy Rifkin “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, vivir en la miseria”<sup>217</sup>.

A partir de estos cambios en torno al proceso productivo y a las transformaciones sociales, teóricas y políticas es que se concibió la transfiguración del trabajo como concepto y actividad vital, en lo que se ha denominado, en palabras de Adrián Sotelo Valencia y de Ricardo Antunes, como la pérdida de la centralidad del trabajo o la metamorfosis del trabajo que repercutió fuerte y tajantemente sobre el trabajador, según comenta Enrique de la Garza Toledo<sup>218</sup>:

A mediados de los noventa surgió una teoría que, derivada de la del fin del trabajo de la anterior y de la posmodernidad, planteó en términos sociológicos -supuestamente demostrable empíricamente- que la inestabilidad de las ocupaciones en la Nueva Economía se traducía en trayectorias laborales fragmentarias -ocupaciones desvinculadas y fugaces-, como nueva característica del trabajo y que la decadencia del Estado

---

<sup>216</sup> Rubén Trejo. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012. pp. 21-28. Enrique de la Garza Toledo y Juan Manuel Hernández. «Fin del trabajo o trabajo sin fin.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Tratado Latinoamericano de Sociología del trabajo*. México, Distrito Federal: El Colegio de México: FLACSO: UAM: Fondo de Cultura Económica, 2000. pp. 755-756.

<sup>217</sup> Jeremy Rifkin. «El fin del trabajo.» *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*. México: Paidós, 1996. p. 23. Recuperado el 27 de julio de 2018. <<http://www.economia.unam.mx/biblioteca/redeco/Pdf/articulos/Pol/RifkinFinTrabajo.pdf>>.

<sup>218</sup> Adrián Sotelo Valencia. «El trabajo inmaterial en el ciclo material del capital y la determinación de las clases sociales en el capitalismo contemporáneo.» *Cademo CRH*, vol 27. No. 70, (enero/abril 2014): pp. 47-59. Recuperado el 30 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632193004.pdf>>. Ricardo Antunes. *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre las metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo*. Brasil: Cortez Editora, 2001. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://catedralibrets.files.wordpress.com/2015/04/ricardo-antunes-adios-al-trabajo.pdf>>.

benefactor junto con sus sistemas de relaciones industriales, implicaría una pérdida de identidad con el Trabajo.<sup>219</sup>

Es importante enfatizar que, a diferencia de Rifkin o Claus Offe, cuando se hace referencia al fin del trabajo, esto no significa la posible llegada de una sociedad sin trabajadores, sino, como menciona De la Garza, se refiere a la fragmentación y desarticulación del concepto trabajo, que antes de los años 70 constituía el eje central sobre el cual se formaban las subjetividades, se adquiría la identidad y se construía el terreno propicio para la acción colectiva de los obreros.<sup>220</sup> En consecuencia, la pérdida de la centralidad del trabajo conlleva, en palabras de De la Garza, “[...] [una] fragmentación de los mundos de vida [...] Para los trabajadores los mundos extralaborales se han vuelto más importantes [...] La sociedad posmoderna sería la fragmentación de los mundos de la vida, del yo, la cultura, las identidades, [...] la ausencia de sujetos hegemónicos o discursos y proyectos globales”<sup>221</sup>.

Con base en la cita anterior, la actual investigación retoma a dos autores para comprender lo que se define por sociedad posmoderna. El primero es el filósofo francés Jean-François Lyotard, en su libro, *La sociedad posmoderna*, en tanto que, el segundo texto se titula, *Posmoderno: ¿Una sociedad transparente?*, del filósofo italiano Gianni Vattimo. Mientras que, para Lyotard, la sociedad posmoderna se entiende como un momento de relajamiento, desembarazamiento y fragmentación de la totalidad en un acontecimiento, esto es, el fin de los grandes relatos que en palabras del filósofo francés se refiere a “[...] la pérdida del sujeto”<sup>222</sup>. Para Gianni Vattimo, la sociedad de la comunicación generalizada, en sí, la sociedad posmoderna, procede a partir de las críticas elaboradas por la filosofía de los siglos XIX y XX sobre las formaciones teóricas como la Ilustración, el pensamiento de Hegel, Marx o el mismo positivismo, es decir, es la caída de las grandes verdades históricas que hoy en día han perdido su rigor como fin trascendental. Según Vattimo, vivimos en la sociedad de los *mass media*, donde la comunicación se fractura en diversas imágenes del mundo. Estas fragmentaciones son múltiples imágenes que vuelven más compleja y caótica nuestra sociedad, y esto se comprende como el fin de la sociedad transparente, puesto que no hay hechos absolutos, sólo guerra de interpretaciones que imposibilitan el planteamiento unilineal de la historia donde se trace un sujeto trascendental (el hombre blanco europeo), que debe realizar el fin civilizatorio último (el comunismo, el espíritu absoluto, el progreso). Por lo tanto, en ambos filósofos yace la fragmentación de la realidad como la caída de las grandes verdades o los grandes relatos. Esto significa, la pérdida de un sujeto trascendental (en este caso el proletariado) sobre el cual recae el poder emancipatorio, es un relajamiento,

---

<sup>219</sup> Enrique de la Garza Toledo. «Trabajo no clásico y Flexibilidad.» *Caderno CRH*, vol. 26. No. 68, (mayo-agosto de 2013): pp. 325-326. Recuperado el 3 de julio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632191007.pdf>>.

<sup>220</sup> Enrique de la Garza Toledo y Juan Manuel Hernández. «Fin del trabajo o trabajo sin fin.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Tratado Latinoamericano de Sociología del trabajo*. México, Distrito Federal: El Colegio de México: FLACSO: UAM: Fondo de Cultura Económica, 2000. pp. 759-771.

<sup>221</sup> *Ibid.*, p. 759.

<sup>222</sup> Jean-François Lyotard. *La posmodernidad (Explicada a los niños)*. Barcelona, España: Editorial Gedisa, S.A., 2008. p. 39.

es flexibilizar la identidad del trabajo para crear un empleado polivalente. En conclusión, la sociedad posmoderna disgrega la identidad al crear un mundo de múltiples experiencias en el cual se oscila entre la nostalgia, lo cerrado, lo fijo y permanente; contraponiéndolo a la contingencia y la interpretación.<sup>223</sup>

Es importante mencionar que, para Adrián Sotelo Valencia, la pérdida de la centralidad del trabajo producto de la reconversión industrial que acaeció en las últimas tres décadas del siglo XX, debe comprenderse a partir de la fragmentación como una fractura que colaboró en la desarticulación del trabajo y, al mismo tiempo, se complementó con el término de la flexibilización. Dado que, se buscó sustituir el conflicto entre el capital y el trabajo mediante el cambio de conceptos rígidos como explotación, lucha de clases o plusvalía, por nociones como emprendedor, innovación o tecnología.<sup>224</sup>

La primera definición para comprender lo que es la reconversión industrial es retomada del artículo, *Reconversión Industrial en México: La Innovación Tecnológica y las Características del Mercado de Trabajo*, de Valeriano Ramírez Medina, quien expresa que en los primeros años de la década de los años 80, la crisis que atravesó el capitalismo conllevó a reestructurar el sistema en su totalidad. Dicha reestructuración fue orquestada por diversos grupos económicos, como los grandes bancos internacionales, teniendo a la cabeza a los Estados Unidos de América que desde el término de la Segunda Guerra Mundial se coronó como la potencia económica más importante a nivel internacional. Asimismo, Valeriano Ramírez indica que un primer indicio de la reestructuración se presentó con la reducción de trabajadores bajo la administración científica del trabajo y la aplicación tecnológica al proceso productivo. Lo cual, muestra que el intelecto general o el saber social acumulado se coloca en una posición al servicio del capital, lo que supone, un aumento en la eficacia y eficiencia por parte de la máquina cuya capacidad logra reducir el tiempo de producción y así generar una mejor competencia en el mercado. También, esta reestructuración implementó procesos de producción a escala internacional, en lo que se ha definido en apartados previos como cadenas globales de valor que, al fraccionar el armamento total de la producción, causó deterioros dentro del movimiento obrero debido al auge de mecanismos sofisticados de control sobre el factor trabajo.<sup>225</sup> Por lo tanto, para que el capital alcanzara su meta de generar mayores ganancias a un menor costo, es que se llevó a cabo la reconversión

---

<sup>223</sup> Véanse también Bejamín Ardití. «La totalidad como archipiélago: el diagrama de puntos nodales.» *Questión*, vol. 1. No. 25, (Verano, enero-marzo de 2010): 9 p. Recuperado el 10 de mayo de 2018. <<http://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/question/article/view/889/790>>. Gianni Vattimo. «Posmoderno: ¿Una sociedad transparente?» Ardití, Benjamín (ed.). *El reverso de la diferencia*. Caracas: Nueva Sociedad, 2000. pp. 15-22. Jean-François Lyotard. *La posmodernidad (Explicada a los niños)*. Barcelona, España: Editorial Gedisa, S.A., 2008. pp. 11-47.

<sup>224</sup> Adrián Sotelo Valencia. «Flexibilidad y fragmentación del mundo del trabajo: debate teórico.» *Lutas & Resistências*, vol. 2. No. 3, (2º sem. 2007): p. 10. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<http://www.uel.br/grupo-pesquisa/gepal/revista3aedicao/lr3-1-adrian.pdf>>.

<sup>225</sup> Valeriano Ramírez Medina. «Reconversión Industrial en México: la innovación tecnológica y las características del mercado de trabajo.» *Estudios Políticos*, no. 25, sexta época, (septiembre-diciembre de 2000): pp. 312-316.



industrial, que en palabras de Valeriano Ramírez se entiende como una “estrategia de acumulación [...] La nueva estrategia de trabajo someterá de manera cada vez más efectiva a la fuerza de trabajo, y la limitará en la lucha que ésta pudiera ofrecer a los intereses capitalistas”<sup>226</sup>.

Por su parte, la segunda definición del concepto reconversión industrial es recuperada de Enrique de la Garza Toledo, quien, en su artículo *Reconversión industrial y cambio en el patrón de relaciones laborales en México*, expone que el término reconversión industrial comenzó a utilizarse en España y, en la actualidad, es empleado como sinónimo de reestructuración productiva. A su vez, expresa que este concepto tiene una fuerte relación con la crisis en el interior del capitalismo y los intentos del capital por mejorar la productividad.<sup>227</sup> Por tal razón, la reconversión industrial, en palabras de De la Garza, se define como “[...] una estrategia empresarial en las condiciones actuales de crisis para incrementar la productividad y la calidad de sus productos, eliminando trabas en los procesos productivos y en las relaciones laborales”<sup>228</sup>.

Lo que demuestran ambas definiciones y además ayuda a descifrar el objetivo de esta investigación que es conocer las relaciones de poder que atraviesan al conductor Uber, es comprender a la reconversión industrial como una estrategia que implica *técnicas racionales de dominación*. Como se dijo en el primer apartado de la actual tesis en torno a las relaciones de poder, para Michel Foucault el poder es una mecánica, una estrategia: “Se trata de estudiarlo [al poder] partiendo de las técnicas y de las tácticas de dominación”<sup>229</sup>. Por lo cual, la reconversión industrial no sólo representa para el capital un mecanismo que ayuda a mejorar la productividad, sino como un plan que supone fracturar cualquier intento de resistencia bajo mejores y más sofisticados ejercicios del poder, ya sea en forma de trabajo inmaterial o autónomo, o mediante trabajo no clásico con la interacción e intervención del cliente. El objetivo de estas definiciones es entender a la reconversión industrial como una estrategia acumulativa que confirma el conflicto existente entre los factores de la producción (capital y trabajo) y, aunque se ha intentado desdibujar el concepto de lucha de clases por términos como fragmentación, esta *técnica racional de dominación* expresa el ejercicio de poder de unos sobre otros. Como expone María Xelhuantzi López:

“Esta reestructuración capitalista implica, en primer lugar, transformaciones radicales en los modelos de organización y gestión del trabajo y de la administración, grandes cambios tecnológicos, flexibilidad laboral, nuevas formas de articulación y de acumulación del capital, reingeniería de las empresas, y de manera destacada, la consolidación del capital multinacional como la fuerza rectora de la economía y de la política mundiales, hacia la configuración de nuevos paradigmas integrados en un concepto más o menos homogéneo, denominado “globalización” ”.<sup>230</sup>

---

<sup>226</sup> *Ibid.*, p. 316.

<sup>227</sup> Enrique de la Garza Toledo. «Reconversión industrial y cambio en el patrón de relaciones laborales en México» Anguiano, Arturo (coord.). *La Modernización de México*. México: UAM-X, 1990. p. 315.

<sup>228</sup> *Ídem*.

<sup>229</sup> Michel Foucault. *Microfísica del poder*. Madrid, España: Las ediciones de la piqueta, 1980. p. 147.

<sup>230</sup> María Xelhuantzi López. *La democracia pendiente. La libertad de asociación sindical y los contratos de protección en México*. México: Sindicato de Telefonistas de la República Mexicana, 2000. p. 125.

## 1.4.2 El poder sobre la Flexibilización

Debido a la crisis que sufrió el sistema capitalista durante la década de los años 70, en virtud de la incapacidad y agotamiento de los modelos productivos, y sumado a la fuerte organización obrera, fue que el capital efectuó la reconversión productiva como estrategia acumulativa a partir de cadenas de valor global y la automatización de la maquinaria, que introdujeron la informática y las telecomunicaciones al proceso productivo. Según el artículo titulado, *La Flexibilidad laboral como estrategia de competitividad y sus efectos sobre la economía, la empresa y el mercado de trabajo*<sup>231</sup>, de Manuel Ibarra y Lourdes González, con base en los acomodos que se gestaron bajo las políticas neoliberales del reaganismo en los Estados Unidos de América y el thatcherismo en Inglaterra<sup>232</sup> y, en conjunto con la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) y el Fondo Monetario Internacional (FMI), se establecieron una serie de medidas económicas que buscaban desregular los mercados de trabajo al considerar que los modelos organizacionales fordista y taylorista “[...] dejaban de ser funcionales y existía la necesidad de reemplazarlos por recursos flexibles que pudieran adaptarse a las nuevas condiciones de la economía mundial”<sup>233</sup>.

Por su parte, para Ricardo Antunes, la reconversión industrial, a partir de su artículo, *Diez tesis sobre el trabajo del presente y una hipótesis sobre el futuro del trabajo*, fue una medida para que la empresa, fordista o taylorista, pudiera efectuar una acumulación de forma flexible. Lo cual responde, como se mencionó en el apartado anterior, a la fragmentación de la identidad del movimiento obrero ya que esta reestructuración buscó desregular el trabajo por parte del Estado benefactor y transformar el trabajo fabril y el perfil del empleado en un trabajador flexible, multifuncional y polivalente capaz de realizar nuevas tareas productivas.<sup>234</sup> En palabras de Ricardo Antunes:

Se trataba para los capitales, por consiguiente, de garantizar la acumulación flexible. De allí que se gestó la llamada empresa flexible o *liofilizada*. Esta transformación estructural tuvo fuerte impulso después de las

---

<sup>231</sup> Manuel Alejandro Ibarra Cisneros y Lourdes Alicia González Torres. «La Flexibilidad laboral como estrategia de competitividad y sus efectos sobre la economía, la empresa y el mercado de trabajo.» *Contaduría y Administración*, no. 231, (mayo-agosto de 2012): pp. 33-52. Recuperado el 3 de julio de 2018. <<http://www.ejournal.unam.mx/rca/231/RCA000023103.pdf>>.

<sup>232</sup> Franco Berardi (Bifo). *Generación Post-Alfa. Patologías e imaginarios en el semio capitalismo*. Buenos Aires: Tinta Limón, 2007. p. 47.

<sup>233</sup> Manuel Alejandro Ibarra Cisneros y Lourdes Alicia González Torres. «La Flexibilidad laboral como estrategia de competitividad y sus efectos sobre la economía, la empresa y el mercado de trabajo.» *Contaduría y Administración*, no. 231, (mayo-agosto de 2012): p. 34. Recuperado el 3 de julio de 2018. <<http://www.ejournal.unam.mx/rca/231/RCA000023103.pdf>>.

<sup>234</sup> Ricardo Antunes. «Diez tesis sobre el trabajo del presente y una hipótesis sobre el futuro del trabajo.» *Realidad Económica*, no. 232, (16 de noviembre al 31 de diciembre de 2007): pp. 29-48. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://cdamcheguevara.files.wordpress.com/2012/06/antunes-trabajo-sintetico.pdf>>. Adrián Sotelo Valencia. «Flexibilidad y fragmentación del mundo del trabajo: debate teórico.» *Lutas & Resistências*, vol. 2. No. 3, (2° sem. 2007): p. 20. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<http://www.uel.br/grupo-pesquisa/gepal/revista3aedicao/lr3-1-adrian.pdf>>.

victorias del neoliberalismo, cuando un nuevo recetario, un nuevo diseño ideológico-político se presentó como alternativa de dominación en sustitución del *welfare state*.<sup>235</sup>

De tal forma, la flexibilidad se asocia con: a) el conglomerado de estrategias que la reconversión industrial gestó para terminar con las rigideces que provocaban tanto el Estado de bienestar como los sindicatos en el proceso de trabajo; b) con el auge de la informática y las telecomunicaciones donde la máquina desarrolla la producción, y c) el traslado de la producción de los países desarrollados a los países en vías de desarrollo. Este traslado se ejemplifica con el concepto de desproletarización de Ricardo Antunes que se desarrolló anteriormente, como la reducción del trabajo fabril clásico a costa del incremento en el trabajo asalariado dentro del sector servicios, y con la precarización del mercado de trabajo. En palabras de Manuel Ibarra y Lourdes González, la flexibilidad del mercado laboral “[...] se puede definir como la capacidad de realizar, con escasas o casi nulas restricciones normativas, cambios en la cantidad, estructura, funciones y/o costos del factor trabajo utilizado en el proceso productivo”<sup>236</sup>.

Asimismo, Manuel Ibarra y Lourdes Gonzáles presentan una tipología de la flexibilidad laboral al clasificarla en externa, interna y salarial. Por flexibilidad externa se comprende como la capacidad que tiene una empresa para “[...] aumentar o disminuir el empleo sin incurrir en grandes costos o sin grandes obstáculos de tipo normativo”<sup>237</sup>. Entre sus modalidades se encuentran la subcontratación, el outsourcing, el trabajo temporal, la movilidad geográfica, trabajos por cuenta propia, contratos de formación y la posibilidad de modificar las normas laborales en torno al despido temporal y la jubilación anticipada.<sup>238</sup>

La flexibilidad interna es la capacidad que tiene la empresa para asignar a los trabajadores diversos tipos de tareas. Entre sus modalidades se encuentran: la rotación del personal y la polivalencia de actividades; horas extra, trabajo por turnos, tiempo parcial, pausas en la jornada de trabajo diaria, el uso de semanas comprimidas y la reconfiguración de permisos (permiso de maternidad, por ejemplo). Por último, la flexibilidad salarial “se puede definir como la capacidad de ajustar los salarios de acuerdo con la situación económica de la empresa, de tal manera que en situación de baja producción, los salarios pueden disminuir con el fin de evitar la pérdida de empleo”<sup>239</sup>. Las modalidades de flexibilidad salarial son: la diferencia salarial entre sectores de la empresa; eliminación de salarios mínimos y

---

<sup>235</sup> Ricardo Antunes. «Diez tesis sobre el trabajo del presente y una hipótesis sobre el futuro del trabajo.» *Realidad Económica*, no. 232, (16 de noviembre al 31 de diciembre de 2007): pp. 33-34. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://cdamcheguevara.files.wordpress.com/2012/06/antunes-trabajo-sintetico.pdf>>.

<sup>236</sup> Manuel Alejandro Ibarra Cisneros y Lourdes Alicia González Torres. «La Flexibilidad laboral como estrategia de competitividad y sus efectos sobre la economía, la empresa y el mercado de trabajo.» *Contaduría y Administración*, no. 231, (mayo-agosto de 2012): p. 38. Recuperado el 3 de julio de 2018. <<http://www.ejournal.unam.mx/rca/231/RCA000023103.pdf>>.

<sup>237</sup> *Ibid.*, p. 40.

<sup>238</sup> *Ibid.*, pp. 40-43.

<sup>239</sup> *Ibid.*, p. 45.

prestaciones; modificación y disminución de costos de despido, costos fiscales y sociales, y salarios de acuerdo con el rendimiento.<sup>240</sup>

Para efectos de la actual investigación, el concepto flexibilización permite analizar no sólo el tipo de trabajo que desempeña el conductor, sino que, esta concepción se integra a la estrategia productiva que ejerce una dominación racional, específica y meticulosa sobre el conductor. Lo novedoso de la empresa Uber es que, al ver nichos del mercado en la cuestión del servicio de transporte, logró aplicar las TIC dentro de un servicio tradicional. En la página oficial de la empresa Uber, ésta menciona que la aplicación virtual “[...] conecta a Socios Conductores con usuarios para pedir viajes cuando los necesiten”<sup>241</sup>. Es decir, la empresa afirma que su servicio simplemente es conectar a un conductor con un usuario, por lo cual, Uber recalca que en ningún momento reconoce algún tipo de relación laboral<sup>242</sup>:

USTED RECONOCE QUE UBER NO PRESTA SERVICIOS DE TRANSPORTE O DE LOGÍSTICA O FUNCIONA COMO UNA EMPRESA DE TRANSPORTES Y QUE DICHS SERVICIOS DE TRANSPORTE O LOGÍSTICA SE PRESTAN POR TERCEROS CONTRATISTAS INDEPENDIENTES, QUE NO ESTÁN EMPLEADOS POR UBER NI POR NINGUNA DE SUS AFILIADOS.<sup>243</sup>

Según Yasmín Hernández Romero y Raúl Galindo Sosa, en su artículo titulado, *Modelo de gestión del servicio de transporte Uber. ¿Quién pierde y quién gana?*, comentan que el conductor de la empresa Uber está sometido a una flexibilidad *neotaylorista* que, en palabras de Carlos Caicedo Escobar y Carlos Cortés Amador, se define como la expansión de la tercerización del empleo o el *outsourcing*; la contratación de empleados temporales donde no existe el consenso o negociación de las condiciones del trabajo, así como la eliminación de prestaciones o subsidios; la incorporación de estrategias para efectuar una acumulación flexible que, con el apoyo de la informática, desmantela las relaciones personales y permite organizar y explotar al trabajador en tiempo real; la automatización de las operaciones con la incorporación de máquinas que controlan desde la contratación hasta el proceso de trabajo, lo cual reduce costos para la empresa, y la intensificación del tiempo de trabajo con jornadas extenuantes.<sup>244</sup>

Pero, volviendo al texto de Yasmín Hernández Romero y Raúl Galindo Sosa, el conductor de Uber labora en función de la competencia del mercado y de la demanda del servicio, por ello, aunque el concepto explotación se intercambia por el término flexibilidad, esto no impide que el conductor, para alcanzar ciertos estímulos de productividad o para cubrir sus

---

<sup>240</sup> *Ibid.*, pp. 44-49.

<sup>241</sup> Uber. «Cómo funciona Uber.» s.f. *Uber*. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/about/how-does-uber-work/>>.

<sup>242</sup> Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa. «Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?» *Espacios Públicos*, vol. 19. No. 47, (septiembre-diciembre de 2016): pp. 168-170. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>>.

<sup>243</sup> Uber. «Legal. Uber B.V. Términos y condiciones.» 13 de diciembre de 2017. *Uber*. Recuperado el 27 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/legal/terms/mx/>>.

<sup>244</sup> Carlos Caicedo Escobar y Carlos Cortés Amador. «Enfoque sistémico de la organización, la tecnología y los modelos de gestión.» *Revista Ingeniería e Investigación*, no. 37, (1997): pp. 80-85. Recuperado el 15 de octubre de 2018. <<https://revistas.unal.edu.co/index.php/ingainv/article/view/20941/21843>>.

necesidades, trabaje tiempo completo, tiempo parcial o tiempo extra. El chofer es un individuo empresa que opera bajo el imaginario emprendedor del trabajo flexible, donde el nuevo perfil del trabajador decide individualmente cuántos ingresos desea alcanzar. Además, al ser un trabajo basado en la flexibilidad, el conductor trabaja de acuerdo con la dinámica de la ley de la oferta y la demanda, por tal razón, al no existir una relación contractual o laboral, la empresa Uber evita cualquier tipo de enfrentamiento en torno a la organización de sus socios conductores. Por último, la empresa Uber no tiene costos laborales, es decir, al ser éste un trabajo flexible y por cuenta propia, evita los costos de despido, costos sociales y prestaciones. El conductor que labora en la empresa es arrojado a la intemperie de “la ley de la oferta y de la demanda” en su máxima expresión.<sup>245</sup> Como menciona Uber en su página oficial “No hay horario fijo. Tanto de día como de noche, siempre puedes empezar y terminar cuando quieras. [...] Eres tu propio jefe. Eres tú quien decide con qué frecuencia quieres conducir y cuánto quieres ganar”<sup>246</sup>.

En conclusión, si bien la empresa Uber se encuentra en el sector de los servicios, es importante mencionar que recupera varios elementos de la reconversión industrial de los años 70 y 80, específicamente en el ámbito tecnológico, dado que logró integrar la innovación tecnológica con novedosas formas de trabajo (como se comentó en apartados anteriores como es el trabajo inmaterial, el trabajo autónomo y el trabajo no clásico) que facilitan la acumulación flexible a través de la introducción de las TIC a un servicio de transporte tradicional. De igual forma, aunque la empresa Uber encontró un segmento del mercado que satisface una necesidad de movilidad; que permite al usuario conocer el perfil del conductor como un asunto de seguridad, y que posibilita a miles de personas generar mayores ingresos, también introdujo la flexibilidad al exterior, donde el conductor, al ser concebido por la empresa como un contratista independiente, afronta que todos los gastos que implica el servicio como son la gasolina, el automóvil, el seguro, el celular y el tiempo aire, van por su propia cuenta; la flexibilidad al interior porque el socio conductor se convierte en una unidad productiva que, de manera individual, elige si tiene que trabajar tiempo parcial, completo u horas extras, además, no sólo realiza un simple servicio de traslado, sino que maneja información que la aplicación constantemente actualiza para conocer rutas y horarios con mayor demanda del servicio. Y, por último, sobre la flexibilidad salarial, la empresa Uber no tiene que preocuparse por costos de despidos, costos fiscales o sociales, conjuntamente, los ingresos dependen directamente del rendimiento del conductor. Como expone la empresa en su página oficial<sup>247</sup>:

---

<sup>245</sup> Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa. «Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?» *Espacios Públicos*, vol. 19. No. 47, (septiembre-diciembre de 2016): pp. 168-171. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>>.

<sup>246</sup> Uber. «Regístrate para conducir hoy.» s.f. *Uber*. Recuperado el 5 de octubre de 2018. <<https://www.uber.com/a/join>>.

<sup>247</sup> Francisco González de Cossío. «el caso Uber en México: un cri de coeur» (s.f.). Recuperado el 5 de julio de 2018. <<http://www.gdca.com.mx/PDF/competencia/EL%20CASO%20UBER.pdf>>. Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018. Alex. *Extracto de entrevista a socio*

### Imagen no. 3. Regístrate para conducir hoy

#### ¿POR QUÉ CONDUCIR CON UBER?

##### Horario flexible

No hay horario fijo. Tanto de día como de noche, siempre puedes empezar y terminar cuando quieras.

##### Navegación GPS automática

Obtén indicaciones claras mientras conduces con un sistema de navegación paso a paso y fácil de seguir.

##### Todos los pasajeros están registrados

A cada cliente le califican conductores asociados como tú. Siempre sabrás el nombre y la calificación de tus pasajeros.

##### Gana dinero cuando tú quieras

Eres tu propio jefe. Eres tú quien decide con qué frecuencia quieres conducir y cuánto quieres ganar.

##### Descuentos para socios

Ahorra en combustible, mantenimiento del automóvil, contratos telefónicos y mucho más con las recompensas especiales para socios de Uber, según disponibilidad.

##### Cobertura del seguro de principio a fin

Obtén una cobertura líder en el sector con 1M \$ de seguros para automóviles comerciales con cada viaje compartido.

Fuente: Uber. «Regístrate para conducir hoy.» s.f. Uber. Recuperado el 5 de octubre de 2018. <<https://www.uber.com/a/join>>.

## 1.5 Sistema de relaciones laborales o del conflicto laboral

*Está en la naturaleza del Estado el presentarse, tanto con relación a sí mismo como frente a sus súbditos, como el objeto absoluto. Servir a su prosperidad, a su grandeza, a su poder, ésa es la virtud suprema del patriotismo. El Estado no reconoce otra, todo lo que le sirve es bueno, todo lo que contrario a sus intereses es criminal; tal es la moral de los Estados. Es por eso que la moral política ha sido en todo tiempo, no sólo extraña, sino absolutamente contraria a la moral humana. Esa contradicción es una consecuencia inevitable de su principio: no siendo el Estado más que una parte, se coloca y se impone como el todo; ignora el derecho de todo lo que, no siendo él mismo, se encuentra fuera de él, y cuando puede, sin peligro, lo viola. El Estado es la negación de la humanidad. [...] el principio de toda moral, de todo derecho, sería la fuerza; ésa es la verdadera religión del Estado.*

Mijail Bakunin<sup>248</sup>

El último concepto que permite desentrañar las relaciones de poder que atraviesan al conductor de la empresa Uber es el de las relaciones industriales. Por tal razón, es que se acude a Richard Hyman, en su libro *Relaciones Industriales. Una Introducción marxista*.<sup>249</sup> En esta obra, Hyman expresa que las relaciones industriales no sólo abarcan las relaciones sociales, las interacciones y las decisiones que se efectúan al interior de la industria. Asimismo, el autor expone que resulta insuficiente definir a las relaciones industriales en función del marco institucional o de las reglamentaciones del trabajo, dado que, dejar todo el

---

*conductor de Uber.* Luis Mora. 8 de octubre de 2018. Juan Carlos. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber.* Luis Mora. 11 de octubre de 2018. Luis. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber.* Luis Mora. 10 de octubre de 2018. Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber.* Luis Mora. 14 de octubre de 2018. Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber.* Luis Mora. 12 de octubre de 2018. María Xelhuantzi López. *La democracia pendiente. La libertad de asociación sindical y los contratos de protección en México.* México: Sindicato de Telefonistas de la República Mexicana, 2000. p. 125.

<sup>248</sup> Mijail Bakunin. *Dios y el Estado.* Barcelona: Diario Público, 2009. pp. 160-161.

<sup>249</sup> Agradezco a Eduardo Vargas Escobar por la recomendación de este brillante texto de Richard Hyman.

peso sobre el análisis de las normas y al enfatizar la carga sobre las instituciones, conlleva el peligro de perder de vista las condiciones materiales de existencia de los trabajadores. En palabras del autor, “[...] la noción de regulación encubre el carácter central que tienen el poder, el conflicto y la inestabilidad en los procesos de relaciones industriales”<sup>250</sup>.

De tal modo que, para efectos de esta investigación, con respecto a la obra de Hyman se recupera el concepto de relaciones industriales porque comprende el tema del conflicto y la contradicción existentes entre los poseedores (el capital) y los desposeídos (el trabajo) dentro de una relación siempre problemática que es, según Hyman, “[...] la continua relación de conflicto, abierto o soterrado resulta de un conflicto de intereses en la industria y la sociedad el cual está íntimamente ligado a la operación de tendencias contradictorias en el sistema capitalista”<sup>251</sup>. Es el choque de intereses de los empleados como de los empresarios, son ejercicios, manifestaciones de acciones y resistencias, es decir, son estrategias. Continúa Hyman:

En parte refleja el simple reconocimiento de un hecho que la discusión académica sofisticada a menudo esconde: que las relaciones de trabajo (en el capitalismo) son un inevitable origen de conflictos. Los intereses de los empleados son en gran medida opuestos a los de los empleadores: de ahí que ambas partes pretendan utilizar la fuerza y movilizar recursos para asegurar el predominio de sus propios intereses. Las estrategias que adoptan inevitablemente chocan, y la consecuencia obvia es el conflicto.<sup>252</sup>

Como expresa Hyman, en la sociedad capitalista los conflictos de intereses en el trabajo conllevan luchas por el poder, como son la capacidad de controlar el medio de trabajo, las condiciones y las decisiones de otras personas, en tanto que, las relaciones de conflicto implican relaciones de poder: “Pero cuando existen relaciones de conflicto, el poder generalmente lo ejerce un individuo o un grupo sobre otros. El poder del empleador se funda, en efecto, en la sumisión de los empleados; y los trabajadores pueden imponer su propio control, solamente a expensas del empresario”<sup>253</sup>.

A través de la definición de Richard Hyman y, con apoyo de la noción de poder en Michel Foucault, es posible vislumbrar relaciones de poder en el tipo de trabajo que desempeña el conductor de la empresa Uber, puesto que, se ejecutan *técnicas racionales de dominación*. Por ejemplo, desde el primer momento que en la empresa exhibe los “términos y condiciones”<sup>254</sup> del servicio y clasifica al conductor como un contratista independiente, no sólo imposibilita que éste pueda exigir cualquier cosa a la empresa, sino que, en materia legal, no es clasificado como un trabajador debido a que Uber se define a sí misma como una empresa de tecnología que no emplea a terceros para realizar servicios de transporte. Estableciéndose así, una relación asimétrica en el contenido de las obligaciones entre la empresa y el conductor, ya que, como se expresó en el apartado previo, Uber no tiene costos

---

<sup>250</sup> Richard Hyman. *Relaciones industriales. Una introducción marxista*. Madrid, España: H. Blume Ediciones, 1981. p.42.

<sup>251</sup> *Ídem*.

<sup>252</sup> *Ibid.*, p. 206.

<sup>253</sup> *Ibid.*, p. 37.

<sup>254</sup> Véase Uber. «Legal. Uber B.V. Términos y condiciones.» 13 de diciembre de 2017. *Uber*. Recuperado el 27 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/legal/terms/mx/>>.

laborales, pero sí obtiene ganancias en cada viaje que realiza el conductor, esto es, obtiene una parte del tiempo de trabajo, sea éste parcial o completo, del trabajador. Otro ejemplo, es que Uber expone algunas recomendaciones para que el conductor realice en mejor forma el servicio, además, la aplicación es quien decide las tarifas y comisiones por viaje, en palabras de la empresa “Uber podrá modificar las Condiciones relativas a los Servicios cuando lo considere oportuno”<sup>255</sup>.

Sumado a estos ejercicios por parte de la aplicación, se encuentran otras acciones que repercuten sobre el conductor, como son el control que ejerce el cliente o las regulaciones por parte del gobierno que recaen directamente sobre el conductor. Por otra parte, desde que arribó la Empresa de Redes de Transporte (ERT) Uber en la Ciudad de México, el 2 de agosto de 2013, ésta se ha enfrentado a diversos tipos de conflictos. Por ejemplo, en el año 2015, cuando taxistas acusaron a la empresa de competencia desleal, lo cual, sumado al *lobbying* desarrollado por el corporativo con autoridades de la capital mexicana (el tema del *lobbying* se desarrolla a mayor profundidad en el siguiente capítulo) ocasionó la primera regulación por parte del gobierno de la Ciudad de México en el *Decreto Uber*, el 15 de julio de 2015.<sup>256</sup> Asimismo, los conductores de la empresa Uber han mostrado inconformidad ante sus condiciones de trabajo, como ocurrió en el año 2016, cuando realizaron un paro debido a la reducción de tarifas por parte de la empresa. Este paro consistió en apagar el celular de las cero horas a las 12 del día. Posteriormente, el 22 de enero del 2016, una comitiva de conductores convocó a una manifestación pacífica hacia las oficinas de la empresa en la Ciudad de México, dado que las ganancias de los conductores se redujeron drásticamente tanto por la reducción de tarifas, como por la entrada de otro tipo de servicios que presta la misma empresa Uber.<sup>257</sup>

---

<sup>255</sup> Uber. «Legal. Uber B.V. Términos y condiciones.» 13 de diciembre de 2017. *Uber*. Recuperado el 27 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/legal/terms/mx/>>.

<sup>256</sup> Véanse Francisco González de Cossío. «El caso Uber en México: un cri de coeur.» (s.f.). Recuperado el 5 de julio de 2018. <http://www.gdca.com.mx/PDF/competencia/EL%20CASO%20UBER.pdf>. Expansión. «10 datos sobre la ruta que ha seguido uber en la Ciudad de México» *Expansión*, 13 de abril de 2016. Recuperado el 18 de julio de 2018. <<https://expansion.mx/empresas/2016/04/12/10-datos-sobre-la-ruta-que-ha-seguido-uber-en-la-ciudad-de-mexico>>. Administración Pública del Distrito Federal. «Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones.» 15 de julio de 2015. pp. 1-12. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*. Recuperado el 20 de junio de 2018. <[http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf](http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf)>.

<sup>257</sup> Véanse CNN Español. «Descargas de Uber aumentan 800% en Ciudad de México tras protesta de taxistas.» *CNN*, 26 de mayo de 2015. Recuperado el 29 de agosto de 2018. <<https://cnnespanol.cnn.com/2015/05/26/descargas-de-uber-aumentan-800-en-ciudad-de-mexico-tras-marcha-de-taxistas/>>. María Fernanda Navarro. «Uber baja tarifas en México y conductores protestan con paro.» *Excelsior*, 19 de enero de 2016. Recuperado el 29 de agosto de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/01/19/1069529>>. Redacción, Sin Embargo. «Conductores de Uber realizan marcha en el DF para exigir mejores tarifas.» *Sinembargo*, 22 de enero de 2016. Recuperado el 19 de agosto de 2018. <<http://www.sinembargo.mx/22-01-2016/1604224>>.



Imagen no. 4. Movilización de Conductores en la Ciudad de México



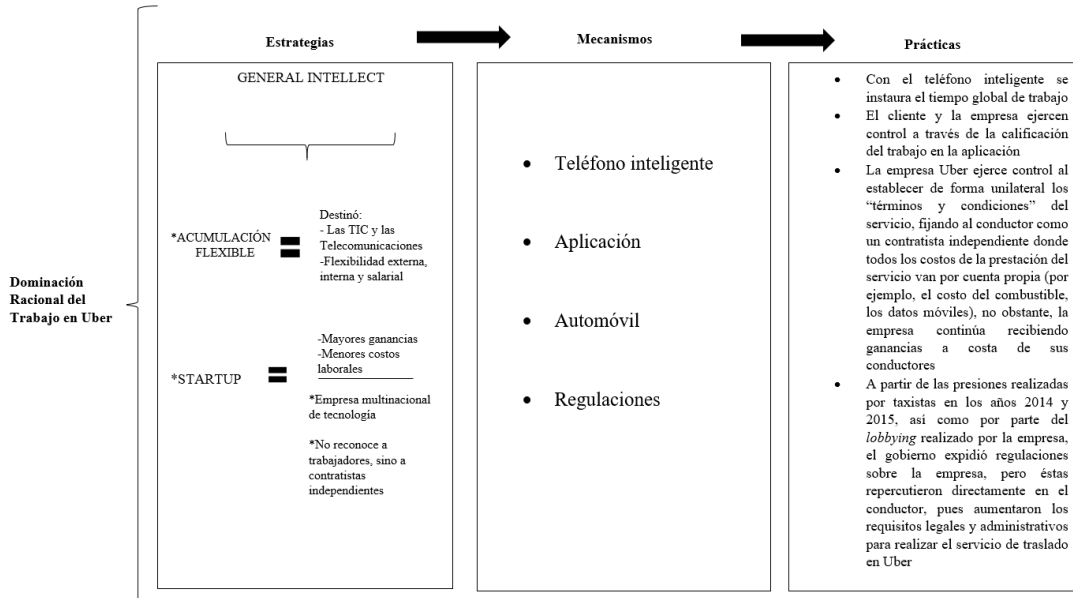
Fuente: Redacción, Sin Embargo. «Conductores de Uber realizan marcha en el DF para exigir mejores tarifas.» *Sinembargo*, 22 de enero de 2016. Recuperado el 19 de agosto de 2018. <<http://www.sinembargo.mx/22-01-2016/1604224>>.

En conclusión, este nuevo tipo de trabajo que desempeñan los conductores de la empresa Uber expresa conflictos y resistencias, es decir, relaciones de poder que atraviesan, que actúan y se manifiestan sobre el conductor bajo un teléfono inteligente, la aplicación, un reglamento de movilidad o por medio del cliente. Son mecanismos de poder, juegos de fuerzas, controles sofisticados que no coartan la libertad, sino que la explotan. Son *técnicas racionales de dominación* que buscan eliminar las resistencias en favor de una acumulación flexible y, aunque tienden hacia la imperceptibilidad por el uso de medios digitales, sus acciones se manifiestan y transforman la vida del conductor [véase esquema número cuatro]. Por lo tanto, este primer capítulo buscó desentrañar las relaciones de poder inscritas en el caso de la empresa Uber. Una empresa que es fruto de la reconversión industrial de los años 70 y, a su vez, es un fiel reflejo del conflicto latente entre el capital y el trabajo, ya sea este último productivo o improductivo, inmaterial, autónomo o no clásico. Como menciona Adrián Sotelo Valencia: “[...] el sujeto asalariado, que vende su fuerza de trabajo (manual o cognoscitiva) y es explotado por el capital, que transforma la naturaleza, que produce medios de producción y de consumo, y que crea el plusvalor que aumenta la acumulación de capital definitivamente pertenece a la clase obrera”<sup>258</sup>.

---

<sup>258</sup> Adrián Sotelo Valencia. «El trabajo inmaterial en el ciclo material del capital y la determinación de las clases sociales en el capitalismo contemporáneo.» *Caderno CRH*, vol 27. No. 70, (enero/abril 2014): p. 57. Recuperado el 30 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632193004.pdf>>.

## Esquema no. 4



### Consecuencias

- \*El conductor pierde la temporalidad entre tiempo de trabajo y tiempo de ocio, al mismo tiempo que, el automóvil y el teléfono inteligente entran en esta imprecisa imbricación donde son herramientas que sirven para realizar actividades laborales y extralaborales
- \*El conductor se convierte en un individuo empresa cuyos ingresos sólo dependen de sí mismo. Cabe destacar que, realiza un trabajo por cuenta propia donde todos los gastos del servicio también dependen de él
- \*El conductor es un contratista independiente más no un trabajador asalariado, lo cual reduce la posibilidad de organización laboral por parte de los conductores
- \* La empresa despoja 25% del total de cada viaje que realiza el conductor como una cuota por uso de la aplicación, en caso de no ser propietario del vehículo, el conductor recibe sólo 30 por ciento del total de su trabajo, 25 por ciento es destinado para Uber y el resto para el propietario de la unidad. No obstante, es Uber quien estipula de forma unilateral el costo de las tarifas (de base, distancia, tiempo), o sea los ingresos del conductor, a partir de la oferta y la demanda del servicio
- \*Las Regulaciones por parte del gobierno también impactan sobre el conductor, pero éste al ser un contratista independiente queda legalmente imposibilitado de responder ante abusos ya sean por parte de la empresa como del cliente
- Ante estas situaciones se genera una relación conflictiva entre el conductor con la empresa, con el cliente y con otros servicios de transporte, como aquello que taxistas de la Ciudad de México denominaron como competencia desleal
- ¿Cómo resiste el conductor frente al constante ejercicio de unos sobre unos otros?

Fuente: elaboración propia a partir de Jeysson A. Yela Gómez y Clara I. Hidalgo Romero. «El poder en Foucault: bases analíticas para el estudio de las organizaciones.» *Cuadernos de Administración*, no. 44, (julio-diciembre de 2010); pp. 57-70. Recuperado el 28 de septiembre de 2018.

## Capítulo II. Contexto histórico de la empresa Uber y su llegada a México

*La mañana siguiente llegó.*

• *Bartleby —le dije, llamándolo amablemente desde el otro lado del biombo.*

*No hubo respuesta.*

• *Bartleby —le dije, en un tono aún amable—, venga; no voy a pedirle que haga nada que usted preferiría no hacer. Sólo quiero hablar con usted.*

*Luego de esto, silenciosamente se apareció.*

• *¿Quiere decirme usted, Bartleby, dónde nació?*

• *Preferiría no hacerlo.*

• *¿Quiere contarme lo que sea sobre usted?*

• *Preferiría no hacerlo.*

• *¿Pero qué objeción razonable puede tener usted para no hablar conmigo? Le estoy ofreciendo mi amistad. Él no me miró mientras yo hablaba, sino que mantuvo la mirada fija en el busto de Cicerón que, tal como yo estaba sentado entonces, se encontraba justamente detrás de mí, a unos quince centímetros sobre mi cabeza. — ¿Cuál es su respuesta, Bartleby? —le dije, después de esperar por un buen tiempo, durante el cual su rostro permaneció inmóvil, excepto por un temblor apenas visible de su pálida boca.*

*—Por ahora, prefiero no responder —dijo, y se retiró a su ermita.*

Herman Melville<sup>259</sup>

Con base en el primer capítulo, las relaciones de poder son acciones de unos sobre otros, son estrategias, mecanismos, *técnicas racionales de dominación* que expresan conflictos, pero también conlleva resistencias. Son luchas de intereses, juegos de fuerzas; ejercicios que esbozan un entrelazamiento de acciones sobre más acciones en los cuales unos dan las órdenes y otros las efectúan. No obstante, toda acción conlleva una respuesta, una forma de repeler y de resistencia que sólo es posible debido al choque, la lucha o el conflicto. Como menciona María Inés García Canal: “La resistencia está siempre presente en las relaciones de poder, ejercicio de poder y resistencia se encuentran indisolublemente unidos, convertido uno en el gemelo de la otra, implicados siempre en una relación de provocación permanente”<sup>260</sup>. Por lo tanto y para efectos de esta investigación, es a partir del conflicto cómo se define el tipo de relación que sostiene la empresa Uber con el conductor que labora en ésta.

Este segundo capítulo examina, a través de la indagación documental, lo referente a la historia, el funcionamiento y las características de la empresa Uber, lo que permite vislumbrar cómo se estructura ésta. Desde su constitución en el año 2009, y para septiembre del 2018, en su página oficial, Uber expone que se encuentra en 633 ciudades a lo largo del mundo.<sup>261</sup> En el año 2015 esta empresa fue valuada en más de 60 mil millones de dólares<sup>262</sup>; según la

<sup>259</sup> Herman Melville. *Bartleby, el escribiente*. Guadalajara, Jalisco: Editorial Ambar, 2015. pp. 47-48.

<sup>260</sup> María Inés García Canal. *Foucault y el poder*. México: UAM-X, 2010. p. 42.

<sup>261</sup> Para más información sobre todas las ciudades y los países donde tiene presencia la empresa Uber véanse Uber. «Ciudades.». s.f. *Uber*. Recuperado el 21 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/cities/>>.

<sup>262</sup> Redacción, La jornada. «Valor de Uber supera 60 mil millones de dólares; más que GM.» *La jornada*, 5 de diciembre de 2015. Recuperado el 10 de septiembre de 2018. <<http://www.jornada.com.mx/2015/12/05/economia/028n1eco>>.

*Revista Expansión*, en el año 2017 su valor era de 68 mil millones de dólares superando así empresas como *Fiat Chrysler* (21 mil millones de dólares) o *Ford* (44 mil millones de dólares).<sup>263</sup>

¿Qué mecanismos y estrategias utilizó la empresa Uber para lograr superar en tan poco tiempo a empresas de larga trayectoria como las anteriormente mencionadas? ¿Lo consiguió simplemente por medio de una aplicación virtual, o hay algún personaje detrás del éxito de este emporio multinacional? Una posible respuesta se halla en lo que en el apartado sobre la acumulación se denominó claramente como despojo, uno que repercute y depende de los conductores, y se ejemplifica con la entrevista realizada por la *Revista Expansión* al Director General de Uber México, Federico Ranero, “[...] quien habla sobre las estrategias con las cuales Uber busca nuevos rumbos en México, como duplicar el número de conductores en 2018, para pasar de 230,000 a medio millón”<sup>264</sup>. Con respecto a este último dato, es necesario reflexionar que Uber, además de no tener costos laborales por el servicio prestado por sus conductores, según esta entrevista, cuenta con más asociados que la corporación multinacional Walmart, pues de acuerdo con cifras de su página oficial, Walmart México suma un total de 237,055 trabajadores asociados, en comparación con el medio millón de conductores del que habla Federico Ranero para Uber México.<sup>265</sup>

Este segundo capítulo se apoya en la invaluable investigación que realizó Eduardo Vargas Escobar, quien realiza un estudio a profundidad sobre las relaciones laborales de Uber en la Ciudad de México, pues en su tesis de maestría, *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad de México*<sup>266</sup>, expone de forma brillante la manera en que Uber se organiza en la capital mexicana. Por lo tanto, con base en el análisis de la empresa Uber es posible entender el arribo de esta última a México, y estudiar las normas que rigen su funcionamiento y su operación en la Ciudad de México. Ello permite examinar la historia de esta empresa en la capital del país mediante el análisis de las relaciones de poder que traspasan al conductor a través de los conflictos políticos, económicos, laborales, tecnológicos y personales, así como las estrategias tecnológico-empresariales por las que atraviesa el chofer en la Ciudad de México, y si existe alguna forma de repeler y resistir ante tales. En un sentido foucaultiano, los ejercicios de poder y las resistencias son dos caras de la misma moneda, son dependientes una de la otra. Por ejemplo, como se presentó en el

---

<sup>263</sup> Jair López. «Si Kalanick vendiera su participación, esto ganaría.» *Expansión*, 21 de junio de 2017. Recuperado el 10 de septiembre de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2017/06/21/si-kalanick-vendiera-su-participacion-en-uber-esto-ganaria>>.

<sup>264</sup> Expansión. «La accidentada historia de Uber en México.» *Expansión*, 14 de agosto de 2017. Recuperado el 9 de agosto de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2017/08/11/uber-redefine-su-camino-en-mexico>>.

<sup>265</sup> Walmart. «¿Quiénes somos?» s.f. *Walmart México y Centroamérica*. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.walmartcentroamerica.com/quienes-somos>>. Walmart. «Nuestra gente.» s.f. *Walmart México y Centroamérica*. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.walmartmexico.com/responsabilidad-corporativa/nuestra-gente>>.

<sup>266</sup> Véase Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018.

último apartado del primer capítulo, desde su llegada a México, la empresa Uber ha atravesado por una gran cantidad de conflictos con taxistas de la Ciudad de México, lo cual produjo una serie de regulaciones que deben analizarse a profundidad, debido a que estas medidas por parte del gobierno repercuten directamente tanto sobre el conductor de taxi como sobre el conductor de Uber.

Asimismo, este capítulo hace un breve análisis en torno a las acciones que llevaron a cabo taxistas de la Ciudad de México hacia la empresa Uber, esto se elabora partiendo de la relación discordante que sostienen ambos tipos de conductores capitalinos, pues si bien, ejecutan de igual manera un servicio de transporte individual y se ven sometidos a problemáticas comunes (como el que todos los gastos del trabajo van por su propia cuenta), uno y otro dependen de diferentes regulaciones. Siendo esto último, lo que ha detonado casos de violencia entre taxistas y conductores de Uber al desconocer que la otra persona detrás del volante es un trabajador cuentapropista que está sumergido en la misma estructura laboral de servicios de transporte en la capital mexicana.<sup>267</sup>

Por lo tanto, para esclarecer los ejercicios de poder que atraviesan al conductor de Uber en los aspectos políticos, económicos, tecnológicos, laborales y personales, así como el conflicto con los taxistas esta investigación, además de apoyarse en la tesis de maestría de Eduardo Vargas Escobar (que a su vez esto es observación indirecta), cuenta con indagación documental a partir de notas periodísticas y de revistas (observación indirecta); en el análisis del funcionamiento de Uber, y en el marco normativo que regula sus operaciones en la Ciudad de México. De igual forma, se utiliza un trabajo empírico propio a través de siete entrevistas en profundidad que no sólo permitieron realizar observación directa, también ayudaron a corroborar, sustentar y enriquecer las hipótesis y afirmaciones desarrolladas en el primer capítulo y el trabajo documental de este capítulo. La primera entrevista fue con el excofer de Uber no propietario de vehículo, Jesús; cinco con actuales socios y conductores de Uber propietarios de vehículo, Alex, Luis, Juan Carlos, Pablo y “Pillo” y, por último, con un conductor del servicio de taxi tradicional no propietario, Raúl.

---

<sup>267</sup> Véanse Angélica Ferrer. «Taxistas contra Uber: la pelea por los pasajeros en el DF.» *Milenio*, 1 de enero de 2016. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<http://www.milenio.com/estados/taxistas-contra-uber-la-pelea-por-los-pasajeros-en-el-df>>. Redacción, Sin embargo. «Chofer de Uber y taxista protagonizan pelea callejera en Taxqueña (VIDEO).» *Sinembargo*, 26 de octubre de 2016. Recuperado el 29 de octubre de 2018. <<http://www.sinembargo.mx/26-10-2016/3108143>>. Publimetro. «Pelea entre conductor de Uber y taxistas en Cancún deja un muerto.» *El Publimetro*, 27 de octubre de 2017. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<https://www.publimetro.com.mx/mx/quintana-roo/2017/10/27/pelea-conductor-uber-taxistas-cancun-deja-muerto.html>>. Miriam Castro. «Uber y su pelea con las leyes de México y el mundo.» *Milenio*, 25 de mayo de 2015. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<http://www.milenio.com/negocios/uber-y-su-pelea-con-las-leyes-de-mexico-y-el-mundo>>.

## 2.1 Estrategia Global: conformación de la empresa multinacional Uber

*Es terrible morir de sed en el mar. ¿Necesitan ustedes salar tanto una verdad que luego ni siquiera apague ya la sed?*

Friedrich Nietzsche <sup>268</sup>

Según la página oficial de Uber todo inició en el año 2008, cuando Travis Kalanick y Garrett Camp (fundadores)<sup>269</sup>, tuvieron problemas para pedir un taxi durante una nevada tarde en la ciudad de París. Desesperados por esta situación, ambos personajes tuvieron la ingeniosa idea sobre ¿qué pasaría si fuera posible pedir un viaje desde el teléfono celular? Esta novedosa idea culminó con una *startup*<sup>270</sup> de gran envergadura que se transformó no sólo en una alternativa ante el servicio de taxi tradicional, sino que se convirtió en una de las empresas más exitosas a escala global, con un crecimiento extraordinariamente rápido en muy poco tiempo.<sup>271</sup>

El siguiente paso en la historia de la empresa ocurrió en el año 2009 cuando Kalanick y Camp fundaron *uberCAB*, una aplicación para teléfonos inteligentes (*smartphones*) que permite conseguir un viaje con tan sólo tocar un botón. Para el año 2010, *uberCAB* se transformó en *Uber Technologies Inc.* (actual nombre de la empresa Uber) cuya sede oficial se encuentra en la ciudad de San Francisco, California. Cabe destacar que, gracias a los avances tecnológicos y al ser un prototipo de la fusión de las telecomunicaciones, de la informática y de la telemática en el interior del sector de los servicios, es que esta empresa ha podido despegar en poco tiempo, pues, al basarse en los esquemas de economía *gig*, economía colaborativa y economía compartida (*sharing economy*), ofrece una plataforma digital (el intermediario, o sea Uber) que permite el intercambio sencillo de servicios a través de conectar a un socio conductor (prestador de servicio) que, de acuerdo con un sistema de

---

<sup>268</sup> Friedrich Nietzsche. «Más allá del bien y el mal.» Nietzsche, Friedrich. *Más allá del bien y el mal; Así hablaba Zarathustra; Genealogía de la moral; El anticristo; Humano, demasiado humano*. Ciudad de México: Editores Mexicanos Unidos S.A., 2016. p. 56.

<sup>269</sup> Transport Workers Union of America. «Public transportation and the rise of the Transportation Network Industry.» Abril de 2017. *Transport Workers Union of America*. pp. 11-13. Recuperado el 3 de agosto de 2018. <<http://www.twu.org/wp-content/uploads/2017/05/The-Emerging-Transportation-Network-Industry-040817.pdf>>.

<sup>270</sup> Por *startup* se entiende como una empresa de nueva creación con enormes posibilidades de crecimiento ya que se basa en el comercio de productos o servicios a partir del uso de las TIC y las telecomunicaciones. El uso de la tecnología facilita de manera exponencial el aumento de ganancias sin incrementar los gastos o los costos totales. Es el modelo ganar-ganar. A su vez, este tipo de empresas se fundamentan en el negocio escalable que se refiere a poder generar e incrementar mayores ingresos de forma ágil y en poco tiempo. Algunos de estos tipos de empresas son Uber, Airbnb y Spotify. Véase Ana Codeglia. «¿Qué es una startup? Todo lo que necesitas saber sobre el tema.» 17 de enero de 2018. *Hotmart/BLOG*. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://blog.hotmart.com/es/que-es-una-startup/>>.

<sup>271</sup> Véanse Uber. «La historia de Uber.» s.f. *Uber Sala de Prensa*. Recuperado el 29 de julio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/newsroom/history/>>. Nazifh Luna. «Uber: de la innovación a la realidad.» *Forbes*, 28 de mayo de 2015. Recuperado el 9 de agosto de 2018. <<https://www.forbes.com.mx/uber-de-la-innovacion-a-la-realidad/>>.

localización GPS, permite a usuarios conocer la ubicación de éste para pedir un viaje confiable, cómodo y seguro.<sup>272</sup>

No obstante, es importante mencionar, a partir de algunas reflexiones desarrolladas en el capítulo anterior, que si bien la economía colaborativa está basada en redes y comunidades de personas que brindan un servicio mediante el cual utilizan herramientas, objetos o lugares (como es el caso de Airbnb) que no pertenecen a la empresa a cambio de obtener una retribución económica, también trae consigo funcionamientos y discursos que es necesario analizar. Ya que, como se expresó en el primer capítulo, aunque Uber se encuentra en el sector de los servicios, recupera elementos de la reconversión industrial de los años 70 y 80, ya que introduce innovaciones tecnológicas al servicio tradicional de transporte individual, en donde la incorporación de las TIC posibilita una novedosa forma de trabajo ya que facilita la acumulación flexible. Asimismo, desde que Uber exhibe y decide unilateralmente los términos y condiciones del servicio al clasificar al conductor como contratista independiente, esto conlleva a una relación asimétrica en donde se estipulan las obligaciones del conductor para brindar el servicio, mientras que Uber se define a sí misma como empresa de tecnología que no emplea a conductores. Aunado a esta relación asimétrica entre la empresa y los conductores, es menester mencionar una vez más que Uber no tiene costos laborales por el servicio que brindan sus conductores, pero sí obtiene ganancias de cada viaje, al mismo tiempo que controla, decide las tarifas y las comisiones del servicio (con respecto al control sobre el conductor se desarrolla con mayor detenimiento en el primer capítulo y a lo largo del segundo capítulo).<sup>273</sup> En cuanto al discurso que maneja la empresa, es necesario enfatizar que la economía colaborativa proporciona elementos ventajosos para encubrir novedosos métodos de control laboral así como para reducir costos laborales, pues aunque Uber muestra en un primer momento un escenario de libertad y flexibilidad, donde incluso hace referencia que el conductor es su propio jefe, esto debe cuestionarse dado que, como bien apunta

---

<sup>272</sup> Véanse Uber. «Pero al fin de cuentas, ¿Qué es Uber y cómo se usa?» 29 de julio de 2015. *Uber Blog*. Recuperado el 3 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-CL/blog/que-es-uber/>>. Uber. «La historia de Uber.» s.f. *Uber Sala de Prensa*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/newsroom/history/>>. Sara Rivas Moreno. «¿Qué ofrecen los negocios de economía colaborativa?» *El País*, 14 de septiembre de 2017. Recuperado el 1 de septiembre de 2018. <[https://elpais.com/economia/2017/09/12/actualidad/1505209242\\_295550.html](https://elpais.com/economia/2017/09/12/actualidad/1505209242_295550.html)>. Pablo Majluf. «La economía colaborativa.» *Forbes*, 19 de enero de 2015. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://www.forbes.com.mx/la-economia-colaborativa/>>. Javier Ortega Araiza. «La economía compartida.» *El Financiero*, 8 de junio de 2015. Recuperado el 5 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/opinion/imef/la-economia-compartida>>. Redacción, BBC. «Qué es la "economía gig", por qué está creciendo tan rápido y cuáles son sus riesgos.» *BBC News*, 6 de septiembre de 2017. Recuperado el 5 de septiembre de 2018. <<https://www.bbc.com/mundo/noticias-41156141>>.

<sup>273</sup> Véanse Uber. «Legal. Uber B.V. Términos y condiciones.» 13 de diciembre de 2017. *Uber*. Recuperado el 27 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/legal/terms/mx/>>. Leigh Gallagher. *La historia de Airbnb*. México: Penguin Random House Grupo Editorial, 2018. María Teresa Méndez Picazo y María Soledad Castaño Martínez. «Claves de la economía colaborativa y políticas públicas.» *Economía Industrial*, no. 402, (2016): pp. 11-17. Recuperado el 1 de abril de 2019. <<https://www.mincotur.gob.es/Publicaciones/Publicacionesperiodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaIndustrial/402/MT%20MENDEZ%20y%20MS%20CASTA%C3%91O.pdf>>.

Ricardo Antunes<sup>274</sup>, este tipo de discursos manifiestan una forma oculta de trabajo al interior del escenario de la reconversión productiva, en donde Uber “no niega o somete la libertad, sino que la explota”<sup>275</sup>.

Sobre el funcionamiento de Uber se volverá más adelante, pero antes es importante mencionar lo que requiere el usuario para solicitar el servicio de traslado: a) contar con un teléfono inteligente (*smartphone*); b) contar con acceso a internet; c) descargar la aplicación en el teléfono inteligente a través de la tienda digital en el dispositivo *Android*<sup>276</sup> o *iOS*<sup>277</sup>; d) posteriormente, se tiene que abrir una cuenta donde se pide el nombre, teléfono, correo electrónico e indicar una opción de pago ya sea en efectivo o, a través de una tarjeta de débito, crédito y prepago dependiendo de la ciudad<sup>278</sup>; e) en cuanto esté terminada la cuenta del usuario, se ingresa la ubicación y el destino, así como el tipo de servicio Uber (los tipos de servicios se mencionan más adelante); f) al confirmar el viaje, un socio conductor que se encuentre cerca de la ubicación del cliente decidirá si acepta el viaje; g) la aplicación indica el tiempo estimado de llegada del conductor, sus datos personales, el modelo de vehículo, las placas, la marca y la tarifa, y h) al abordar el automóvil la aplicación permite mecanismos de seguridad para el usuario y el socio conductor, por ejemplo, compartir el viaje con familiares y amigos para que conozcan la ubicación y la ruta, y la posibilidad de llamar al 911 en caso de emergencia.<sup>279</sup>

Por parte del socio conductor requiere: a) contar con un vehículo con ciertas cualidades según el tipo de servicio de auto que se busque brindar; b) contar con un teléfono inteligente con acceso a internet; c) mediante el *smartphone* descargar la aplicación para conductor ya sea en *Android* o *iOS*<sup>280</sup>; d) registrarse y comentar algo sobre su vida y su automóvil; e)

---

<sup>274</sup> Ricardo Antunes. «Diez tesis sobre el trabajo del presente y una hipótesis sobre el futuro del trabajo.» *Realidad Económica*, no. 232, (16 de noviembre al 31 de diciembre de 2007): pp. 35-36. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://cdamcheguevara.files.wordpress.com/2012/06/antunes-trabajo-sintetico.pdf>>.

<sup>275</sup> Byung-Chul Han. *Psicopolítica*. Barcelona: Herder Editorial, 2014. p. 29. Recuperado el 5 de noviembre de 2017. <<http://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/default/files/2018-10/Han%2C%20Byung-Chul%20%282014%29%2C%20Psicopolitica%20Herder.pdf>>.

<sup>276</sup> Uber Technologies Inc. «Uber Android.» *Uber Technologies Inc.* s.f. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <[https://play.google.com/store/apps/details?id=com.ubercab&hl=es\\_419](https://play.google.com/store/apps/details?id=com.ubercab&hl=es_419)>.

<sup>277</sup> Uber Technologies Inc. «Uber iOS.» *Uber Technologies Inc.* s.f. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <<https://itunes.apple.com/us/app/uber/id368677368?mt=8>>.

<sup>278</sup> Véanse Uber. «Conoce más sobre el pago con tarjeta.» 2 de marzo de 2017. *Uber Blog*. Recuperado el 8 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/blog/lima/conoce-mas-sobre-el-pago-con-tarjeta/>>. Uber. «Cómo crear una cuenta de Uber en cinco sencillos pasos.» 20 de abril de 2018. *Uber Blog*. Recuperado el 8 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/como-crear-cuenta-uber/>>. Uber. «Guía básica para los métodos de pago Uber.» 19 de abril de 2018. *Uber Blog*. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/metodos-de-pago-uber/>>. Uber. «Pagar en efectivo.» s.f. *Uber Ayuda*. Recuperado el 8 de agosto de 2018. <<https://help.uber.com/es/h/ba02bcb0-4bdc-417a-a236-8fe1582adffc>>.

<sup>279</sup> Uber. «Descubre qué es Uber y cómo puede ayudarte.» 5 de julio de 2018. *Uber Blog*. Recuperado el 8 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/que-es-uber-mexico/>>. Uber. «7 Acciones de Uber por tu seguridad.» s.f. *Uber*. Recuperado el 9 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/u/7-acciones/>>.

<sup>280</sup> Véanse Uber Technologies Inc. «Uber driver iOS.» *Uber Technologies Inc.* s.f. Recuperado el 3 de agosto de 2018. <<https://itunes.apple.com/us/app/uber-driver/id1131342792?mt=8>>. Uber Technologies Inc. «Uber



compartir la licencia de conducir, licencia del automóvil y otros documentos; f) tomarse una fotografía para la cuenta Uber donde sea visible el rostro del conductor, y g) ver un video de capacitación que enseña a usar la aplicación y los valores de la empresa Uber. Es importante mencionar que, los requisitos cambian de acuerdo con el país, la ciudad y el contexto en donde se instala la empresa Uber, por lo cual, en apartados próximos se explican los requisitos que se piden en la Ciudad de México. Asimismo, la empresa Uber cuenta con tres modelos de negocio para que cualquier persona interesada inicie a conducir: i) rentar un coche; ii) trabajar el coche de otro socio conductor que sí es dueño del automóvil, iii) la empresa ayuda a financiar al socio conductor para que obtenga su propio automóvil.<sup>281</sup>

Entre los tipos de servicios que el cliente puede pedir se encuentran *UberX* que, además de ser considerado como el automóvil con el precio más accesible, éste es realizado por medio de un coche sedán estándar de cuatro puertas para cuatro personas. El segundo tipo es *UberXL*, el cual es similar a *UberX* sólo que el servicio se ejecuta mediante minivans o camionetas de cuatro puertas para seis personas. El tercer tipo es *UberSUV*, cuyo precio es más elevado al considerarse como un servicio de lujo que se efectúa a partir de camionetas color oscuro de cuatro puertas para seis personas. Este tipo de servicio, según Uber, es perfecto para eventos y congresos empresariales. El cuarto es *UberBLACK*, que consiste en un auto de lujo color oscuro para cuatro personas. El quinto tipo es *UberPOOL*, el cual reside en compartir el viaje con otras personas que tienen la misma dirección y Uber define el pago de cada uno. El sexto tipo es *UberASSIST*, cuyo servicio es similar al de *UberX* sólo que está diseñado para personas de la tercera edad, mujeres embarazadas o con alguna discapacidad. El séptimo y último tipo hasta el momento es *UberX VIP*, que consiste en el mismo servicio que *UberX*, pero sólo pueden pedirlo los socios conductores y clientes mejor calificados. Es decir, éste es exclusivo para los clientes que el mes anterior hayan acumulado una gran frecuencia de viajes y en el rango de una a cinco estrellas tengan calificación de cuatro punto cinco, mientras que los socios, conforme con su desempeño, se encuentren en las categorías oro o diamante de acuerdo con el Programa de Recompensas que la empresa Uber estipula para sus socios conductores.<sup>282</sup> De tal modo que, este último tipo de servicio permite que, tanto el conductor como el cliente, reciban más viajes y mejor calificados.<sup>283</sup>

---

driver Android.» *Uber Technologies Inc.* s.f. Recuperado el 3 de agosto de 2018. <<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.ubercab.driver>>.

<sup>281</sup> Uber. «Requisitos para Uber: Qué necesitas para ser Socio Conductor.» 22 de mayo de 2018. *Uber Blog*. Recuperado el 3 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-US/blog/puerto-rico/requisitos-para-uber-socios-conductores/>>. Uber. «¿No tienes auto?» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/vehicle-solutions/>>.

<sup>282</sup> Para más información sobre Recompensas Uber véanse Uber. «Recompensas Uber. Categoría Oro.» s.f. *Uber*. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/drive/lima/resources/recompensas-oro/>>. Uber. «Recompensas Uber. Términos y condiciones.» s.f. *Uber*. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/drive/lima/resources/tycs-recompensas-uber/>>.

<sup>283</sup> Véanse Uber. «Descubre todos los tipos de Uber disponibles.» 28 de junio de 2018. *Uber Blog*. Recuperado el 7 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/tipos-de-uber-mexico/>>. Uber. «uberXL y UberSUV: los servicios de Uber para 5 personas o más.» 22 de mayo de 2018. *Uber Blog*. Recuperado el 5 de

Actualmente, la empresa Uber no sólo se dedica al traslado que conecta a conductores con usuarios que requieren un viaje, sino que ahora cuenta con otros tipos de servicios (como *Uber Eats*, *Uber para Empresas*, *UberPET*, *Uber FREIGHT* y *Uber Health*), por lo cual, para fines de la actual investigación, que es desentrañar las relaciones de poder a las que está sometido el conductor de Uber, es importante analizar lo que según una página oficial de la propia empresa, no realiza Uber.<sup>284</sup> Ya que, es menester detectar qué consecuencias tiene este tipo de trabajo sobre el conductor, al ser un empleo que se basa en el uso de una aplicación virtual que en todo momento estipula los “términos y condiciones” sin el común consenso entre conductor-empresa sobre cómo ejecutar el servicio. En palabras de Uber:

Lo que no hacemos

**Uber no es una empresa de transporte.** Uber es una empresa de Tecnología. Nosotros desarrollamos una aplicación que conecta a socios conductores con usuarios que desean un conductor privado.

**Uber no es una aplicación de taxi.** Uber es una empresa de Tecnología que facilita, por medio de su aplicación, que conductores privados encuentren personas que necesitan viajes seguros y confiables. El usuario conecta con un conductor privado, quien lo lleva al destino que él desee.

**Uber no emplea a ningún conductor y no es dueño de ningún auto.** Sólo ofrecemos una plataforma tecnológica para que socios conductores aumenten sus rendimientos y para que usuarios encuentren conductores confiables y disfruten de viajes seguros.<sup>285</sup>

Al retomar lo analizado en el primer capítulo y con base en la cita anterior, se comprende que el trabajo realizado en el modelo Uber es atractivo debido a la enorme flexibilidad que permite al conductor. No obstante, es necesario recalcar que, según lo analizado en el subapartado 1.4.2 de la presente investigación, no debe confundirse el término flexibilidad como sinónimo de libertad. Al contrario, ésta es parte de una estrategia novedosa considerando que Uber se cataloga a sí misma como una empresa de tecnología que no cuenta

---

agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/uber-para-5-personas/>>. Uber. «UberASSIST. Un viaje hacia la inclusión.» s.f. *Uber*. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/resources/uber-assist/>>. Uber. «uberPOOL. Juntos ahorramos más.» s.f. *Uber*. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/ride/uberpool/>>. Uber. «uberX VIP. Una alternativa exclusiva para ti.» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/drive/lima/resources/uberx-vip/>>. Oswaldo Olivas. «¿Qué es UberX VIP y por qué no todos los usuarios pueden usarlo?» 12 de septiembre de 2017. *Merca 2.0*. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <<https://www.merca20.com/que-es-uberx-vip-y-por-que-no-todos-los-usuarios-pueden-usarlo/>>. Christian Woo y Richard A. Bales. «The Uber Million Dollar Question: Are Uber Drivers Employees or Independent Contractors?» *Mercer L. Rev.*, vol. 68 (2017): pp. 1-27. Recuperado el 14 de julio de 2018. <[https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2759886##](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2759886##)>.

<sup>284</sup> Para más información sobre los diversos servicios que brinda la empresa Uber véanse UberEats. «Encuentra restaurantes que realicen entregas cerca de tu ubicación.» s.f. *UberEats*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.ubereats.com/es-MX/>>. UberFREIGHT. «Freedom to haul the way you want.» s.f. *UberFREIGHT*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uberfreight.com/>>. UberHealth. «Care begins with getting there. Help patients and caregivers get reliable rides.» s.f. *UberHealth*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uberhealth.com/>>. Uber para Empresas. «Todos los lugares a los que necesitas que lleguen tus negocios.» s.f. *Uber para Empresas*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/business/>>. Uber. «Presentamos UberPET: Nuestra opción para viajar con tu mascota.» 26 de junio de 2015. *Uber Blog*. Recuperado el 22 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/uberpet-mascota-mexico/>>.

<sup>285</sup> Uber. «Pero al fin de cuentas, ¿Qué es Uber y cómo se usa?» 29 de julio de 2015. *Uber Blog*. Recuperado el 3 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-CL/blog/que-es-uber/>>.

con trabajadores, por tal motivo fija al conductor dentro del marco de contratista independiente donde todos los gastos del trabajo (gasolina, tiempo aire, seguro, reparaciones del automóvil) van por cuenta propia. Aunado a estos gastos, la empresa cobra 25 por ciento de comisión a los conductores por el uso de la propiedad intelectual (la aplicación), y, si por alguna situación el automóvil no pertenece al conductor, es decir, que sea rentado o que se trabaje el automóvil de otro socio conductor, los ingresos van disminuyendo paulatinamente.<sup>286</sup> Como se mencionó en apartados previos, el conductor queda sometido a las “leyes del mercado”, donde las tarifas (de base, distancia y tiempo) también son colocadas por la empresa. Por lo tanto, Uber es parte de una serie de *startups* que se sustentan en las TIC y en las telecomunicaciones para conseguir mayores ganancias sin tener costos laborales.<sup>287</sup>

Sin embargo, gracias a las estrategias empresariales que lleva a cabo Uber, es que surge una contradicción. Esta investigación postula que Uber encubriría métodos novedosos de control sobre el trabajo, a partir de formas flexibles de acumulación dentro de las relaciones que sostiene el conductor con la empresa, el cliente y las regulaciones del gobierno. Además el conductor, al estar sometido a otros factores laborales como son los gastos que conlleva este tipo de trabajo, al no contar con seguridad social y al no ser un trabajador asalariado de forma legal, imposibilita, pero no erradica, la posibilidad de organización en defensa del trabajo. Esto significa que la flexibilidad fragmenta la identidad del conductor haciendo difuso su carácter como trabajador, a pesar de ello, aunque el socio no es por definición un trabajador asalariado que realiza un trabajo productivo, la empresa cobra una cuota por cada viaje que realiza el conductor durante el tiempo de trabajo en el que está conectado en la plataforma. De tal suerte que, si bien, la empresa Uber sostiene que el conductor es un contratista independiente que realiza un servicio de traslado en donde éste acepta los “términos y condiciones” que la empresa determina unilateralmente, en un video promocional realizado por la empresa, el cofundador Travis Kalanick menciona lo siguiente: “Uber is everyone’s private driver. And the drivers are the lifeblood of Uber”<sup>288</sup>. Estas palabras encasillan e incrementan las contradicciones entre lo que supuestamente se considera como un trabajo improductivo (dinero que genera dinero) y el trabajo productivo (dinero que genera capital), dado que, según el diccionario de Oxford, por *lifeblood*<sup>289</sup> se comprende como un factor que es indispensable y que posibilita que algo se ejecute, en otras

---

<sup>286</sup> Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018. Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018. Juan Carlos. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 11 de octubre de 2018. Luis. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018. Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018.

<sup>287</sup> Uber. «Tarifas y pagos.» s.f. *Uber*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/drive/lima/resources/tarifasypagos/>>.

<sup>288</sup> Uber. «Uber | Everyone’s Private Driver.» 2 de febrero de 2013. *Vimeo*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://vimeo.com/58800109>>.

<sup>289</sup> Oxford Dictionaries. «Lifeblood.» s.f. *English Oxford Living Dictionaries*. Recuperado el 17 de agosto de 2018. <<https://en.oxforddictionaries.com/definition/lifeblood>>.

palabras, los conductores realizan la actividad vital (o lo que denominó Carlos Marx, *trabajo*) para producir y reproducir las condiciones para que la empresa Uber continúe expandiéndose.<sup>290</sup> Los conductores no sólo producen un servicio que genera dinero, también realizan una actividad productiva para la empresa multinacional, mientras que esta última no tiene costos laborales, es decir, no invierte en los vehículos, en los teléfonos móviles, en prestaciones y en salarios. Como expuso el exconductor de Uber, Jesús, en la entrevista realizada por la presente investigación: “Los conductores son el alma de Uber”<sup>291</sup>.

### 2.1.1 Estructura interna de la empresa global

Con base en la definición que se abordó en el primer capítulo en torno a la empresa multinacional<sup>292</sup> como aquella que tiene el control de una actividad específica y está fundada y registrada en un país que cuenta con otras filiales a lo largo del mundo, es que este subapartado tiene como objetivo comprender cómo se integra y organiza Uber, a partir del análisis de la estructura y el funcionamiento de ésta como una red de filiales que permiten llevar a cabo todas las actividades de la aplicación, o lo que en este proyecto se denominará, estrategia empresarial.

Como se explicó con anterioridad, la empresa multinacional Uber fue fundada en el año 2009 con el nombre de *uberCAB*. Para el año 2010, transformó su nombre a *Uber Technologies Inc.* (nombre con que se registró oficialmente), con lo cual, al retirar la palabra “Cab” logró acentuarse como una empresa de tecnología, tomando así una considerable distancia del servicio clásico del taxi. En la primavera del año 2013, el cofundador de Uber, Travis Kalanik, creó una nueva filial en los Países Bajos denominada *Uber International C.V.*, con el objetivo de transferir y dividir la propiedad intelectual a diversas subsidiarias en el extranjero para generar mayores ingresos y así eludir el cobro de impuestos por parte del gobierno norteamericano. De tal forma, la estrategia de esta empresa multinacional inicia en *Uber International C.V.*, la cual no cuenta con empleados, tiene su dirección en las Bermudas y paga a *Uber Technologies Inc.* regalías por el uso de la propiedad intelectual (la aplicación)

---

<sup>290</sup> La presente investigación agradece a Eduardo Vargas por compartir el texto de Henry Ross. «Ridesharing’s House of Cards: O’Connor v. Uber Technologies, Inc. and the viability of Uber’s labor model in Washington.» *Washington Law Review*, vol. 90. No. 3, (October 2015): p. 1446. Recuperado el 1 de julio de 2018. <<https://digital.lib.washington.edu/dspace-law/bitstream/handle/1773.1/1489/90WLR1431.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Véanse Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018. Luis. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018. Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

<sup>291</sup> Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018.

<sup>292</sup> Para más información en torno a las empresas multinacionales véanse el primer capítulo, subapartado 1.3.2 “Trabajo inmaterial” de la actual investigación, y Mauricio Lascurain Fernández. «Empresas multinacionales y sus efectos en los países menos desarrollados» *Economía: Teoría y práctica*, no. 36, (enero-junio de 2012): p. 85. Recuperado el 19 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/2811/281125196003.pdf>>.

al exterior de los Estados Unidos de América. La otra filial de gran importancia, también ubicada en los Países Bajos, es *Uber BV* que reporta sólo 48 empleados y su función dentro de la estrategia es recibir los pagos por cada viaje realizado; después, *Uber BV* resta 20 por ciento<sup>293</sup> del costo total y, a partir de la empresa *Raiser Operations BV*, envía 80 por ciento al conductor; finalmente, *Uber BV* después de restar el costo de la operación y reservar uno por ciento del 20 por ciento de la comisión, envía el resto de manera integra a *Uber International C.V.*, y, debido a su ubicación en los Países Bajos, las regalías por propiedad intelectual que recibe están absueltas del pago de impuestos. De esta manera, la empresa Uber no sólo cuenta con filiales en los Países Bajos, sino en cada país donde tiene operaciones. Como es el caso mexicano, cuya razón social de la empresa multinacional opera bajo el nombre de *Uber México Technology & Software S.A. de C.V.*, con dirección en la Delegación Cuauhtémoc, Colonia Cuauhtémoc, calle Río Lerma 232, Ciudad de México.<sup>294</sup>

Es menester, para la actual investigación, conocer el alcance que tiene la empresa Uber a nivel mundial, tomando en cuenta que, hasta septiembre de 2018, ésta se muestra como una marca global con presencia en 633 ciudades, 80 países y una cobertura que va desde América del norte, central y del sur, hasta Europa; también, tiene representación en Medio Oriente, África, al oriente, al sur y al sudeste asiático, en Australia y Nueva Zelanda.<sup>295</sup> Como expresan Brian O’Keefe y Marty Jones en su artículo, *How Uber plays the tax shell game*, “[...] It is also perhaps the ultimate 21st-century corporation [...] Uber has become a

---

<sup>293</sup> Se avisa al lector que el porcentaje de comisión cobrada por Uber en la Ciudad de México subió 25 por ciento en noviembre del año 2015. Véase Nicolás Lucas y Angélica Pineda. «Uber exprime a sus socios para ser el líder.» *El Economista*, 12 de marzo de 2016. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://www.economista.com.mx/tecnologia/Uber-exprime-a-sus-socios-para-ser-el-lider-20160312-0026.html>>.

<sup>294</sup> Se agradece a Eduardo Vargas Escobar por compartir el artículo de Brian O’Keefe y Marty Jones. «How Uber plays the tax shell game.» *Fortune*, 22 de octubre de 2015. Recuperado el 14 de julio de 2018. <<http://fortune.com/2015/10/22/uber-tax-shell/>>. Véanse Redacción, Sin Embargo. «Conductores de Uber realizan marcha en el DF para exigir mejores tarifas.» *Sin embargo*, 22 de enero de 2016. Recuperado el 19 de agosto de 2018. <<http://www.sinembargo.mx/22-01-2016/1604224>>. Uber. «Términos y Condiciones de la promoción denominada “#ENUBERACEREMONIA”.» 22 de marzo de 2017. *Uber Blog*. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/terminos-y-condiciones-de-la-promocion-denominada-enuberaceremonia/>>. Uber México Technology & Software, S.A. de C.V. *Facebook*. s.f. Recuperado el 11 de septiembre de 2018. <<https://www.facebook.com/pages/Uber-M%C3%A9xico-Technology-Software-SA-de-CV/1761833077168290>>. Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 74-75. Pablo Gutiérrez. «El otro lado de Uber: de la estrategia para pagar menos impuestos a los problemas con los conductores.» *La Nación*, 14 de abril de 2016. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.lanacion.com.ar/1889293-el-otro-lado-de-uber-la-estrategia-para-pagar-menos-impuestos-y-los-problemas-de-seguridad>>.

<sup>295</sup> Uber. «Ciudades.» s.f. *Uber*. Recuperado el 21 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/cities/>>. Forbes Staff. «Uber negará el servicio a los usuarios malportados.» *Forbes*, 5 de septiembre de 2018. Recuperado el 10 de septiembre de 2018. Uber. «Sitios Internacionales.» s.f. *Uber*. Recuperado el 21 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/country-list/>>. Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. p. 79.

global brand largely on the strength of its intellectual property and without a need to manufacture anything or maintain many fixed assets [...]”<sup>296</sup>. Esta última cita de Brian O’Keefe y Marty Jones recupera dos discusiones abordadas en el primer capítulo, la primera en torno al concepto de las sociedades post-industriales de Daniel Bell, específicamente en la cuestión del desplazamiento de los trabajadores de cuello azul que producían mercancías en las sociedades industriales, hacia los trabajadores de cuello blanco de las sociedades post-industriales que se sustentan en el sector de los servicios y el recurso central es el conocimiento. La segunda, es el papel que desempeñan los términos y condiciones unilateralmente decididos por Uber, y apoyados en las innovaciones tecnológicas que logran transmutar el ciclo productivo clásico logrando diluir las relaciones de trabajo por términos como la externalización, el outsourcing y la tercerización o subcontratación que permiten a la empresa no invertir en activos, no tener costos laborales, pero sí obtener ganancias por parte de sus conductores.

No obstante, esta estrategia global no sólo ha crecido de manera exponencial al evadir impuestos con ayuda de sus filiales, asimismo, la empresa multinacional tiene un *modus operandi* bastante organizado sobre cómo integrarse a los países para obtener conductores y alcanzar una legitimidad entre los usuarios en los lugares donde opera. Es decir, esta empresa cuenta con tácticas, estrategias y mecanismos perfectamente esquematizados para infiltrarse paulatinamente en los mercados locales, hasta convertirse en una pieza fundamental para la movilización de las ciudades. Incluso, es factible mencionar que el conflicto está presente en toda su estrategia de irrupción del mercado, dado que, esta destreza empresarial le ha permitido incursionar en 80 países donde actualmente maniobra. Según Adam Henshall la estrategia de infiltración del mercado es la siguiente: a) Uber localiza una ciudad con altas posibilidades de éxito, por tal razón, se genera una inversión económica para la formación de un grupo o un equipo denominado como “embajadores” que se mudan a la ciudad objetivo. Por ejemplo, según Gabriela Chávez y Sofía Sánchez Morales, en una investigación para la *Revista Expansión*, mencionaron que las inversiones de Uber en México del año 2017 al 2018 fueron de 6, 850 millones de pesos, y según la revista *Fortune*, Uber en sus primeros cinco años en México ha invertido 500 millones de dólares<sup>297</sup>; b) la empresa a partir de sus embajadores (el embajador de Uber en México, según Gabriela Chávez y Sofía Sánchez Morales, así como menciona Eduardo Vargas Escobar, fue Rodrigo Arévalo) entra de forma secreta al mercado reclutando conductores y clientes a partir de estímulos como permitir viajes gratuitos a usuarios. Cabe mencionar que, durante toda la estrategia empresarial efectuada por Uber, el usuario desempeñará un papel crucial, pues, cuando el gobierno descubra las actividades de la empresa, los clientes funcionarán como su base legitimadora.

---

<sup>296</sup> Brian O’Keefe y Marty Jones. «How Uber plays the tax shell game.» *Fortune*, 22 de octubre de 2015. Recuperado el 14 de julio de 2018. <<http://fortune.com/2015/10/22/uber-tax-shell/>>.

<sup>297</sup> Gabriela Chávez y Sofía Sánchez Morales. «El costo de tener Uber en México.» *Expansión*, (1217) (15 de agosto de 2017): pp. 82-88. Daniela Dib. «Uber no se estaciona: las controversias no detienen a la compañía en México.» *Fortune*, 25 de octubre de 2018. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.fortuneen espanol.com/destacado/uber-no-se-estaciona-crece-mexico/>>.

Por ejemplo, el diario uruguayo *El País*, realizó una investigación que posibilitó encontrar cómo fue que Uber comenzó a gestionar, aprovechándose de las áreas grises en las normas con respecto al servicio que brinda esta empresa, de hecho, el Ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi calificó a Uber como clandestina. En otro artículo del mismo diario uruguayo *El País*, ocurrió algo similar, pero esta vez en Sao Paulo, Brasil, cuando el entonces Secretario de Transporte, Jilmar Tatto, expuso que Uber funciona de manera criminal y clandestina en comparación con el servicio de taxi tradicional. Aunado a esto, otro reportaje realizado en Uruguay enfatiza que, entrar como conductor de Uber es muy fácil en comparación a los requerimientos para desempeñar el servicio del taxi tradicional, por lo cual entra como una experiencia semiclandestina al no contar con las regulaciones pertinentes, además dicho reportaje menciona que la aceptación de esta empresa se debe a las condiciones y mal renombre de los taxistas; c) debido a la clientela que Uber ha ido forjando como su base legitimadora del servicio proporcionado por la empresa, es que puede ignorar acciones legales; d) si el gobierno local multa a los conductores, la empresa responde por sus socios cubriendo sus gastos legales, que también son parte de la inversión inicial; e) los empleados o la gerencia (no los socios conductores) de Uber ejercen influencia política o *lobbying*<sup>298</sup>, se dedican a cabildear y pactar acuerdos con el gobierno para garantizar y hacer legal el servicio; f) posteriormente, Uber contará con más conductores y podrá invertir más dinero en publicidad, promociones y, dependiendo de la ciudad, podrá afianzar el monopolio del mercado de alquiler de automóviles para el traslado en ciudades, y g) Uber emplea prácticas en perjuicio de la competencia.<sup>299</sup>

Con respecto al inciso “e” de las tácticas de infiltración del mercado, si bien es complicado comprobar o aseverar el cabildeo e influencia política de los gerentes con el gobierno, es posible aterrizar esto al caso de la Ciudad de México con base en un artículo de la revista *Fortune*; en una de las entrevistas realizadas por la actual investigación, y en un artículo de la revista *Proceso*. La revista *Fortune*, en una exclusiva, expone que la empresa

---

<sup>298</sup> Para más información en torno a la influencia política (*lobbying*) por parte de las empresas véase Carmen Muñoz Jodar. «El lobby en el laboratorio. Hacia una influencia en la política cada vez más social.» 3 de mayo de 2017. *ACOP*. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<https://compolitica.com/el-lobby-en-el-laboratorio-hacia-una-influencia-en-la-politica-cada-vez-mas-social/>>.

<sup>299</sup> Adam Henshall. «The Aggressive Processes Uber is Using for Global Expansion.» *Process.st*, 21 de abril de 2017. Recuperado el 11 de septiembre de 2018. <<https://www.process.st/global-expansion/>>. Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 79-80. El País. «Gobierno apoya las sanciones a Uber, la considera "clandestina".» *El País*, 20 de noviembre de 2015. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.elpais.com.uy/informacion/gobierno-apoya-sanciones-uber-considera-clandestina.html>>. Sputnik Nóvosti. «El dinero rápido de Uber, una experiencia semiclandestina en Montevideo.» 23 de abril de 2016. *Sputnik*. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <[https://mundo.Yomanews.com/reportajes/201604231058990714-uber-montevideo/?utm\\_source=short\\_direct&utm\\_medium=short\\_url&utm\\_content=jZZb&utm\\_campaign=URL\\_shortening](https://mundo.Yomanews.com/reportajes/201604231058990714-uber-montevideo/?utm_source=short_direct&utm_medium=short_url&utm_content=jZZb&utm_campaign=URL_shortening)>. El País. «San Pablo emplea policía militar para frenar Uber.» *El País*, 2 de julio de 2015. Recuperado el 16 de noviembre de 2018. <<https://www.elpais.com.uy/vida-actual/san-pablo-emplea-policia-militar-frenar-uber.html>>.

Uber en México, aunque ha pasado por diversos conflictos, busca convertirse en algo más que una empresa de *ridesharing*, remarcando y aceptando abiertamente que gracias al cabildeo con las autoridades capitalinas lograron regular el servicio: “A pesar de que en 2015 se logró una regulación importante para Uber y sus símiles mediante un buen esfuerzo de negociación y *lobbying* con autoridades capitalinas –holograma regulatorio y un impuesto de 1.5% por viaje para un fondo de movilidad–, hasta la fecha es común que las asociaciones de taxistas en otros estados del país tengan arranques violentos en contra de conductores de esta plataforma”<sup>300</sup>. Por su parte, en una de las entrevistas realizadas por esta investigación, el socio conductor Alex, mencionó que fue el jefe de gobierno en ese momento, Miguel Ángel Mancera, quien pactó la regulación. En palabras del socio conductor: “[...] se dice en la cultura popular que Mancera pactó totalmente con el CEO del Uber, y que le dieron mucho dinero para que lo aprobara, para que lo hiciera legal y lo regulara. [...] También se dice que Mancera tenía muchos autos. La Ciudad de México lo reguló por intereses”<sup>301</sup>. Lo que menciona Alex causa revuelo debido a un artículo de la revista *Proceso*, cuando dirigentes de la agrupación de Taxistas Organizados de la Ciudad de México (TOCDMX) acusaran al entonces jefe de gobierno de proteger a Uber, en palabras de la TOCDMX: “[...] [Miguel Ángel Mancera] incumple su palabra, engaña a los taxistas y da claras muestras de que no desea asumir su papel como regulador de la vida pública de la capital mexicana, sino convertirse en parte de los grupos de poder económico al asumirse como protector de empresas como Uber y Cabify”<sup>302</sup>.

Lo anteriormente expresado es sumamente relevante para la actual investigación porque a partir de los conceptos explicados en el primer capítulo, como del estudio sobre la estructura empresarial de Uber, es posible generar una descripción y explicación sobre cómo funciona esta empresa y cómo logró en tan poco tiempo crecer de manera exponencial. En primera instancia, queda claro que Uber efectúa acciones y ejercicios en pos de organizar de manera más eficiente toda su estructura como empresa multinacional, así como sus tácticas para incursionar en los mercados locales e internacionales. Asimismo, esta empresa retoma todo el bagaje de la reconversión industrial de los años 70, que además de ejemplificarse con la flexibilidad externa, interna y salarial al construir un nuevo paradigma en las relaciones laborales bajo la tipología de trabajos no clásicos, inmateriales y autónomos, Uber consiguió ejecutar un modo de operación tan sofisticado que inclusive logró automatizar el reclutamiento de los conductores/choferes que, a través de pasos y procesos digitales (los pasos para convertirse en socio conductor de Uber se explicaron en el apartado 2.1), la

---

<sup>300</sup> Daniela Dib. «Uber no se estaciona: las controversias no detienen a la compañía en México.» *Fortune*, 25 de octubre de 2018. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.fortuneenespanol.com/destacado/uber-no-se-estaciona-crece-mexico/>>.

<sup>301</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

<sup>302</sup> Redacción. «Taxistas acusan a Mancera de proteger a Uber y Cabify.» *Proceso*, 26 de mayo de 2015. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.proceso.com.mx/405428/taxistas-acusan-a-mancera-de-proteger-a-uber-y-cabify>>.



empresa reduce costos y asegura que el conductor se asuma como contratista independiente.<sup>303</sup>

En un segundo momento, y algo que genera gran impacto sobre el presente proyecto de tesis, es su táctica para adentrarse a conquistar nuevos mercados. Ya que toda la organización y logística que arregla la empresa desde la selección de embajadores, la infiltración de ciudades y el reclutamiento de conductores se hace de forma secreta con el objetivo de expandir la idea emprendedora entre los conductores, mientras que el confort y la seguridad suple el servicio del taxi convencional para con los usuarios. En resumen, Uber ha logrado conquistar diversos mercados debido a que emplea estrategias de poder perfectamente delimitadas, sobre un territorio específico que conforma comunidades y redes de conductores en el esquema de cooperación del trabajo. Como se explicó en el apartado sobre trabajo autónomo, según Maurizio Lazzarato: “El trabajo autónomo [...] tiene una gran capacidad de cooperación, de gestión, de innovación organizativa y comercial y posee así capacidad “empresarial” [...] El trabajo autónomo existe solamente bajo la forma de redes y flujos. Su espacialidad es el territorio y la metrópoli. Su temporalidad coincide con el tiempo de vida”<sup>304</sup>. Esta definición describe de forma magistral la manera en que Uber, por medio de sus estrategias empresariales, obliga y garantiza esta coincidencia del servicio Uber con el tiempo de vida de los usuarios. Puesto que, a través del cliente y con ayuda de sus millonarias inversiones publicitarias (*marketing*)<sup>305</sup> guía el imaginario de los usuarios y socios para legitimar su estancia en la ciudad, al mismo tiempo que, bajo el esquema de la economía compartida, genera una fuerte colaboración y cooperación por parte de sus conductores privados para satisfacer un servicio de traslado. En la acepción previamente analizada en torno al trabajo inmaterial, es posible sostener que la empresa Uber incorpora la producción (sus conductores) y el consumo (los usuarios) para la reproducción de subjetividades en donde la industria de la comunicación, en palabras de Lazzarato, “[...] crea el medio ambiente ideológico y cultural del consumidor [...] La publicidad es la producción de la “capacidad del consumo, del impulso al consumo, de la necesidad de consumir” [...]”<sup>306</sup>.

---

<sup>303</sup> Adriana Camacho Ramírez. «Flexibilización sin precarización: estrategias para prevenir la precarización en la era de la modernidad económica.» *Criterio Jurídico*, vol. 13. No. 2, (2013-2): pp. 12-14. Recuperado el 13 de septiembre de 2018. <<http://revistas.javerianacali.edu.co/index.php/criteriojuridico/article/viewFile/1019/1588>>. Adam Henshall. «The Aggressive Processes Uber is Using for Global Expansion.» *Process.st*, 21 de abril de 2017. Recuperado el 11 de septiembre de 2018. <<https://www.process.st/global-expansion/>>.

<sup>304</sup> Maurizio Lazzarato. «Trabajo autónomo, producción por medio del lenguaje y general intellect.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): p. 37. Recuperado el 7 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

<sup>305</sup> Para profundizar sobre el papel del marketing como instrumento de control véase el capítulo primero, apartado 1.3.2 “Trabajo inmaterial” de la presente investigación.

<sup>306</sup> Maurizio Lazzarato. «El ciclo de producción inmaterial.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): p. 57. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

Con base en esto último, con apoyo de Gilles Deleuze y en la entrevista realizada por la presente investigación al socio conductor de Uber, Pablo, puede comprenderse que es por medio de la publicidad como Uber consigue infiltrarse en los países y reclutar tanto a conductores como clientes, pues satisface y construye la demanda, como bien menciona el socio conductor Pablo “ [...] creo que es la empresa que tiene más alcance, Uber te llega por medio de aplicaciones móviles, anuncios en aplicaciones, anuncios en radio, anuncios en tele, anuncios en espectaculares”<sup>307</sup>. Por lo cual, y como expresa Deleuze, “Ahora, el instrumento de control social es el marketing, y en él se forma la raza descarada de nuestros dueños”<sup>308</sup>.

Sin embargo, estas *técnicas racionales de dominación* sí han tenido respuesta en diferentes países<sup>309</sup> donde se ubica la aplicación tanto por parte de taxistas que consideran esto como una competencia desleal, como por los conductores de la misma empresa. Antes de analizar estas resistencias que evidencian el conflicto latente de unos sobre otros, es necesario explicar la llegada de Uber a México, específicamente, analizar el reglamento normativo, los requisitos, su funcionamiento y su organización en la Ciudad de México, partiendo de las relaciones de poder que encasillan y atraviesan al conductor de la empresa Uber.

## 2.2 Estrategia local: conformación de la empresa Uber en la Ciudad de México

*Mi distracción, mi predilección, mi curación de todo platonismo ha sido siempre Tucídides. Tucídides, y tal vez el Príncipe de Maquiavelo, son muy afines a mí por el propósito incondicional de no dejarse engañar en nada y de ver la razón en la realidad, y no en la “razón”, y menos aún en la “moral”.*

Friedrich Nietzsche<sup>310</sup>

Una vez explicada la estructura global de la empresa multinacional Uber, así como sus estrategias empresariales de expansión internacional, es necesario comprender cómo se estructura y cómo arribó ésta, quiénes son las personas a cargo de la gerencia y cuáles son sus planes. Para dar respuesta a estas interrogantes, la presente investigación se apoya en la tesis de maestría de Eduardo Vargas Escobar, *Conflicto y resistencias en el trabajo de los*

---

<sup>307</sup> Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.

<sup>308</sup> Gilles Deleuze. «Post-scriptum sobre las sociedades de control.» *Polis*, no. 13, (2006): p. 4. Recuperado el 5 de mayo de 2018. <<http://polis.ulagos.cl/index.php/polis/article/view/431/777>>.

<sup>309</sup> En apartados posteriores se desarrolla el punto sobre el estallido de protestas y movilizaciones a nivel internacional como a nivel Ciudad de México en cuanto a la relación que sostiene Uber no sólo con sus socios conductores sino con la competencia.

<sup>310</sup> Friedrich Nietzsche. *Cómo se filosofa a martillazos*. México: Grupo Editorial Tomo S.A. de C.V., 2004. p. 148.

*conductores de Uber en la Ciudad de México*, y en un artículo de la *Revista Expansión* elaborado por Gabriela Chávez y Sofía Sánchez Morales, titulado *El costo de tener Uber en México*.

El nicho de oportunidad que halló Uber, ocasionado por la inseguridad y la insuficiencia que proporciona el servicio de taxi fue llenado por Travis Kalanick y Robert Camp (fundadores) al incorporar el uso de las TIC al servicio tradicional de alquiler de autos bajo un esquema de comodidad, de calidad y sobre todo de seguridad ante la alta demanda de traslado que caracteriza a las grandes ciudades. Por tal razón, no tardó mucho para que la empresa descubriera un sitio favorable de expansión en México.<sup>311</sup>

Siguiendo el modelo de infiltración del mercado ya analizado en el apartado anterior y, de acuerdo con la investigación elaborada por Eduardo Vargas, el “embajador” de Uber en México fue el primer CEO y ahora vicepresidente para América Latina, Rodrigo Arévalo, que, junto a Roberto Fernández, quien fuera el segundo empleado y que actualmente desempeña el cargo de Jefe de Operaciones a nivel nacional, iniciaron las actividades de Uber el 2 de agosto del año 2013 en la Ciudad de México. Comenzaron con apenas veinte conductores en la modalidad de *UberBlack*. Al siguiente año se lanzó la modalidad *UberX*, lo cual, al ser un modelo con un precio más accesible logró incrementar la demanda de un servicio de calidad, económico y seguro.<sup>312</sup>

Como se mencionó previamente, con base en el artículo realizado por la revista *Fortune* sobre la empresa Uber en México, desde su llegada en el año 2013 a la capital mexicana, esta compañía ha pasado por diversos conflictos tanto con taxistas como con sus socios conductores, por tal motivo, y como se mencionó en el apartado anterior sobre las estrategias de infiltración del mercado, específicamente, con respecto al tema del cabildeo e influencia política de la gerencia con el gobierno para garantizar el servicio, fue en el año 2015 cuando se llevó a cabo el *Decreto Uber*<sup>313</sup>, obteniendo así el holograma que regula el

---

<sup>311</sup> Marcos Ávalos y Sofía Paula. «Baby, you can't drive my car. El caso de Uber en México.» *Economía Informa*, no. 390, (enero-febrero de 2015): p. 105. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.economia.unam.mx/assets/pdfs/econinfo/390/06avalosyssofia.pdf>>. Francisco González de Cossío. «El caso Uber en México: un cri de coeur.» (s.f.): p. 1. Recuperado el 5 de julio de 2018. <<http://www.gdca.com.mx/PDF/competencia/EL%20CASO%20UBER.pdf>>. Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa. «Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?» *Espacios Públicos*, vol. 19. No. 47, (septiembre-diciembre de 2016): pp. 158-159. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>>.

<sup>312</sup> Law@Tec. *La Batalla De Uber En México*. 24 de junio de 2016. Recuperado el 1 de julio de 2018. <<https://posgradoderecho.itesm.mx/blog/Uber-en-Mexico/>>. Expansión. «10 datos sobre la ruta que ha seguido Uber en la Ciudad de México.» *Expansión*, 13 de abril de 2016. Recuperado el 18 de julio de 2018. <<https://expansion.mx/empresas/2016/04/12/10-datos-sobre-la-ruta-que-ha-seguido-uber-en-la-ciudad-de-mexico>>. Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 79-80 y 88. Gabriela Chávez y Sofía Sánchez Morales. «El costo de tener Uber en México.» *Expansión*, (1217) (15 de agosto de 2017): p. 80.

<sup>313</sup> Administración Pública del Distrito Federal. «Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones.» 15 de julio de 2015. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*.

servicio (con respecto al *Decreto Uber* se desarrolla a mayor profundidad en el siguiente subapartado 2.2.1, “Estructura normativa de Uber en la Ciudad de México”). De igual forma, como se indicó anteriormente el tema sobre el acuerdo y la negociación entre el corporativo y el jefe de gobierno en turno (Miguel Ángel Mancera) fue tocado por una de las entrevistas realizadas por la presente investigación, cuando el socio conductor Alex señaló lo siguiente: “[...] se dice en la cultura popular que Mancera pactó totalmente con el CEO del Uber, y que le dieron mucho dinero para que lo aprobara, para que lo hiciera legal y lo regulara. [...] También se dice que Mancera tenía muchos autos. La Ciudad de México lo reguló por intereses”<sup>314</sup>. Del mismo modo, en un artículo de la revista *Proceso* dirigentes de la agrupación de Taxistas Organizados de la Ciudad de México (TOCDMX) acusaron a Miguel Ángel Mancera de proteger a Uber, en palabras de la TOCDMX<sup>315</sup>: “[...] [Miguel Ángel Mancera] incumple su palabra, engaña a los taxistas y da claras muestras de que no desea asumir su papel como regulador de la vida pública de la capital mexicana, sino convertirse en parte de los grupos de poder económico al asumirse como protector de empresas como Uber y Cabify”<sup>316</sup>.

Continuando con el modelo de infiltración y el recorrido de Uber a nuestro país, según Gabriela Chávez y Sofía Sánchez, México es el tercer país en mayor número de viajes sólo por detrás de Brasil y de los Estados Unidos de América, con presencia, hasta el mes de septiembre de 2018, en 42 ciudades de la república mexicana.<sup>317</sup> Para el año 2017, la Ciudad de México era la tercera ciudad con más operaciones, sólo por debajo de Sao Paulo y de Río de Janeiro, con una circulación de 55,000 vehículos. Además, la empresa multinacional (como se mencionó con anterioridad), opera bajo la razón social *Uber Technology & Software México S.A. de C.V.*, que sólo en la Ciudad de México y en el Valle de México, hasta septiembre de 2018, contaba con catorce Centros de Activación y Soporte<sup>318</sup> que funcionan para dar apoyo físico y para realizar la certificación de seguridad, mientras que las oficinas mexicanas de Uber, para finales del año 2017, contaban con un total de 490 empleados. A nivel nacional, la filial mexicana tan sólo del año 2017 al 2018 se planteó

---

Recuperado el 20 de junio de 2018. pp. 1-12. <[http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf](http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf)>.

<sup>314</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

<sup>315</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018. Daniela Dib. «Uber no se estaciona: las controversias no detienen a la compañía en México.» *Fortune*, 25 de octubre de 2018. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.fortuneenespanol.com/destacado/uber-no-se-estaciona-crece-mexico/>>. Redacción. «Taxistas acusan a Mancera de proteger a Uber y Cabify.» *Proceso*, 26 de mayo de 2015. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.proceso.com.mx/405428/taxistas-acusan-a-mancera-de-proteger-a-uber-y-cabify>>.

<sup>316</sup> Redacción. «Taxistas acusan a Mancera de proteger a Uber y Cabify.» *Proceso*, 26 de mayo de 2015. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.proceso.com.mx/405428/taxistas-acusan-a-mancera-de-proteger-a-uber-y-cabify>>.

<sup>317</sup> Uber. «Ciudades.» s.f. *Uber*. Recuperado el 21 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/cities/>>.

<sup>318</sup> Uber. «Contacta a Uber.» s.f. *Uber*. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/contact/>>.

umentar de 230,000 conductores a 500,000, con una inversión por parte de Uber de 6,850 millones de pesos para continuar con la estrategia de expansión geográfica.<sup>319</sup>

Cuadro no. 1. Gerencia Uber

Vicepresidente de Uber para la región de América Latina	Rodrigo Arévalo
Director General de Uber Eats para la región de América Latina	Francisco Sordo
Director General de Uber México	Federico Ranero
Jefe de Operaciones a nivel nacional	Roberto Fernández
Gerente de Recursos Humanos para Uber México	Linda Bañuelos
Gerente Regional de Centro de Activación	Lauren Burdick

Fuente: elaboración propia a partir de Gabriela Chávez y Sofía Sánchez Morales. «El costo de tener Uber en México.» *Expansión*, (1217) (15 de agosto de 2017): pp. 78-89. Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. p. 88.

Por último, y antes de entrar al carácter normativo de la empresa Uber en la Ciudad de México es importante mencionar que entre los distintos servicios de automóviles que brinda Uber a nivel nacional operan *UberX*; *UberXL*; *UberBLACK*; *UberSUV*; *UberASSIST* (se encuentra disponible en la Ciudad de México, Torreón, Saltillo, León, Mérida, Monterrey, Guadalajara, Querétaro y Puebla); *UberX VIP* (hasta el mes de septiembre del 2018, según una página oficial de la empresa, esta modalidad sólo opera en la Ciudad de México), y *UberPOOL*, modalidad que fue prohibida en la Ciudad de México de acuerdo al artículo 59 de la “Ley de Movilidad del Distrito Federal” en el año 2017. Asimismo, la empresa Uber en México cuenta con otros servicios como *Uber Eats*, *UberPET* y *Uber para empresas*.<sup>320</sup>

<sup>319</sup> Gabriela Chávez y Sofía Sánchez Morales. «El costo de tener Uber en México.» *Expansión*, (1217) (15 de agosto de 2017): pp. 82-88. Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 79-80 y 88.

<sup>320</sup> Véanse Uber. «Descubre todos los tipos de Uber disponibles.» 28 de junio de 2018. *Uber Blog*. Recuperado el 7 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/tipos-de-uber-mexico/>>. Uber. «uberXL y UberSUV: los servicios de Uber para 5 personas o más.» 22 de mayo de 2018. *Uber Blog*. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/uber-para-5-personas/>>. Uber. «UberASSIST. Un viaje hacia la inclusión.» s.f. *Uber*. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/resources/uber-assist/>>. Uber. «uberPOOL. Juntos ahorramos más.» s.f. *Uber*. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/ride/uberpool/>>. Christian Woo y Richard A. Bales. «The Uber Million Dollar Question: Are Uber Drivers Employees or Independent Contractors?» *Mercer L. Rev.*, vol. 68 (2017): pp. 1-27. Recuperado el 14 de julio de 2018. <[https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2759886##](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2759886##)>. Uber. «UberX VIP.» s.f. *Uber Ayuda*. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://help.uber.com/es-MX/h/169bef66-3f08-4a97-8a2c-a6098e6eaba4>>. Uber. «UberBLACK.» s.f. *Uber*. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/ride/uberblack/>>. Uber. «Requisitos de autos.» s.f. *Uber*. Recuperado el 6 de

## 2.2.1 Estructura normativa de Uber en la Ciudad de México

Desde su llegada a la Ciudad de México en el año 2013, la empresa Uber ha lidiado con múltiples conflictos. Al ser una propuesta de traslado bastante innovadora, impactó sobre los ingresos de otros sistemas de transporte en la capital del país, específicamente sobre los taxistas, quienes denominaron a este tipo de competencia como desleal.<sup>321</sup>

La incursión de Uber en la capital no sólo ocasionó el choque de intereses con taxistas, sino que las autoridades de la Ciudad de México también respondieron a partir de la regulación de este servicio. Cabe resaltar que, en gran parte de los países donde opera la aplicación se ha enfrentado con las leyes locales de transporte (estos conflictos internacionales se ahondan en el siguiente apartado). Según Marcos Ávalos y Paula Sofía, en cuanto a términos tecnológicos y jurídicos, el que esta empresa funcione simplemente como un intermediario entre el conductor y el usuario trajo nuevos desafíos a las legislaciones, puesto que, al ser éste un servicio novedoso, las normas tienen áreas grises en donde las regulaciones no contemplan el funcionamiento de empresas como Uber, de tal forma que en la “Ley de Movilidad” publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 14 de julio de 2014, en el artículo 258 se estipula, según las autoridades, que es considerado un delito quien incurra en <sup>322</sup>: “[...] [La]transportación ilegal de pasajeros o de carga, el que sin contar con la concesión o permiso expedidos por la Secretaría para tales efectos, preste el servicio público, privado o mercantil de transporte de pasajeros o de carga en el Distrito Federal”<sup>323</sup>.

---

junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/vehicle-requirements/>>. Eduardo Hernández. «Reglamento prohíbe servicios como uberPOOL.» *El Universal*, 18 de septiembre de 2017. Recuperado el 14 de septiembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/reglamento-prohibe-servicios-como-uberpool>>. UberEats. «Encuentra restaurantes que realicen entregas cerca de tu ubicación.» s.f. *UberEats*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.ubereats.com/es-MX/>>. UberEats. «Entregas de comida en Mexico City.» s.f. *UberEats*. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://www.ubereats.com/es-MX/mexico-city/>>. Uber para Empresas. «Todos los lugares a los que necesitas que lleguen tus negocios.» s.f. *Uber para Empresas*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/business/>>. Uber. «Comienza con Uber para Empresas.» s.f. *Uber Ayuda*. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://help.uber.com/es-MX/h/827ebfa9-024d-4ad7-8c28-88681e1eb977>>. Uber. «Presentamos UberPET: Nuestra opción para viajar con tu mascota.» 26 de junio de 2015. *Uber Blog*. Recuperado el 22 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/uberpet-mascota-mexico/>>.

<sup>321</sup> Angélica Ferrer. «Taxistas contra Uber: la pelea por los pasajeros en el DF.» *Milenio*, 1 de enero de 2016. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<http://www.milenio.com/estados/taxistas-contra-uber-la-pelea-por-los-pasajeros-en-el-df>>. Marcos Ávalos y Sofía Paula. «Baby, you can't drive my car. El caso de Uber en México.» *Economía Informa*, no. 390, (enero-febrero de 2015): p. 106. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.economia.unam.mx/assets/pdfs/econinfo/390/06avalosysofia.pdf>>.

<sup>322</sup> Angélica Ferrer. «Taxistas contra Uber: la pelea por los pasajeros en el DF.» *Milenio*, 1 de enero de 2016. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<http://www.milenio.com/estados/taxistas-contra-uber-la-pelea-por-los-pasajeros-en-el-df>>. Marcos Ávalos y Sofía Paula. «Baby, you can't drive my car. El caso de Uber en México.» *Economía Informa*, no. 390, (enero-febrero de 2015): pp. 106-111. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.economia.unam.mx/assets/pdfs/econinfo/390/06avalosysofia.pdf>>. Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa. «Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?» *Espacios Públicos*, vol. 19. No. 47, (septiembre-diciembre de 2016): pp. 164-166. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>>.

<sup>323</sup> Administración Pública del Distrito Federal. «Ley de Movilidad del Distrito Federal.» 14 de julio de 2014. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*. p. 97. Recuperado el 13 de septiembre de 2018.

Igualmente, en el artículo 260 quedó como delito expreso “[...] quien dirija, organice, incite, induzca, compela o patrocine a otro u otros, a prestar el servicio público de transporte de pasajeros o de carga, sin contar con la concesión correspondiente”<sup>324</sup>.

Para el año siguiente estas sanciones fueron suspendidas, y el 25 de mayo, taxistas capitalinos se manifestaron con el objetivo de que las autoridades retiraran a Uber del mercado. Como respuesta, la empresa regaló 150 pesos en viajes por la ciudad, lo que ocasionó un incremento del 800 por ciento en la descarga de la aplicación. Por su parte, el gobierno de la Ciudad de México llevó a cabo el *Debate Digital* los días 17 y 18 de junio de 2015, con la finalidad de analizar cómo operan los servicios que utilizan aplicaciones digitales mediante dos puntos: a) regulaciones sobre los servicios ofrecidos a partir de aplicaciones, y b) mecanismos para hacer más competitivo el servicio de taxi. En las 3 mesas de debate (1. Competencia justa e Innovación; 2. Tecnología inclusiva, y 3. Retribución cívica) participaron 52 personas entre las que destacaron 13 representantes de diversas organizaciones de taxistas, 20 por sociedad civil, académicos y ciudadanos, y 12 provenientes de empresas que utilizan aplicaciones digitales. Es importante mencionar que, la sociedad civil apoyó la entrada de otras opciones de transporte para que mejore el servicio de taxi con miras a incrementar el autoempleo. Esto último, recupera lo mencionado con anterioridad en el apartado 2.1.1, pues es debido a la clientela que Uber puede mantener operaciones, es decir, la empresa logra establecerse en un país por la legitimidad que le brinda su base de usuarios y conductores, en sí, el mercado la legitima.<sup>325</sup>

Mientras que, el 4 de junio de 2015, la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) emitió una opinión (OPN-008, 2015) donde destacó la eficiencia y transparencia del modelo de autorregulación, así como la certeza que brindan las Empresas de Redes de Transporte (ERT), que por medio de plataformas digitales generan novedosas alternativas de transporte para los usuarios. Por tal motivo, la COFECE pidió que se reconocieran a Uber y a Cabify como nuevas categorías o modos de transporte siempre y cuando se respetara el

---

<[http://www.paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2016/LEY\\_MOVILIDAD\\_DISTRITO\\_FEDERAL\\_07\\_10\\_2016.pdf](http://www.paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2016/LEY_MOVILIDAD_DISTRITO_FEDERAL_07_10_2016.pdf)>.

<sup>324</sup> *Ídem*.

<sup>325</sup> Angélica Ferrer. «Taxistas contra Uber: la pelea por los pasajeros en el DF.» *Milenio*, 1 de enero de 2016. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<http://www.milenio.com/estados/taxistas-contra-uber-la-pelea-por-los-pasajeros-en-el-df>>. Expansión. «10 Datos sobre la ruta que ha seguido Uber en la Ciudad de México.» *Expansión*, 13 de abril de 2016. Recuperado el 18 de julio de 2018. <<https://expansion.mx/empresas/2016/04/12/10-datos-sobre-la-ruta-que-ha-seguido-uber-en-la-ciudad-de-mexico>>. Ilich Valdez. «Concluyen mesas de trabajo del Debate Digital CDMX.» *Milenio*, 18 de junio de 2015. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <[www.milenio.com/estados/concluyen-mesas-de-trabajo-del-debate-digital-cdmx](http://www.milenio.com/estados/concluyen-mesas-de-trabajo-del-debate-digital-cdmx)>. Redacción, Proceso. «Harán debate digital sobre operación de Uber y Cabify.» *Proceso*, 15 de junio de 2015. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://www.proceso.com.mx/407682/haran-debate-digital-sobre-operacion-de-uber-y-cabify>>. Laboratorio para la Ciudad. «Debate Digital CDMX. Tecnología y movilidad en la Ciudad de México» s.f. *Laboratorio para la Ciudad*. Recuperado el 13 de septiembre de 2018. <<http://pubpub.labcd.mx/>>. Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa. «Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?» *Espacios Públicos*, vol. 19. No. 47, (septiembre-diciembre de 2016): p. 166. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>>.

marco normativo en cuanto a la seguridad del usuario y en beneficio de la libre competencia. La Comisión señaló que debe evitarse regular el registro de vehículos mediante placas o cromáticas y las tarifas, ya que estas últimas son establecidas por las ERT en función de la oferta y la demanda. Según la COFECE, las ERT realizan servicios distintos al que brinda el taxista tradicional, por lo cual, deben estar sometidos a diferentes regulaciones. Por último, la Comisión enfatizó la importancia de las ERT como Uber, pues permiten un ambiente de confort y seguridad, dado que, el usuario, a partir de la aplicación puede acceder a los datos del conductor, del automóvil, de la tarifa y la ruta del servicio.<sup>326</sup>

Si bien, las manifestaciones por parte de taxistas continuaron al considerar que Uber operaba de forma “ilegal”, fue hasta el 15 de julio de 2015 cuando se llevó a cabo la primera regulación sobre la empresa denominada *Decreto Uber*, donde, además, la Ciudad de México se convertía en la primera ciudad en América Latina que regulaba el servicio de conductores privados por medio de una aplicación como Uber y Cabify. Conforme al comunicado emitido y publicado en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*, se anunció el “Acuerdo por el que se crea el registro de personas morales que operen, utilicen y/o administren aplicaciones para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio público de taxi en el distrito federal”<sup>327</sup>. De esta manera, se estipularon los requisitos que deben cumplir los conductores privados que realicen servicios de traslado acorde a las ERT. Los requerimientos son: a) registro obligatorio de los automóviles ante la Secretaría de Movilidad (Semovi); b) los operadores deben recibir un permiso anualmente para operar, así como capacitarse y contar con seguro; c) los requisitos que todos los automóviles deben cumplir son: el precio del automóvil no debe ser menor de 200,000 pesos, contar con cuatro puertas, aire acondicionado, radio, bolsas de seguridad, calcomanía “cero” e identificación al interior del vehículo en un lugar visible que es determinado por la Semovi; d) los automóviles deben pasar una revisión anual por la Semovi; e) no está permitido el pago en efectivo, el subarrendamiento de vehículos concesionados, está prohibido pagar con tarjetas prepagadas no bancarias o mediante

---

<sup>326</sup> Sara Cantera. «Uber no debe regularse como los taxis: Cofece.» *El Universal*, 24 de junio de 2015. Recuperado el 13 de septiembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/06/24/uber-no-debe-regularse-como-los-taxis-cofece>>. Redacción, El Financiero. «Cofece da el visto bueno a Uber y Cabify.» *El Financiero*, 10 de junio de 2015. Recuperado el 13 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/tech/cofece-recomienda-reconocer-a-uber-y-cabify-como-medios-de-transporte>>. Forbes Staff. «Cofece pide reconocer a Uber y Cabify.» *Forbes*, 10 de junio de 2015. Recuperado el 14 de septiembre de 2018. <<https://www.forbes.com.mx/cofece-pide-reconocer-a-uber-y-cabify/>>. Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa. «Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?» *Espacios Públicos*, vol. 19. No. 47, (septiembre-diciembre de 2016): p. 166. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>>. Francisco González de Cossío. «el caso Uber en México: un cri de coeur» (s.f.). Recuperado el 5 de julio de 2018. <<http://www.gdca.com.mx/PDF/competencia/EL%20CASO%20UBER.pdf>>.

<sup>327</sup> Administración Pública del Distrito Federal. «Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones.» 15 de julio de 2015. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*. p. 2. Recuperado el 20 de junio de 2018. <[http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf](http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf)>.



monedero electrónico y hacer base o sitio en la vía pública; f) está prohibido prestar el servicio si no se está debidamente registrado ante la Semovi, y g) se exige a las ERT uno punto cinco por ciento de cada viaje para el *Fondo para el taxi, la Movilidad y el Peatón* (con respecto a este fondo para el taxi, en próximas páginas se presenta información acerca del uso y quien lo maneja).<sup>328</sup>

Para efectos de esta investigación, no sólo es importante mencionar los requerimientos por parte del *Decreto Uber*, sino analizar el contenido de éste, es decir, el decreto arguye que estas nuevas aplicaciones son tecnologías sustentables que reducen el consumo de combustibles, ya que el usuario a partir de la geolocalización evita que los conductores estén buscando pasaje. Además, el segundo tema de gran envergadura en torno a la entrada de la aplicación es la inseguridad. En una investigación del periódico *Excelsior*, de enero del 2015 a julio de 2016, se cometieron 442 robos en automóviles de alquiler, por lo cual y regresando al tema del decreto, la geolocalización a partir de un *software*, facilita que el usuario conozca la identidad del conductor, el modelo, las placas del automóvil, y pueda conocer la ruta. El tercer elemento que recalca este decreto es que el uso de la aplicación “[...] tiende a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos[...].”<sup>329</sup>, esto es, que el uso de la tecnología permite almacenar información, para que a la Administración Pública le sea más fácil controlar el registro de las personas morales con el objetivo de mejorar las condiciones del servicio individual privado tanto con el conductor como para el cliente.<sup>330</sup>

En enero del año 2016 se presentaron nuevos conflictos para Uber, esta vez por parte de sus socios conductores. El día 18 de enero conductores realizaron un paro parcial de actividades y el viernes 22 de enero una manifestación debido a que la empresa redujo unilateralmente la tarifa, introdujo la modalidad de servicio de *UberPOOL* y mantuvo en 25 por ciento la comisión (la comisión subió desde el 16 de noviembre del año 2015) que cobra la *app* a los conductores por uso de la propiedad intelectual. En una entrevista realizada por

---

<sup>328</sup> Administración Pública del Distrito Federal. «Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones.» 15 de julio de 2015. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*. pp. 1-12. Recuperado el 20 de junio de 2018. <[http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf](http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf)>. Forbes Staff. «Así regulará el GDF a Uber y Cabify.» *Forbes*, 15 de julio de 2015. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<https://www.forbes.com.mx/asi-regulara-el-gdf-a-uber-y-cabify/>>. Francisco González de Cossío. «el caso Uber en México: un cri de coeur» (s.f.). Recuperado el 5 de julio de 2018. <<http://www.gdca.com.mx/PDF/competencia/EL%20CASO%20UBER.pdf>>.

<sup>329</sup> Administración Pública del Distrito Federal. «Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones.» 15 de julio de 2015. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*. p. 5. Recuperado el 20 de junio de 2018. <[http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf](http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf)>.

<sup>330</sup> Filiberto Cruz. «Inseguridad sobre ruedas; víctimas de taxistas.» *Excelsior*, 23 de septiembre de 2016. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/09/23/1118509>>. Administración Pública del Distrito Federal. «Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones.» 15 de julio de 2015. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*. pp. 1-12. Recuperado el 20 de junio de 2018. <[http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf](http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf)>.

*Radio Fórmula* a Javier González, vocero de una agrupación de socios Uber, mencionó que debido a esta reducción en las tarifas el conductor debe pasar de 12 a 16 horas al volante para cubrir las cuotas anteriores. También, en esta entrevista, el vocero afirma que de los 50,000 conductores que circulaban en la Ciudad de México en el año 2016, 80 por ciento tiene algún tipo de deuda con el crédito automotriz, con el servicio de teléfono o con la capacitación. Por su parte, en un artículo del diario *El Economista*, expone que la entrada de la modalidad *UberPOOL* (modalidad que permite a los usuarios compartir el viaje y reducir el costo) aunado a este 25 por ciento de comisión que cobra Uber a sus usuarios, redujo hasta un 28 por ciento las utilidades que obtenían los conductores. En una entrevista realizada por la *Revista Expansión* a Julio Alba, vocero de la *Unión de Socios y Choferes de Uber*, expresó que el servicio *UberPOOL* tiene un costo hasta de un 40 por ciento menos que el servicio clásico de *UberX*, además, en sitios como la Ciudad de México resulta bastante peligroso para el conductor como para el usuario compartir un viaje con más personas. Por último, en el mismo artículo de *El Economista* y, después de un estudio en cuanto a costos y beneficios para conductores Uber, el diario manifestó que la única forma de que sea redituable Uber es que la persona sea propietaria de un vehículo, o bien, ser socio y tener varios vehículos adscritos a Uber para contratar choferes y al mismo tiempo conducir, de otra manera, afirma el diario, si se pide un crédito para el automóvil y no se trabaja el tiempo necesario para cubrir los gastos del servicio y obtener un ingreso, el conductor termina endeudándose.<sup>331</sup>

Es importante mencionar que estos datos arrojados a partir de la *Revista Expansión* y del diario *el Economista*, son corroborados por las entrevistas realizadas por la presente investigación. El exconductor de Uber, Jesús, comentó que él entró como chofer por medio de un volante que prometía un sueldo semanal de 6,000 pesos, pero, y remarcó el exconductor, lo que no decía el volante era que esa cantidad era difícil o casi imposible de alcanzar si no se es dueño del vehículo. Incluso, en otra entrevista elaborada por la presente investigación al socio conductor “Pillo”, aunque él sí es dueño del auto, el entrevistado afirmó que el entró a Uber para obtener un automóvil, el problema es que en ocasiones tuvo que apoyarse del sueldo de su otro empleo para pagar el auto y el mantenimiento del vehículo,

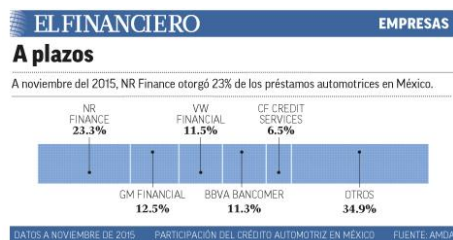
---

<sup>331</sup> Expansión. «10 Datos sobre la ruta que ha seguido Uber en la Ciudad de México.» *Expansión*, 13 de abril de 2016. Recuperado el 18 de julio de 2018. <<https://expansion.mx/empresas/2016/04/12/10-datos-sobre-la-ruta-que-ha-seguido-uber-en-la-ciudad-de-mexico>>. Diana Delgado. «Baja Uber tarifas y protestan socios.» *El Universal*, 19 de enero de 2016. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2016/01/19/baja-uber-tarifas-y-protestan-socios>>.

Jair López. «Conductores de Uber protestan por baja de tarifas.» *El Financiero*, 18 de enero de 2016. Recuperado el 14 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/conductores-promueven-undiasinuber-y-anuncian-manifestacion-ante-reduccion-en-tarifas>>. Paola Rojas. «Uber aumenta cobro de comisión a socios y baja tarifa a usuarios: vocero.» *Radio Fórmula*, 26 de enero de 2016. Recuperado el día 15 de septiembre de 2016. <<https://www.radioformula.com.mx/notas.asp?Idn=565528&idFC=2016>>. Gabriela Chávez. «Choferes reclaman comisiones, requisitos y cese de *UberPOOL*.» *Expansión*, 15 de julio de 2016. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2016/07/14/choferes-reclaman-comisiones-requisitos-y-el-cese-de-uber-pool>>. Nicolás Lucas y Angélica Pineda. «Uber exprime a sus socios para ser el líder.» *El Economista*, 12 de marzo de 2016. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://www.economista.com.mx/tecnologia/Uber-exprime-a-sus-socios-para-ser-el-lider-20160312-0026.html>>.

cuando la idea principal era que el auto se fuera pagando poco a poco con los ingresos generados.<sup>332</sup>

Imagen no. 5. Préstamos automotrices en México (2015)



Fuente: Axel Sánchez. «Uber y Cabify 'aceleran' 3% crédito automotriz.» *El Financiero*, 18 de enero de 2016. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/uber-y-cabify-aceleran-credito-automotriz.html>>.

En el año 2017, Uber recibió una segunda oleada de regulaciones y restricciones cuando la Asamblea Legislativa del Distrito Federal y la Secretaría de Movilidad (Semovi) presentaron el 15 de septiembre el “Nuevo Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México”. Las regulaciones quedaron expresas en el artículo 58, pero la sorpresa fue la prohibición de la modalidad de *UberPOOL* estipulada en el artículo 59 del Reglamento de Movilidad. Entre las nuevas regulaciones para los conductores privados se establecieron: a) en un primer momento registrarse vía internet de la Semovi; b) brindar un acta para cotejar el acta constitutiva de la empresa legalmente; c) nombre e identificación legal del representante; d) darse de alta y brindar el Registro Federal de Contribuyentes (RFC); e) nombre y abreviatura de la Aplicación; f) información sobre cómo opera la aplicación; g) domicilio y teléfonos del representante legal, y h) aportar uno punto cinco por ciento del total de cada viaje para el *Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón*. Mientras que, los requisitos legales estipulados en dicho reglamento para los automóviles fueron los siguientes: a) tener y estar matriculado en la Ciudad de México; b) contar con póliza de seguro que ampare los daños que puedan ocasionarse a usuarios, conductores, personas o terceros, en tanto sobre su persona como su patrimonio, sobre la infraestructura urbana, de movilidad y vial; c) el automóvil debe contar con cuatro puertas, aire acondicionado, cinturones de seguridad para todos los pasajeros, bolsas de aire y radio; d) tener aprobada la verificación ambiental reglamentada de la Ciudad de México con 0 (cero) o 00 (doble cero); e) el modelo vehicular no puede exceder los 10 años y debe tener un costo no menor de 200,000 pesos; f) el automóvil tiene que portar una identificación al interior que sea visible para los usuarios, la Semovi determina esta identificación; g) contar con el folio de las licencias emitidas por la Ciudad de México sobre el número de operadores asignados a cada automóvil; h) estar permanentemente en tiempo y

<sup>332</sup> Jesús. Extracto de entrevista a exconductor de Uber. Luis Mora. 7 de octubre de 2018. Pillo. Extracto de entrevista a socio conductor de Uber. Luis Mora. 14 de octubre de 2018.

forma con las obligaciones fiscales, ambientales y administrativas, e i) cada año debe realizarse la validación vehicular.<sup>333</sup>

En cuanto a la prohibición de *UberPOOL* quedó estipulada en el artículo 59 de la siguiente forma: “Queda prohibido el servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer, que se genere a través de dos o más solicitudes con una misma unidad vehicular que realice el mismo viaje a diversas personas, en un mismo recorrido, trayecto o ruta”<sup>334</sup>. En un artículo del diario *El Universal*, Francis Pirin, en ese entonces Presidente de la Comisión de Movilidad de la Asamblea Legislativa de la Ciudad de México, explicó que esta prohibición ocurrió porque de acuerdo a la legislación, un transporte individual no puede transformarse en uno colectivo. Por último, es importante mencionar, que para el año 2017, según el artículo de Gabriela Chávez y Sofía Sánchez Morales sobre la estructura de Uber, del *Fondo para el taxi, la Movilidad y el Peatón*, que funciona como un fideicomiso privado a cargo del Banco Interacciones, aún no se han ejercido recursos económicos. En una página oficial de Uber, con fecha del 25 de enero de 2018, la empresa expresó que para el *Fondo para el taxi* ha aportado más de 200 millones de pesos. De hecho, hasta el 9 de noviembre de 2018, según el titular de la Secretaría de Movilidad, Carlos Augusto Meneses Flores, expuso que no se ha ocupado dicho fondo e incluso se ha incrementado a 300 millones de pesos.<sup>335</sup>

---

<sup>333</sup> Administración Pública de la Ciudad de México. «Decreto por el que se expide el Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.» 15 de septiembre de 2017. *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*. pp. 16-17. Recuperado el 6 de junio de 2018. <[http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/585b39bacbd5bc797ba4e3ffe84d060.pdf](http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/585b39bacbd5bc797ba4e3ffe84d060.pdf)>. Redacción, Excelsior. «Limitan aún más a Uber.» *Excelsior*, 17 de septiembre de 2017. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2017/09/17/1188914>>. Redacción, El Economista. «Imponen nuevas reglas a Uber y Cabify en la CDMX.» *El Economista*, 18 de septiembre de 2017. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://www.economista.com.mx/politica/Imponen-nuevas-reglas-a-Uber-y-Cabify-en-la-CDMX--20170918-0076.html>>. Noticieros Televisa. «Nuevo reglamento de movilidad de la CDMX regula aplicaciones Uber y Cabify.» *Noticieros Televisa*, 17 de septiembre de 2017. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<https://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/reglamento-movilidad-cdmx-regula-uber-cabify/>>.

<sup>334</sup> Administración Pública de la Ciudad de México. «Decreto por el que se expide el Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.» 15 de septiembre de 2017. *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*. p. 17. Recuperado el 6 de junio de 2018. <[http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/585b39bacbd5bc797ba4e3ffe84d060.pdf](http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/585b39bacbd5bc797ba4e3ffe84d060.pdf)>.

<sup>335</sup> Administración Pública de la Ciudad de México. «Decreto por el que se expide el Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.» 15 de septiembre de 2017. *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*. p. 17. Recuperado el 6 de junio de 2018. <[http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/585b39bacbd5bc797ba4e3ffe84d060.pdf](http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/585b39bacbd5bc797ba4e3ffe84d060.pdf)>. Mariana León Medina. «Despídete de uberPOOL... dejará de operar en la CDMX.» *El Financiero*, 17 de septiembre de 2017. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/ya-no-podras-compartir-la-tarifa-uberpool-dejara-de-operar-en-la-cdmx>>. Gabriela Chávez y Sofía Sánchez Morales. «El costo de tener Uber en México.» *Expansión*, (1217) (15 de agosto de 2017): p. 88. Eduardo Hernández. «Reglamento prohíbe servicios como uberPOOL.» *El Universal*, 18 de septiembre de 2017. Recuperado el 14 de septiembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/reglamento-prohibe-servicios-como-uberpool>>. Redacción, Aristegui Noticias. «Prohíben en CDMX mototaxis y viajes compartidos en servicios tipo Uber y Cabify.» *Aristegui Noticias*, 18 de septiembre de 2017. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://aristeguinoticias.com/1809/mexico/prohiben-en-cdmx-mototaxis-y-viajes-compartidos-en-servicios->

Con respecto al *Fondo para el taxi*, a juicio de la presente investigación, y previo a continuar exponiendo los requisitos para los conductores de Uber hasta septiembre de 2018, se consideró pertinente mostrar brevemente algunos problemas que acarrea dicho fondo con respecto a temas como la corrupción y la transparencia. Como bien remarca la revista *Animal Político*, que centró su análisis sobre el *Fondo para el taxi* en cuanto al tema de la corrupción. Según esta revista digital, preguntaron cuánto era del fondo y sobre sus movimientos, esta información fue negada y posteriormente, el entonces Secretario de Movilidad, Héctor Serrano Cortés, respondió que no era posible dar esa información, e inclusive tenía dudas sobre la legalidad de éste, empero sí estaba enterado de que funcionaba como un fideicomiso privado. El problema, subrayó *Animal político*, es que al ser un fideicomiso privado el gobierno no tiene acceso a usar éste, por ende, las empresas son las que deciden en qué se gasta el dinero. Ante esto, la revista encontró dos posibles respuestas, la primera es que el gobierno no planeó bien el uso del fondo y delegaron a las empresas la creación de un fideicomiso privado donde fueran éstas quienes decidieran; y por el otro, que este plan haya sido a propósito y el gobierno se beneficie del fondo privado, siendo las empresas cómplices y, finalmente, no se destine el dinero para el objetivo que era mejorar el servicio de taxi y generar programas para el peatón. Posteriormente, en un artículo de la revista *Forbes* menciona que, si bien el fondo fue creado desde el *Decreto Uber* en el año 2015 con el objetivo de mejorar el servicio de taxi y realizar programas peatonales, para el año 2016 las empresas privadas que proporcionan el servicio de transporte crearon un fideicomiso, en donde éstas quedaron como el fideicomitente; el Banco Interacciones administra, y la Semovi es la beneficiaria. No obstante, *Forbes* pidió hablar con la Semovi sobre el fondo y el uso que se dará a éste, Semovi respondió que ya no eran los responsables de manejar este recurso, sino que ahora es la Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México, el entonces titular de esta Secretaría de Finanzas y ahora secretario de la Semovi, Carlos Augusto Meneses Flores, reportó a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) que en noviembre de 2017 el fondo estimaba en más de 188 millones de pesos. *Forbes* entrevistó al diputado de la ALDF, José Alfonso Suárez del Real y Aguilera, preguntando sobre dicho fondo, el diputado manifestó que no hay intención de transparentar el fideicomiso y no se sabe el monto o el destino de éste. Incluso, en el mismo artículo de *Forbes*, la empresa Uber expresó que desconoce el uso del fideicomiso por parte de las autoridades. Sobre estas dos fuentes, lo que esta investigación destaca es que la empresa Uber respondiera a *Forbes* que no sabe nada

---

tipo-uber-y-cabify/>. Carlos Morales. «Uber se extraña por prohibición de carpooling en la Ciudad de México.» *Forbes*, 5 de octubre de 2017. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://www.forbes.com.mx/uber-se-extraña-por-prohibicion-de-carpooling-en-la-ciudad-de-mexico/>>. Carlos Olivos. «Uber México realiza aportación trimestral de más de \$30 millones de pesos al Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón de la CDMX.» *Uber Sala de prensa*, 25 de enero de 2018. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/newsroom/uber-mexico-realiza-aportacion-trimestral-de-mas-de-30-millones-de-pesos-al-fondo-para-el-taxi-la-movilidad-y-el-peaton-de-la-cdmx/>>. Ángel Bolaños Sánchez. «Fondo para el Taxi y Movilidad asciende a 300 mdp: Semovi.» *La jornada*, 9 de noviembre de 2018. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/11/09/fondo-para-el-taxi-asciende-a-300-mdp-semovi-7632.html>>.

sobre el uso de dicho fondo; mientras que, en *Animal político*, Héctor Serrano Cortés, extitular de la Semovi, enfatizara que al ser un fideicomiso privado no era posible mencionar a cuánto asciende el fondo. Por consecuencia, no hay claridad sobre qué ocurrirá o cómo se usará este último.<sup>336</sup>

Una vez expuesto brevemente algunos de los problemas sobre el *Fondo para el taxi*, es menester continuar con los requisitos que la nueva regulación impuso a Uber. Hasta septiembre de 2018 los requisitos para el automóvil en la Ciudad de México son: a) que el automóvil no tenga más de 7 años de antigüedad; b) verificación aprobatoria en 0 (cero) o 00 (doble cero); c) que el auto tenga un valor no menor de 200,000 pesos mexicanos; d) que cuente con cuatro puertas, aire acondicionado, frenos ABS, bolsas de aire y radio AM/FM; e) contar con una impecable apariencia física por dentro y fuera del vehículo, y no tener calcomanías o emblemas comerciales; f) contar con la validación anual; g) estar en tiempo y forma con las obligaciones fiscales; h) tener tarjeta de circulación y placas ya sean de la Ciudad de México como del Estado de México sin importar que el automóvil esté registrado a otro nombre; i) contar con póliza de seguro con cobertura amplia, y j) obtener el holograma regulatorio por parte de la Semovi. Actualmente, dentro de la Ciudad de México sólo pueden ejercer el servicio los vehículos *UberX*, *UberXL*, *UberBLACK* y *UberSUV*.<sup>337</sup>

Aunque, en la página oficial de la empresa Uber expresa los tres pasos para conducir, que son: 1) registrarse en línea; 2) compartir comentarios (copia de licencia de conducir, carta de no antecedentes penales y realizar la certificación de seguridad en un Centro de Atención Uber), y 3) activar la cuenta (una vez que se hayan cumplido los requisitos previos es posible descargar la aplicación). Para efectos de la actual investigación, a partir de la página oficial de *Socios Uber Mx* y del artículo de Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa, *Modelo de gestión del servicio de transporte UBER ¿Quién pierde y quién gana?*, se plantean los tres tipos de modelos de negocio en Uber. Según Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa, el primer modelo se ubica con el nombre de propietario, el segundo modelo como rentista y el tercero como conductor/chofer. El primero (socio conductor Uber) se caracteriza como aquel que cuenta o compra un automóvil y el mismo propietario trabaja su auto; el segundo modelo (socio y no conductor Uber) como aquella persona que compra uno o varios autos y contrata a uno o varios conductores/choferes, y el

---

<sup>336</sup> Carlos Martínez Velázquez. «¿A dónde se va el 1.5 % que pagamos a Uber?» *Animal Político*, 24 de agosto de 2017. Recuperado el 17 de noviembre de 2018. <<https://www.animalpolitico.com/blogueros-c-alcubo/2017/08/24/donde-se-va-1-5-pagamos-uber/>>. Forbes Staff. «En total opacidad, los millones que Uber y Cabify entregan a CDMX.» *Forbes*, 7 de junio de 2018. Recuperado el 17 de noviembre de 2018. <<https://www.forbes.com.mx/en-total-opacidad-los-millones-que-uber-y-cabify-entregan-al-gobierno/>>.

<sup>337</sup> Uber. «Requisitos de autos.» s.f. *Uber*, Recuperado el 6 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/vehicle-requirements/>>. Uber. «Tus viajes con Uber están asegurados.» 16 de octubre de 2017. *Uber Blog*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/seguro-uber/>>. Uber. «Tus viajes están asegurados.» s.f. *Uber*. Recuperado el 14 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/insurance/>>. Uber. «Programa de obtención de Holograma Regulatorio.» s.f. *Uber*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/resources/regulacion-ciudad-de-mexico/>>.

tercer modelo (conductor/chofer Uber) donde la persona se alquila para trabajar el automóvil de otra persona a cambio de un sueldo o un porcentaje del trabajo recolectado.<sup>338</sup>

Es importante enfatizar que si bien, el modelo básico o clásico de negocio Uber, es el servicio llevado a cabo por medio de la relación entre la aplicación (que establece unilateralmente los términos y condiciones) y los socios conductores (que son catalogados por la empresa como contratistas independientes). También, están presentes los otros dos modelos de negocio, el del rentista y el del conductor/chofer, donde incluso existen contratos de trabajo<sup>339</sup> entre el dueño del auto y el chofer. A tal grado que la empresa lanzó una aplicación para *Android* al alcance del público denominada *UberFleet*<sup>340</sup>, cuya función es que el rentista pueda administrar su empresa (flotilla de autos y conductores) desde su celular. Según Eduardo Vargas, para los primeros meses del 2018, la renta semanal por el automóvil se estimaba entre 2000 pesos y 2500 pesos. En consecuencia y, a partir de Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa, con información de una agencia administradora de vehículos y socios Uber llamada *Arsu Team Manager*<sup>341</sup>, y de la entrevista que la presente investigación realizó al exconductor de Uber, Jesús, cuando es el caso donde el chofer no es dueño del automóvil, del total generado (100 por ciento) por éste, 25 por ciento va a la empresa Uber, 30 por ciento para el conductor y el resto para el dueño del vehículo. Lo cual, claramente expresa que la empresa Uber ejercita prácticas parecidas a las que el gobierno realiza con los taxistas, pues la empresa es quien permite brindar el servicio. Por lo cual se replica la relación entre el concesionario y el operador<sup>342</sup>, es decir, los propietarios dan a trabajar los vehículos a terceros con la promesa de que podrán generar ingresos.<sup>343</sup>

---

<sup>338</sup> Uber. «Toma el primer paso. Conduce con Uber en la Ciudad de México.» s.f. *Uber*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/get-started/>>. Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa. «Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?» *Espacios Públicos*, vol. 19. No. 47, (septiembre-diciembre de 2016): p. 169. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>>. Socios Uber Mx. «Conductor Uber.» s.f. *Socios Uber Mx*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://registroseguroenlinea.com/registro/conductor/>>. Socios Uber Mx. «Registro Socio Conductor.» s.f. *Socios Uber Mx*. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <[https://registroseguroenlinea.com/registro/socio\\_conductor/](https://registroseguroenlinea.com/registro/socio_conductor/)>. Socios Uber Mx. «Socio No Conductor Uber.» s.f. *Socios Uber Mx*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <[https://registroseguroenlinea.com/registro/socio\\_no\\_conductor/](https://registroseguroenlinea.com/registro/socio_no_conductor/)>. Uber. «Requisitos para conducir o ser socio.» s.f. *Uber*. Recuperado el 10 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/requirements/>>.

<sup>339</sup> Véase Socios Uber Mx. «Contrato Elaborado Por Licenciados Especialistas Uber.» s.f. *Socios Uber Mx*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<http://www.sociosuber.mx/contrato/>>.

<sup>340</sup> Véase Uber Technologies Inc. «Uber Fleet.» *Uber Technologies Inc.* s.f. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.ubercab.fleet>>.

<sup>341</sup> Véase Arsu Team Manager. *Facebook*. s.f. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://www.facebook.com/arsuteamanager/>>.

<sup>342</sup> Véase Leticia Pogliaghi. «La problemática del trabajo, la identidad y la organización colectiva en los taxistas de la ciudad de México.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva Tomo II*. México, Distrito Federal: UAM-I: Plaza y Valdés Editores, 2011. pp. 218-219. Recuperado el 19 de julio de 2018. <<http://www2.izt.uam.mx/sotraem/NovidadesEditoriales/TrabajonoclasicoII.pdf>>.

<sup>343</sup> Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 92-93. Yasmín Hernández

Imagen no. 6. Modelo de contrato Arsu Team Manager



Fuente: Arsu Team Manager. Facebook. s.f. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://www.facebook.com/arsuteamanager/photos/a.413638125750374/531425697304949/?type=3&theater>>.

En conclusión, en este subapartado se enfatizó que las normas impuestas a Uber tienen repercusiones directas sobre el conductor. Pues, no basta con que la empresa decida de forma unilateral los “términos y condiciones” del trabajo, sino que el gobierno también contribuye a aumentar los requisitos del servicio, sin que alguno de los dos (gobierno o empresa) reconozcan al socio o al conductor como trabajadores. Es decir, el gobierno ha estipulado desde el año 2015 una serie de normas que buscan regular la prestación del servicio, pero ¿qué ocurre con los conductores durante las jornadas de trabajo? ¿Acaso el gobierno de la Ciudad de México en esa gama de regulaciones ha considerado los ingresos de los conductores o el número de horas que trabajan? Ya que, como se expuso en el primer capítulo, aunque la empresa Uber insiste en que no existe o brinda una relación laboral clásica, sin importar el modelo de negocio que sea (propietario, rentista o chofer/conductor), Uber continúa obteniendo 25 por ciento de cada viaje realizado por socios y conductores. Lo cual, significa que Uber genera ganancias independientemente del modelo de negocio o del tipo de servicio de automóvil, de modo que esta empresa multinacional multiplica sus recursos a través de toda la estructura internacional con la que cuenta y que al mismo tiempo le ayuda a protegerse de sus obligaciones laborales como una empresa de tecnología que conecta a usuarios con conductores.

Por lo tanto, ¿por qué en lugar de incrementar los requisitos sobre los conductores, el gobierno de la Ciudad de México no investiga y regula cómo funciona la empresa multinacional Uber en términos laborales? ¿Por qué el gobierno de la Ciudad de México entre todos los requerimientos que exige al conductor no ha volteado a ver la vulnerabilidad en la que se encuentran éstos? Dado que, al ser catalogados por la empresa como contratistas

---

Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa. «Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?» *Espacios Públicos*, vol. 19. No. 47, (septiembre-diciembre de 2016): p. 169. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>>. Uber. «Uber Fleet: administra tu negocio desde tu celular desde tu celular.» 6 de junio de 2018. *Uber Blog* Recuperado de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/mejoras-uber-fleet/>>. Uber. «¿Qué es la aplicación UberFLEET?» s.f. *Uber Ayuda*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://help.uber.com/h/e54e9417-e58e-4308-8fbd-51da2f2630e9>>. Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018.



independientes, todos los costos del servicio van por cuenta propia. Y si Uber reduce tarifas o aumenta la comisión, esto significa que 55,000 (hasta mediados del año 2017) conductores que operan en la Ciudad de México sufren una reducción drástica de sus ingresos, pero también tienen que incrementar la jornada de 12 a 16 horas diarias<sup>344</sup> (lo que rebasa y hasta duplica la jornada diaria de 8 horas y 7 horas nocturnas que estipula el artículo 123 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*<sup>345</sup>), lo cual no sólo contradice el slogan de la compañía “Eres tu propio jefe”<sup>346</sup>, sino que los conductores tienen que incrementar la jornada de trabajo para cubrir la cuota semanal. En consecuencia, socios y conductores están sometidos a múltiples controles.<sup>347</sup>

Asimismo, queda claro que no es lo mismo ser propietario de un auto a trabajar el auto de otra persona. Puesto que, como se explicó previamente, y aunque no es aplicable para todos los socios y conductores, podría mencionarse a partir de la información recabada que este negocio es un poco más redituable para socios conductores propietarios o para rentistas siempre y cuando lleven un orden en sus ganancias, de lo contrario, existe la posibilidad de quedar atrapados entre préstamos, créditos y deudas acumuladas con agencias automotrices, compañías telefónicas o con otros rentistas de autos.<sup>348</sup> El conductor ya sea propietario, pero sobre todo el que no cuenta con el automóvil, se halla en una posición altamente vulnerable, pues recibe acciones sobre más acciones por parte de la empresa, el gobierno, el dueño del auto, del cliente y si se quiere ser más drástico, por parte de los taxistas. Ante todo esto, ¿cómo han reaccionado los conductores de Uber no sólo a nivel local, sino a nivel internacional? Esta incógnita concierne al siguiente apartado.

---

<sup>344</sup> Paola Rojas. «Uber aumenta cobro de comisión a socios y baja tarifa a usuarios: vocero.» *Radio Fórmula*, 26 de enero de 2016. Recuperado el día 15 de septiembre de 2016. <<https://www.radioformula.com.mx/notas.asp?Idn=565528&idFC=2016>>.

<sup>345</sup> Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Última Reforma el día 27 de agosto de 2018. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. p. 127. <[http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1\\_270818.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_270818.pdf)>.

<sup>346</sup> Uber. «Regístrate para conducir hoy.» s.f. *Uber*. Recuperado el 5 de octubre de 2018. <<https://www.uber.com/a/join>>.

<sup>347</sup> Leticia Pogliaghi. «La problemática del trabajo, la identidad y la organización colectiva en los taxistas de la ciudad de México.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva Tomo II*. México, Distrito Federal: UAM-I: Plaza y Valdés Editores, 2011. p. 220. Recuperado el 19 de julio de 2018. <<http://www2.izt.uam.mx/sotraem/NovedadesEditoriales/TrabajonoclasicoII.pdf>>.

<sup>348</sup> Uber. «¿No tienes auto?» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/vehicle-solutions/>>.

## 2.3 Movilización y organización de conductores Uber en el plano internacional

*Los proletarios no tienen nada por perder en ella que sus cadenas.  
Tienen un mundo que ganar. ¡Proletarios de todos los países, únanse!*

Carlos Marx y Federico Engels<sup>349</sup>

En los Estados Unidos de América desde el año 2013 surgieron casos de conflictos que escalaron hasta el tema legal, ya que conductores de Uber realizaron demandas colectivas contra la empresa para ser tratados como empleados y no como contratistas independientes. El primer caso fue el de Douglas O'Connor, quien demandó a la empresa para exigir un reembolso por los gastos que conlleva el servicio (gasolina y mantenimiento) y para ser tratado como empleado. También, en el año 2013, 385,000 conductores de California y Massachusetts interpusieron una demanda colectiva con el argumento de que Uber debe tratarlos como empleados de empresa y no como socios. Para el año 2015, la Comisión Laboral de California dictaminó que los conductores de Uber son empleados, esto ocurrió cuando Barbara Ann Berwick (conductora de Uber) demandó a la empresa por gastos no pagados. La Comisión autorizó 4000 dólares a la conductora para cubrir gastos de servicio. En el año 2016, 5,000 conductores de Uber, provenientes de la ciudad de Nueva York, interpusieron una demanda colectiva a la empresa para ser tratados como empleados. Otro caso en la ciudad de Nueva York ocurrió en el año 2016, cuando la Asociación Internacional de Maquinistas (sindicato) y Uber anunciaron un acuerdo mediante el cual, la empresa consintió al sindicato representar durante cinco años a conductores por medio de la *Independent Drivers Guild*<sup>350</sup>, gremio que funciona como órgano para regular y discutir los problemas de los conductores y para mejorar las condiciones de trabajo. Hasta septiembre de 2018 y según su página oficial, este gremio representa a más de 65,000 conductores en Nueva York. Además, para octubre de 2016, fue posible ver una representación de solidaridad cuando un grupo de conductores Uber se juntó con la Alianza de Taxistas de Nueva York para realizar una demanda colectiva con el objetivo de que se reconociera a los conductores como empleados con derecho a negociar sus condiciones laborales. Un dato de suma importancia para el caso estadounidense, es que distintas autoridades competentes como el Comisionado de Trabajo de California, La Junta de Apelaciones del Seguro de Desempleo y el Departamento de Trabajo del Estado de Nueva York, han determinado que los conductores son empleados y no contratistas independientes, incluso, la Oficina de Trabajo e Industrias del Estado de Oregón expuso que, los conductores de Uber son empleados.<sup>351</sup>

---

<sup>349</sup> Carlos Marx y Federico Engels. *Manifiesto del Partido Comunista*. México, Distrito Federal: Ediciones El Caballito, 2010. p. 110.

<sup>350</sup> Independent Drivers Guild. «We are Uber, Lyft, Juno, Via workers united for a fair industry.» s.f. *Independent Drivers Guild*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://drivingguild.org/>>.

<sup>351</sup> Véanse Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 85-86. Henry Ross.

Entre otras acciones de protesta y organización a nivel internacional, se encuentra la acción que fue exigida por una sección de la *Asociación Internacional de los Trabajadores* (AIT)<sup>352</sup> en Yakarta, Indonesia, cuando el sindicato independiente de conductores de Uber, *Komunitas Uber Mainstream* (KUMAN) afiliado a la iniciativa anarcosindicalista de la AIT en Indonesia, *Persaudaraan Pekerja Anarko-Sindikalisme-AIT/IWA*, detonó una huelga el día 19 de agosto de 2017, y para el 20 de agosto, conductores llevaron a cabo diversas manifestaciones afuera de las oficinas de la empresa Uber en las ciudades de Yakarta, Bogor y Surabaya en Indonesia. Esto sucedió, debido a que no fue reconocido el listado de las 14 demandas que pidieron los conductores de KUMAN. En este listado, los conductores exigían derechos laborales mínimos y mejores condiciones de trabajo, de hecho, los choferes enfatizaron que, por 14 horas de trabajo al día, tan sólo obtienen 10 dólares de ganancia.<sup>353</sup> Como respuesta, el Secretariado de la AIT determinó el 9 de septiembre de 2017 como día de apoyo internacional a los conductores de Uber en Indonesia [véase en la imagen número siete]. Ante este conflicto, las secciones de la AIT en Reino Unido (*Solidarity Federation-AIT/IWA* en Brighton, Londres y Manchester), Australia (*Anarcho-Syndicalist Federación-AIT/IWA* en Camberra, Perth y Melbourne), España (*Confederación Nacional del Trabajo-AIT/IWA* bajo el *Sindicato de Oficios Varios* en Madrid) e Indonesia (*Persaudaraan Pekerja Anarko-Sindikalisme-AIT/IWA* en Yakarta) efectuaron concentraciones fuera de las sedes de Uber en sus países como actos de protesta.<sup>354</sup>

---

«Ridesharing's House of Cards: O'Connor v. Uber Technologies, Inc. and the viability of Uber's labor model in Washington.» *Washington Law Review*, vol. 90. No. 3, (October 2015): pp. 1431–1470. Recuperado el 1 de julio de 2018. <<https://digital.lib.washington.edu/dspace-law/bitstream/handle/1773.1/1489/90WLR1431.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Gabriela Chávez. «Los choferes prefieren ser socios que empleados: Uber.» *Expansión*, 7 de agosto de 2015. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2015/08/07/los-choferes-prefieren-ser-socios-que-empleados-uber>>. Steve Hargreaves. «Uber tiene un chofer como empleado... en San Francisco.» *Expansión*, 18 de junio de 2015. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://expansion.mx/negocios/2015/06/17/fallo-legal-pone-en-problemas-a-uber>>. Transport Workers Union of America. «Public transportation and the rise of the Transportation Network Industry.» Abril de 2017. *Transport Workers Union of America*. pp. 46-51. Recuperado el 3 de agosto de 2018. <<http://www.twu.org/wp-content/uploads/2017/05/The-Emerging-Transportation-Network-Industry-040817.pdf>>. Independent Drivers Guild. «About the IDG.» s.f. *Independent Drivers Guild*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://drivingguild.org/about/>>.

<sup>352</sup> Asociación Internacional de los Trabajadores. «Estatutos». s.f. *Asociación Internacional de los Trabajadores*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<http://www.iwa-ait.org/es/node/14/>>.

<sup>353</sup> Para más información en torno a las peticiones de los conductores de Uber en Indonesia véase Lugius. «ASF Secretariat calls for International Day of Solidarity with KUMAN uber drivers 9 September.» 23 de agosto de 2017. *Lib.com*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://libcom.org/forums/oceania/asf-secretariat-calls-international-day-solidarity-kuman-uber-drivers-9-september>>.

<sup>354</sup> CNT-AIT Sindicato de Oficios Varios. «Acto en solidaridad con los trabajadores de KUMAN Uber (Indonesia).» 9 de septiembre de 2017. *CNT-AIT Sindicato de Oficios Varios*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://sovmadrid.org/acto-en-solidaridad-con-los-trabajadores-de-kuman-uber-indonesia>>. EL Miliciano Blog Anarcosindicalista y de difusión. «Actos de solidaridad y de apoyo internacional a los conductores de Uber en Indonesia.» 11 de septiembre de 2017. *EL Miliciano Blog Anarcosindicalista y de difusión*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<http://elmilicianocnt-aitchiclana.blogspot.com/2017/09/actos-de-solidaridad-y-de-apoyo.html>>. No1. «Uber drivers strike in Indonesia.» 23

Imagen no. 7. Propaganda de acciones solidarias con los compañeros de Indonesia y del mundo



Fuente: IWA-AIT. «Letter sent to Uber CEO.» 3 de septiembre de 2017. *Facebook*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<https://www.facebook.com/iwa.ait/photos/a.10151409229631883/10154612047826883/?type=3&theater>>.

Imagen no. 8. Compañeros de la ASF-IWA frente a la sede de Uber en Melbourne



Fuente: EL Miliciano Blog Anarcosindicalista y de difusión. «Actos de solidaridad y de apoyo internacional a los conductores de Uber en Indonesia.» 11 de septiembre de 2017. *EL Miliciano Blog Anarcosindicalista y de difusión*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<http://elmilicianocnt-aitchiclana.blogspot.com/2017/09/actos-de-solidaridad-y-de-apoyo.html>>.

---

de agosto de 2017. *Libcom.org*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<https://libcom.org/news/uber-drivers-strike-indonesia-23082017>>. Federation. «Indonesian uber drivers fight back with anarcho-syndicalism.» 30 de enero de 2018. *Federación Anarquista Rosa Negra*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<http://blackrosefed.org/indonesian-uber-drivers-fight-back-with-anarcho-syndicalism/>>. IWA-AIT. «Letter sent to Uber CEO.» 3 de septiembre de 2017. *Facebook*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<https://www.facebook.com/iwa.ait/photos/a.10151409229631883/10154612047826883/?type=3&theater>>. ASF Melbourne North. «Solidarity Action with KUMAN (Uber drivers Indonesia).» s.f. *Facebook*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <[https://www.facebook.com/events/1710546229254446/?active\\_tab=about](https://www.facebook.com/events/1710546229254446/?active_tab=about)>.

Imagen no. 9. Compañeros del SOV Madrid en la sede de Uber



Fuente: CNT-AIT Sindicato de Oficios Varios. «Acto en solidaridad con los trabajadores de KUMAN Uber (Indonesia).» 9 de septiembre de 2017. *CNT-AIT Sindicato de Oficios Varios*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://sovmadrid.org/acto-en-solidaridad-con-los-trabajadores-de-kuman-uber-indonesia>>.

También, a finales de agosto de 2017 en Montevideo, Uruguay, un grupo de conductores de las empresas Uber, Easy Taxi y Cabify formaron un sindicato llamado Unión de Conductores y Trabajadores de Aplicaciones del Uruguay (Uctradu), que fue afiliado a la Plenaria Intersindical de Trabajadores-Convención Nacional de Trabajadores (PIT-CNT)<sup>355</sup> que es una central sindical que agrupa a sindicatos y trabajadores de todo el país. Esta afiliación fue posible mediante la Federación Uruguaya de Empleados de Comercio y de Servicios (Fuecys)<sup>356</sup>. En su cuenta oficial de *Twitter*, la Uctradu explica en un comunicado [véase imagen número 10] que esta agrupación nació en el año 2016 con el objetivo de luchar por los derechos de los conductores de las distintas empresas que utilizan algún tipo de aplicación, así como para que los choferes puedan obtener mayores beneficios. Incluso, el sindicato, por medio de este comunicado, manifestó que han participado abiertamente, y con propuestas concretas, en distintas instancias gubernamentales para la obtención del decreto regulatorio del servicio de alquiler de autos por medio de aplicaciones, no obstante, enfatizó esta organización que no están totalmente conformes con esta regulación, pero seguirán insistiendo en mejorar el marco regulatorio, e invitan a los distintos conductores que trabajan por medio de aplicaciones, que se afilien a la Uctradu. Los delegados del nuevo sindicato son Alberto Videla y Gerardo Márquez, este último expuso que la organización, en el año 2017, estaba formada por 5,000 conductores de las tres empresas.<sup>357</sup>

<sup>355</sup> PIT-CNT. «Qué es el PIT-CNT. » s.f. *PIT-CNT*. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <<https://www.pitcnt.uy/el-pit-cnt/que-es-el-pitcnt>>.

<sup>356</sup> Fuecys. «Estatuto.» s.f. *Fuecys*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<http://www.fuecys.org/estatuto/>>.

<sup>357</sup> Agencia EFE. «Conductores de aplicaciones de transporte en Uruguay crean un sindicato.» *Wradio*, 9 de septiembre de 2017. Recuperado el 16 de septiembre de 2018.

Imagen no. 10. Acercarse para sumar, siguiendo una estrategia de lucha seria y con propuestas-Uctradu

Estimados colegas, chóferes de App.

Nos acercamos a Uds., trasladando nuestro poco y rico tiempo de existencia con muchas perspectiva de futuro.

Nacimos a mediados 2016 con ganas de hacer y trabajar por nuestros derechos en esta actividad.

Participando en distintas instancias, con representantes gubernamentales, a nivel nacional y Departamental, administradores del estado.

Buscando el interlocutor válido de cada empresa en procura de alcanzar los mejores Y justos beneficios para todos los chóferes.

Algunas de las plataformas nos han recibido y han aceptado negociar, otra no reconoce nuestro trabajo, como no ha reconocido a las autoridades por más de un año.

No lo hará, por este motivo es que buscamos en las autoridades, la herramienta que nos permita tener el poder de presionar a la plataforma que sea, y que a su vez, nos de el lugar y los beneficios, que como contribuyentes nos merecemos.

Además, participamos activamente en el proceso de la regulación, con propuestas serfas y concretas, lo que nos valió, que algunos artículos del decreto actual, se redactaran por nuestras pautas.

Para nosotros no fue lo suficientemente bueno y seguimos insistiendo en otras modificaciones, no nos conformamos, hay que mejorar.

Con el reconocimiento de la **Dinatra** procuramos como sindicato el ingreso a la central única de trabajadores y lo hacemos a través de **Fuecys**.

Sin dudas hay mucho por hacer y creemos en esta herramienta, todo sindicato o grupo, se construye sobre el trabajo en conjunto, sólo nosotros podemos hacer algo bueno o malo, las instituciones son el reflejo de sus integrantes y son el resultado del trabajo honesto de TODOS, no de unos pocos.

Nuestros estatuto, no contempla el pago a sus integrantes, se votó por un trabajo honesto y sin retribuciones económicas, todo trabajo realizado es honorario.

Para continuar por esta senda convocamos a chóferes de APP a afiliarse y participar en las distintas actividades en procura de nuestro mejor destino.

Creemos en la validez de nuestra estrategia, lo poco que hemos conseguido ha sido por medio de acciones serfas y respaldadas por propuestas y mucho trabajo.

No criticamos otras acciones, No renegamos de ellas, creemos que todavía no es el tiempo de hacerlas o repetirlas, porque hasta ahora no han generado nada.

Viva los trabajadores !!!, Viva UCTRADU!!!, y Viva **Fuecys-Pitcnt!!!**

**Los que deseen integrarse al gremio y comenzar a dar su apoyo, los invitamos a comunicarse al:**

**+598 96659859**

Fuente: Uctradu. «Acercarse para sumar, siguiendo una estrategia de lucha seria y con propuestas.» 29 de enero de 2018. *Twitter*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<https://twitter.com/uctradu?lang=es>>.

Un último caso, previo al análisis sobre las acciones de protestas y organización de los conductores a nivel internacional, fue el suceso que aconteció en Australia cuando el 6 de agosto de 2018 [véase imagen número 11], la organización *Ride Share Drivers United (RSDU)*<sup>358</sup> instó a un paro de actividades de las 07:00 am a las 09:30 am en las ciudades de Melbourne, Sidney y Perth. El objetivo del cese de actividades fue presionar a la empresa para obtener mejores condiciones de trabajo debido a que las opciones de *tarifas por*

---

<<http://www.wradio.com.co/noticias/economia/conductores-de-aplicaciones-de-transporte-en-uruguay-crean-un-sindicato/20170901/nota/3567346.aspx>>. Federico. «Crean sindicato de conductores de Uber, Easy y Cabify en Uruguay afiliado al PIT-CNT.» 31 de agosto de 2017. *Comunidad Latinoamericana de Conductores de Aplicaciones (CappLATAM)*. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <<https://capplatam.com/sindicato-de-conductores-de-uber-easy-y-cabify-en-uruguay/>>. Redacción 180. «La “guía” de Richard Read para agremiar a conductores de Uber, Easy y Cabify.» 1 de septiembre de 2017. *CANAL 180*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <[https://www.180.com.uy/articulo/70296\\_richard-read-nos-guio-hasta-fuecys-dijeron-delegados-de-uctradu](https://www.180.com.uy/articulo/70296_richard-read-nos-guio-hasta-fuecys-dijeron-delegados-de-uctradu)>. Uctradu. «Acercarse para sumar, siguiendo una estrategia de lucha seria y con propuestas.» 29 de enero de 2018. *Twitter*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<https://twitter.com/uctradu?lang=es>>.

<sup>358</sup> RideShare Drivers United | AUS & USA. «Welcome Driver!» s.f. *RideShare Drivers United | AUS & USA*. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <<http://ridesharedriversunited.com/>>.



*adelantado*<sup>359</sup> y la modalidad *UberPOOL*, además de ser programas, modalidades, precios y comisiones unilateralmente decididas por la empresa Uber, son dos circunstancias que incrementan la explotación pues los conductores, en su calidad de contratistas independientes, no tienen capacidad de negociación o control sobre sus ingresos. En el portal oficial de la organización RSDU, Max B., uno de los dirigentes, mencionó que esta es la quinta huelga que organizan desde febrero de 2017, con el objetivo no sólo de presionar a la empresa, sino de concientizar y atraer la atención del gobierno sobre los problemas que presentan los conductores Uber. Además, subrayó que no han escuchado respuesta por parte de Uber, en torno hacia sus exigencias.<sup>360</sup>

Imagen no. 11. Propaganda de la Huelga del 6 de agosto de 2018 por parte de los conductores de la RSDU



Fuente: Admin. «No Uber, Drivers Log-OFF strike! Monday 6/8/2018 – 7am to 9:30am. Boom.» 28 de julio de 2018. *RideShare Drivers United | AUS & USA*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<http://ridesharedriversunited.com/no-uber-drivers-log-off-strike-monday-682018-7am-to-930am/>>.

Estos cuatro ejemplos de movilización y diferentes tipos de organización en el plano internacional muestran que si bien, todos los conductores son socios y/o conductores de la empresa multinacional Uber, y a su vez generan ganancias para ésta, es crucial diferenciar los distintos tipos de demandas, estrategias organizativas y resultados obtenidos. En los casos ocurridos en Estados Unidos de América previamente abordados, como lo fue el de Douglas O'Connor en el año 2013; los 385,000 conductores de California y Massachusetts en el 2013; el caso de Barbara Ann Berwick en el año 2015, y la demanda colectiva realizada en Nueva York en el 2016, puede apreciarse que fueron demandas encaminadas para ser reconocidos como empleados y no como contratistas independientes. Otro caso importante en el 2016 fue

<sup>359</sup> Uber. «Tarifas por adelantado.» s.f. *Uber*. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/info/cl/driver/faq-upfront-pricing/>>.

<sup>360</sup> Efe. «Conductores de Uber protestan en Australia en demanda de mejores condiciones.» *Sinembargo*, 6 de agosto de 2018. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <<http://www.sinembargo.mx/06-08-2018/3406492>>. Max B. «No Uber, Log-OFF Monday, 6/8/2018. Strike Results. Boom.» 6 de agosto de 2018. *RideShare Drivers United | AUS & USA*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<http://ridesharedriversunited.com/no-uber-log-off-monday-682018-boom-strike-results/>>. Patrick Hatch. «Los conductores se rebelan por los 'recortes salariales' mientras Uber se enfrenta a la nueva competencia.» *The Sydney Morning Herald*, 28 de julio de 2018. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<https://www.smh.com.au/business/companies/drivers-in-revolt-over-pay-cuts-as-uber-faces-new-competition-20180726-p4ztob.html>>.

la conformación del sindicato *Independent Drivers Guild* en la ciudad de Nueva York, que funciona como instrumento que permite regular y discutir los problemas que atraviesan los conductores. Entre los resultados de mayor envergadura no sólo fue el reconocimiento y conformación del *Independent Drivers Guild*, también debe considerarse el que diversas autoridades competentes como el Comisionado de Trabajo de California, La Junta de Apelaciones del Seguro de Desempleo, el Departamento de Trabajo del Estado de Nueva York y la Oficina de Trabajo e Industrias del Estado de Oregón determinaron que los conductores son empleados y no contratistas independientes.<sup>361</sup>

Para el caso de Yakarta, Indonesia, el conflicto escaló debido a que la empresa Uber no tomó en cuenta el listado de 14 puntos que elaboraron los conductores de esta empresa en la organización *Komunitas Uber Mainstream* (KUMAN), donde se demandaban derechos laborales mínimos y mejores condiciones de trabajo. Por lo cual, los conductores de KUMAN acudieron a la iniciativa anarcosindicalista de la *Asociación Internacional de los Trabajadores* (AIT) en Indonesia, *Persaudaraan Pekerja Anarko-Sindikalisme-AIT/IWA* (PPAS-AIT/IWA), para coordinar acciones de protesta en diversas sedes de Uber a nivel Internacional. Ante esta petición por parte del PPAS-AIT/IWA, el secretariado de la AIT denominó el 9 de septiembre de 2017 como día de apoyo internacional para los conductores de Uber en Indonesia. A este llamado respondieron otras secciones de la AIT en Reino Unido, Australia y España.<sup>362</sup>

---

<sup>361</sup> Véanse Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 85-86. Henry Ross. «Ridesharing's House of Cards: O'Connor v. Uber Technologies, Inc. and the viability of Uber's labor model in Washington.» *Washington Law Review*, vol. 90. No. 3, (October 2015): pp. 1431–1470. Recuperado el 1 de julio de 2018. <<https://digital.lib.washington.edu/dspace-law/bitstream/handle/1773.1/1489/90WLR1431.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Gabriela Chávez. «Los choferes prefieren ser socios que empleados: Uber.» *Expansión*, 7 de agosto de 2015. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2015/08/07/los-choferes-prefieren-ser-socios-que-empleados-uber>>. Steve Hargreaves. «Uber tiene un chofer como empleado... en San Francisco.» *Expansión*, 18 de junio de 2015. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://expansion.mx/negocios/2015/06/17/fallo-legal-pone-en-problemas-a-uber>>. Transport Workers Union of America. «Public transportation and the rise of the Transportation Network Industry.» Abril de 2017. *Transport Workers Union of America*. pp. 46-51. Recuperado el 3 de agosto de 2018. <<http://www.twu.org/wp-content/uploads/2017/05/The-Emerging-Transportation-Network-Industry-040817.pdf>>. Independent Drivers Guild. *About the IDG*. s.f. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://drivingguild.org/about/>>.

<sup>362</sup> CNT-AIT Sindicato de Oficios Varios. «Acto en solidaridad con los trabajadores de KUMAN Uber (Indonesia).» 9 de septiembre de 2017. *CNT-AIT Sindicato de Oficios Varios*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://sovmadrid.org/acto-en-solidaridad-con-los-trabajadores-de-kuman-uber-indonesia>>. EL Miliciano Blog Anarcosindicalista y de difusión. «Actos de solidaridad y de apoyo internacional a los conductores de Uber en Indonesia.» 11 de septiembre de 2017. *EL Miliciano Blog Anarcosindicalista y de difusión*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<http://elmilicianocnt-aitchiclana.blogspot.com/2017/09/actos-de-solidaridad-y-de-apoyo.html>>. No1. «Uber drivers strike in Indonesia.» 23 de agosto de 2017. *Libcom.org*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<https://libcom.org/news/uber-drivers-strike-indonesia-23082017>>. Federation. «Indonesian uber drivers fight back with anarcho-syndicalism.» 30 de enero de 2018. *Federación Anarquista Rosa Negra*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<http://blackrosefed.org/indonesian-uber-drivers-fight-back-with-anarcho->



Posteriormente se encuentra el caso ocurrido en agosto de 2017 en Montevideo, Uruguay, con la conquista por parte de la Unión de Conductores y Trabajadores de Aplicaciones del Uruguay (Uctradu), agrupación que nació desde el 2016 con el objetivo de luchar por los derechos de los conductores, por la conformación seria de su agrupación en un sindicato filial de la Fuecys-PIT CNT. Ante esto, la Uctradu reconoció que esta organización es una herramienta estratégica para alcanzar mayores beneficios para los conductores de las distintas aplicaciones.<sup>363</sup> Por último está el caso en Australia, cuando la organización *Ride Share Drivers United* (RSDU) realizó el 6 de agosto de 2018, una huelga con el objetivo de concientizar, exponer sus demandas en contra de la empresa Uber por establecer de manera unilateral los términos y condiciones, y atraer la atención del gobierno hacia las problemáticas que presenta el trabajo como conductor Uber. Ante este paro de actividades la empresa no dio respuesta alguna.<sup>364</sup>

Por tanto, en el caso estadounidense la demanda es el reconocimiento de los conductores de contratistas independientes a empleados por parte de las autoridades competentes; en Indonesia, después que Uber rechazara la demanda de 14 puntos por parte de KUMAN, los conductores buscaron la estrategia anarcosindicalista con apoyo de la AIT; en el caso uruguayo, aunque la Uctradu ya existía en el 2016, logró conformarse hasta el 2017 como un sindicato para la defensa y lucha de derechos y beneficios de los conductores, y por último, está el caso de los conductores australianos que, por medio de su organización RSDU, realizaron un paro de actividades para expresar su malestar en contra de las acciones de la empresa, pues ésta determina los programas, las modalidades, las tarifas y las comisiones unilateralmente. Lo que denotan estos casos no es una homogeneidad de

---

syndicalism/>. IWA-AIT. «Letter sent to Uber CEO.» 3 de septiembre de 2017. *Facebook*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<https://www.facebook.com/iwa.ait/photos/a.10151409229631883/10154612047826883/?type=3&theater>>. ASF Melbourne North. «Solidarity Action with KUMAN (Uber drivers Indonesia).» s.f. *Facebook*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <[https://www.facebook.com/events/1710546229254446/?active\\_tab=about](https://www.facebook.com/events/1710546229254446/?active_tab=about)>.

<sup>363</sup> Agencia EFE. «Conductores de aplicaciones de transporte en Uruguay crean un sindicato.» *Wradio*, 9 de septiembre de 2017. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <<http://www.wradio.com.co/noticias/economia/conductores-de-aplicaciones-de-transporte-en-uruguay-crean-un-sindicato/20170901/nota/3567346.aspx>>. Federico. «Crean sindicato de conductores de Uber, Easy y Cabify en Uruguay afiliado al PIT-CNT.» 31 de agosto de 2017. *Comunidad Latinoamericana de Conductores de Aplicaciones (CappLATAM)*. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <<https://capplatam.com/sindicato-de-conductores-de-uber-easy-y-cabify-en-uruguay/>>. Redacción 180. «La “guía” de Richard Read para agremiar a conductores de Uber, Easy y Cabify.» 1 de septiembre de 2017. *CANAL 180*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <[https://www.180.com.uy/articulo/70296\\_richard-read-nos-guio-hasta-fuecys-dijeron-delegados-de-uctradu](https://www.180.com.uy/articulo/70296_richard-read-nos-guio-hasta-fuecys-dijeron-delegados-de-uctradu)>. Uctradu. «acercarse para sumar, siguiendo una estrategia de lucha seria y con propuestas.» 29 de enero de 2018. *Twitter*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<https://twitter.com/uctradu?lang=es>>.

<sup>364</sup> Efe. «Conductores de Uber protestan en Australia en demanda de mejores condiciones.» *Sinembargo*, 6 de agosto de 2018. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <<http://www.sinembargo.mx/06-08-2018/3406492>>. Max B. «No Uber, Log-OFF Monday, 6/8/2018. Strike Results. Boom.» 6 de agosto de 2018. *RideShare Drivers United | AUS & USA*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<http://ridesharedriversunited.com/no-uber-log-off-monday-682018-boom-strike-results/>>. Patrick Hatch. «Los conductores se rebelan por los 'recortes salariales' mientras Uber se enfrenta a la nueva competencia.» *The Sydney Morning Herald*, 28 de julio de 2018. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<https://www.smh.com.au/business/companies/drivers-in-revolt-over-pay-cuts-as-uber-faces-new-competition-20180726-p4ztob.html>>.

demandas, estrategias organizativas y resultados, pero sí una serie de casos y momentos en donde conductores de la empresa Uber en distintos lugares realizaron una serie de manifestaciones con miras a conseguir mejores condiciones laborales.

Para concluir, en este apartado se analizaron diversos ambientes y modalidades de protesta y organización por parte de los conductores ante las medidas, los programas y las decisiones que la empresa Uber ejerce. Los conductores de Uber han mostrado en algunos momentos una fuerte solidaridad y apoyo mutuo ante los múltiples ataques que reciben ya sea por parte de la empresa con sus decisiones unilaterales, del gobierno con las regulaciones o del cliente con la calificación del servicio. Pero, a diferencia de estos tres (la empresa, el gobierno y el cliente), a esta investigación le produce gran inquietud la relación conflictiva (que ha detonado en más de una ocasión actos de violencia) que sostienen conductores Uber y conductores taxistas, pues si bien, la entrada de la empresa multinacional Uber a los mercados locales irrumpe tajantemente las actividades prestadas por los taxistas, lo cual se ve reflejado en los ingresos de estos últimos, por su parte, los socios y conductores de Uber no están exentos de estar atravesados por *técnicas racionales de dominación* que los colocan en un sitio de alta vulnerabilidad. Ante esto, surge una incógnita en la actual investigación: ¿por qué no, en lugar de llegar a actos de confrontación entre taxistas y conductores Uber, mejor generan lazos y redes de apoyo? Es decir, aunque están atravesados por dos regulaciones distintas, ambos tipos de servicio realizan un trabajo por cuenta propia. Esta incógnita será respondida más adelante en la investigación, pero antes, es crucial analizar las demandas, las estrategias organizativas y los resultados alcanzados por parte de los conductores de Uber en la Ciudad de México. Esto podrá comprenderse con mayor detenimiento en la tabla número uno “Formas de resistencia individual y colectiva”, que se realiza al final del siguiente subapartado, con el objetivo de analizar las demandas, las estrategias organizativas y los resultados alcanzados por los conductores de Uber en los distintos países analizados.

### **2.3.1 Movilización y organización de conductores Uber en la Ciudad de México**

En la Ciudad de México la movilización y organización de los conductores Uber no fue la excepción, pues en el año 2016, realizaron dos protestas ante el alza de la comisión y la entrada de *UberPOOL* en la capital del país. Ante esto, es importante enfatizar dos situaciones sobre la empresa. La primera es sobre las personas que trabajan en los Centros de Activación y Soporte de la razón social *Uber México Technology & Software S.A. de C.V.*, y la segunda, la relación que tiene con los conductores de la empresa. Por parte del personal que labora en las oficinas de Uber, porque existe una enorme diferencia ya que cuentan con

un contrato colectivo de trabajo bajo la titularidad del Sindicato Nacional “Superación y Progreso” de la República Mexicana, que fue autorizado por la Secretaría del Trabajo el 15 de febrero de 2016. Además, dicho contrato colectivo se aplica para siete domicilios de Uber en México: Ciudad de México (con cuatro domicilios), Monterrey (con un domicilio), Guadalajara (con un domicilio) y Tijuana (con un domicilio.). Asimismo, éste presenta un tabulador de salarios en cinco categorías de trabajadores de Uber: a) General Manager; b) Senior Marketing Manager; c) Marketing Manager; d) Operations & Logistics Manager, y e) Operations Coordinador.<sup>365</sup>

La relevancia de este dato no sólo radica en la relación desigual en la que se encuentra el personal y los conductores, sino que, esta investigación comparte una preocupación también desarrollada en un artículo del diario *El Financiero*, en torno a qué tipo de contrato colectivo y qué tipo de sindicato fue autorizado por la Secretaría del Trabajo para el corporativo Uber. De modo que, como bien apunta este diario, lo que atañe a ambas investigaciones (la del diario *El Financiero* y la de este proyecto de tesis) es que se trate de un sindicato de protección y de un contrato de protección. Para definir ambos conceptos que permitan analizar y explicar la razón de estas conjeturas en cuanto al sindicato y al contrato para el personal de Uber, se acude a dos textos de María Xelhuantzi López, el primero es *La Tarea Sindical en México: un camino sinuoso para la democracia*, y el segundo, *¿Qué es un contrato de protección?*. No obstante, según María Xelhuantzi López, previo a reflexionar sobre qué es un sindicato de protección, es menester explicar en un primer momento lo que es el corporativismo, específicamente en el caso mexicano, para posteriormente comprender los principales grados de corporativismo sindical que existen en nuestro país.<sup>366</sup>

Siguiendo el primer texto de María Xelhuantzi, “[...] corporativismo es sinónimo del control que desde el poder se ejerce sobre las organizaciones de los trabajadores, lo que significa limitaciones y obstáculos a su autonomía [...]”<sup>367</sup>. Este control desde el poder es llevado a cabo de diferentes maneras como la intervención de los sindicatos, lo cual tiene repercusiones negativas en cuanto a que los trabajadores quedan imposibilitados por desarrollar los temas que conciernen al sindicalismo, como son: la negociación colectiva y la regulación de los dos factores de la producción, el capital y el trabajo. A su vez, otra forma

---

<sup>365</sup> Zenyazen Flores. «STPS autoriza sindicato para corporativo de Uber.» *El Financiero*, 15 de agosto de 2016. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/economia/stps-autoriza-sindicato-corporativo-de-uber>>. Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. p. 89.

<sup>366</sup> Zenyazen Flores. «STPS autoriza sindicato para corporativo de Uber.» *El Financiero*, 15 de agosto de 2016. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/economia/stps-autoriza-sindicato-corporativo-de-uber>>. María Xelhuantzi López. *La tarea sindical en México: un camino sinuoso para la democracia*. México, D.F.: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2011. 15 p. María Xelhuantzi López. «¿Qué es un contrato de protección?» Bouzas Ortiz, José Alfonso. *Contratación colectiva de protección en México. Informe a la Organización Regional Interamericana de Trabajadores (ORIT)*. México: UNAM-IIE, 2007. pp. 99-120.

<sup>367</sup> María Xelhuantzi López. *La tarea sindical en México: un camino sinuoso para la democracia*. México, D.F.: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2011. p. 6.

de control que se ejerce desde el poder es el monopolio de la representación sindical, ocasionando en primer instancia el incremento del gremialismo (esto último puede entenderse a mayor profundidad en próximas páginas de la presente investigación, conforme a la relación discordante que conllevan conductores de taxi y conductores de Uber, pues si bien cuentan con regulaciones distintas, están sometidos a conflictos similares) y, por consiguiente, el nulo crecimiento en el tema de la organización laboral. Además, el corporativismo cuenta con mecanismos y controles de carácter legal y reglamentario con medios escritos; metalegal con medios no escritos como el clientelismo, cuya función es mantener las relaciones de supeditación por medio del intercambio de favores; e ilegal con medios escritos y no escritos como son los medios de comunicación. Por tanto, a partir de esta definición del corporativismo es posible reconocer los tres tipos principales de sindicalismo en México: el de protección patronal, el charro y el independiente. Siendo el sindicato de protección, en una escala de intensidad, el más potente en cuanto a corporativismo, en palabras de María Xelhuantzi, este tipo de sindicalismo está compuesto por<sup>368</sup>:

[...] la afiliación del trabajador es forzosa, colectiva (no sólo sin su consentimiento, sino sin su conocimiento); el reconocimiento del sindicato proviene del poder (gobierno y patrones), pero no de los trabajadores. Es el poder quien determina sus demandas y sus alcances y sus dirigentes no se someten al escrutinio de los trabajadores. [...] Estos dirigentes son por lo regular abogados o personas ajenas al lugar de trabajo, en forma tal que volver al lugar de trabajo no es una de sus opciones, porque no provienen del mismo y no son trabajadores.<sup>369</sup>

A su vez, siguiendo el segundo texto de María Xelhuantzi López, tanto sindicatos como contratos de protección no son algo nuevo al interior del tema laboral en el caso mexicano; tampoco se trata de simples negociaciones aisladas para favorecer a los patrones, más bien, el contrato de protección es una de las herramientas más importantes que tiene el capital para imponer sus reglas y perpetuar la flexibilidad externa, interna y salarial. Como se expuso en el primer capítulo y con base en este segundo texto de la investigadora, el contrato de protección no sólo facilita, sino que simula la organización de los trabajadores, lo cual reporta para las empresas mayores ganancias sin contar con costos laborales, garantizando así los conceptos desarrollados previamente como son: la externalización, el outsourcing y la tercerización o subcontratación, diluyendo así las relaciones laborales. En palabras de María Xelhuantzi López, por contrato de protección se entiende<sup>370</sup>:

[...] aquél contrato colectivo de trabajo simulado, suscrito a espaldas de los trabajadores y sin su conocimiento, en virtud de los arreglos y complicidades entre un patrón y un intermediario (dirigente, abogado, *coyote*) que es registrado y reconocido por las autoridades del trabajo y cuyos objetivos principales son, [...] evitar la posibilidad de que en la misma empresa se constituya y registre un sindicato verdadero, representativo de los trabajadores y [...] garantizar condiciones de ventaja para el patrón en las relaciones laborales, aumentando sus niveles de ganancia por la vía de reducir los salarios, las prestaciones y los derechos de sus trabajadores.<sup>371</sup>

---

<sup>368</sup> *Ibid.*, pp. 6-12.

<sup>369</sup> *Ibid.*, p. 7.

<sup>370</sup> María Xelhuantzi López. «¿Qué es un contrato de protección?» Bouzas Ortiz, José Alfonso. *Contratación colectiva de protección en México. Informe a la Organización Regional Interamericana de Trabajadores (ORIT)*. México: UNAM-IIE, 2007. pp. 103-106

<sup>371</sup> *Ibid.*, p. 99

Regresando al tema de los empleados de Uber y al retomar el artículo de *El Financiero* con respecto al tipo de sindicato y tipo de contrato para el corporativo Uber, apunta que “El CCT [contrato colectivo de trabajo] fue firmado por Genaro Fernández Ortiz, del despacho Lexel que participa en la Amcham, (American Chamber of Commerce) en su calidad de apoderado legal de Uber, y por Aurea María Fernández Rivera como secretaria general del sindicato; no obstante, el sindicato otorgó todas las facultades legales a Carlos Benigno Siqueiros Fernández, quien fue contactado pero evitó responder a la solicitud de este diario”<sup>372</sup>. Sobre esta cita de *El Financiero*, el presente proyecto investigó a los tres personajes, sobre el primero, Genaro Fernández Ortiz, se encontró que es miembro de una firma de abogados fundada en el 2006, con el nombre de *Lexel*.<sup>373</sup> Sobre la secretaria general del sindicato, sólo pudo hallarse información conforme a los contratos colectivos registrados a partir del tabulador de *Excel* que realiza la Secretaría Auxiliar de Conflictos Colectivos de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje de la Ciudad de México. El número del expediente es JLCA/SACC/05851/2016/I, bajo la razón social *Uber Mexico Technology & Software, S.A DE C.V.*; el nombre del sindicato es Sindicato Nacional “Superación y Progreso” de la República Mexicana, cuya secretaria general es Aurea María Fernández Rivera; número de folio 17017; el tipo de contrato de trabajo es indefinido; la jornada de 48 horas semanales y sin prestaciones extralegales<sup>374</sup>; con un salario mínimo de 73.04 pesos y un salario máximo de 215 pesos.<sup>375</sup> Sobre Carlos Benigno Siqueiros Fernández, a partir de una página y comunidad virtual denominada *Linkedin*, que funciona como una plataforma donde cada persona comparte un perfil con su experiencia profesional, donde esta página digital

---

<sup>372</sup> Zenyazen Flores. «STPS autoriza sindicato para corporativo de Uber.» *El Financiero*, 15 de agosto de 2016. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/economia/stps-autoriza-sindicato-corporativo-de-uber>>.

<sup>373</sup> Véanse Lexel Abogados. «Miembros.» s.f. *Lexel Abogados*. Recuperado el 17 de noviembre de 2018. <<http://lexel.mx/miembros/>>. Lexel Abogados. «Nuestra Firma.» s.f. *Lexel Abogados*. Recuperado el 17 de noviembre de 2018. <<http://lexel.mx/>>.

<sup>374</sup> Por prestaciones extralegales se entiende: “las prestaciones extralegales son diferentes a las establecidas en ley, aunque muchas veces se consideran como tal los propios conceptos antes mencionados, pero en un factor mayor al establecido en la propia ley. Las prestaciones legales y las extralegales pueden documentarse mediante el contrato individual de trabajo, constancias de percepciones y servicios, Reglamento Interior del Trabajo, y puede a su vez quedar documentado y acreditado su pago en recibos de nómina y/o finiquitos. Con la intención de mejorar las condiciones de trabajo de los trabajadores y su calidad de vida, las prestaciones extralegales pueden adquirir beneficios superiores a los que determina la LFT, tales como aumentar días de vacaciones del trabajador por el tiempo laborado, aumentar número de días de aguinaldo, incrementar el porcentaje mínimo de prima vacacional. Así mismo, pueden generarse prestaciones que no señala la legislación laboral, ello conforme al acuerdo entre los trabajadores con patrones de manera expresa o tácita, entendida esta última como una conquista laboral de los trabajadores.” Salvador López Villaseñor. «Prestaciones laborales legales y extralegales.» 7 de diciembre de 2017. *COEM.MX*. Recuperado el 18 de noviembre de 2018. <<https://coem.mx/prestaciones-laborales-legales-extralegales/>>. Entre las prestaciones extralegales se encuentran: a) vales de gasolina; b) vales de despensa; seguro de gastos médicos; d) caja de ahorro; e) fondo de ahorro, y f) previsión social. Para más información con respecto a las prestaciones extralegales véase Salvador López Villaseñor. «Prestaciones laborales legales y extralegales.» 7 de diciembre de 2017. *COEM.MX*. Recuperado el 18 de noviembre de 2018. <<https://coem.mx/prestaciones-laborales-legales-extralegales/>>.

<sup>375</sup> Secretaría Auxiliar de Conflictos Colectivos. «Contratos Colectivos de Trabajo.» s.f. *Junta Local de Conciliación y Arbitraje de la Ciudad de México*. Recuperado el 4 de octubre de 2018. <[www.juntalocal.cdmx.gob.mx/ut/ut/articulos/Art\\_137/Fracc\\_I/Art\\_137\\_Fr\\_I\\_a.xls](http://www.juntalocal.cdmx.gob.mx/ut/ut/articulos/Art_137/Fracc_I/Art_137_Fr_I_a.xls)>.

comparte la información con diversas empresas. Esta plataforma tiene cuatro cometidos: a) administrar la carrera y el perfil profesional de la persona; b) sirve para encontrar empleo; c) construir un negocio, y d) encontrar talento.<sup>376</sup> En dicha página se halló que Carlos Benigno Siqueiros Fernández es abogado especializado en la materia laboral y es “Foundign Partner & Senior Counsel Sindicato Nacional “Superación y Progreso” de Trabajadores de la República Mexicana”<sup>377</sup>.

Con base en la información recopilada del diario *El Financiero*, después de analizar cuidadosamente las definiciones de María Xelhuantzi sobre lo que es un sindicato de protección y contrato de protección, y de investigar a las personas que firmaron este acuerdo, todo indica que se trate de un sindicato y de un contrato de protección patronal. Como bien termina el artículo de *El Financiero*<sup>378</sup>: “Nadia González, del bufete Santamarina y Steta, comentó que los contratos de protección son en ocasiones estrategias de las empresas para evitar que les estallen huelgas que en determinado momento pueden ser una carga económica para las organizaciones al tener que cumplir las demandas de sindicatos plasmadas en pliegos petitorios “impagables””<sup>379</sup>.

En contraparte a la situación de los empleados del corporativo, los conductores se mantienen bajo la figura de contratistas independientes sin capacidad de ser reconocidos como empleados de esta empresa en la Ciudad de México. El tipo de contrato para los conductores quedó estipulado de forma unilateral por parte de la empresa Uber el 13 de diciembre de 2017, bajo el documento “términos y condiciones”. En éste, la empresa no sólo declaró la posición como contratistas independientes en que se encuentran los conductores, sino que también ésta renuncia a la eficacia y seguridad del servicio, deslindándose de posibles daños a terceros e incluso imposibilitando la capacidad del usuario a demandar un mal servicio por parte de la empresa. A continuación, se muestran algunos ejemplos por parte de Uber<sup>380</sup>:

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

---

<sup>376</sup> Pedro De Vicente. «Qué es LinkedIn, para qué sirve y cómo funciona.» 23 de abril de 2018. *Exprimiendo LinkedIn*. Recuperado el 18 de noviembre de 2018. <<https://www.exprimiendolinkedin.com/2018/04/que-es-linkedin-para-que-sirve-como-funciona/>>.

<sup>377</sup> LinkedIn. «Carlos Benigno Siqueiros Fernandez.» s.f. *LinkedIn*. Recuperado el 18 de noviembre de 2018. <<https://www.linkedin.com/in/carlos-benigno-siqueiros-fernandez-a010a3153/>>.

<sup>378</sup> Zenyazen Flores. «STPS autoriza sindicato para corporativo de Uber.» *El Financiero*, 15 de agosto de 2016. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/economia/stps-autoriza-sindicato-corporativo-de-uber>>.

<sup>379</sup> Zenyazen Flores. «STPS autoriza sindicato para corporativo de Uber.» *El Financiero*, 15 de agosto de 2016. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/economia/stps-autoriza-sindicato-corporativo-de-uber>>.

<sup>380</sup> Uber. «Legal. Uber B.V. Términos y condiciones.» 13 de diciembre de 2017. *Uber*. Recuperado el 27 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/legal/terms/mx/>>. León A. Martínez. «5 controvertidas cláusulas del nuevo contrato de Uber.» *El Economista*, 14 de diciembre de 2017. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<https://www.economista.com.mx/politica/5-controvertidas-clausulas-del-nuevo-contrato-de-Uber-20171214-0091.html>>.

INDEPENDIENTES, QUE NO ESTÁN EMPLEADOS POR UBER NI POR NINGUNA DE SUS AFILIADOS.

[...] LOS SERVICIOS SE PROPORCIONAN “TAL CUAL” Y “COMO DISPONIBLES”. UBER RENUNCIA A TODA DECLARACIÓN Y GARANTÍA, EXPRESA, IMPLÍCITA O ESTATUTARIA, NO EXPRESAMENTE ESTABLECIDA EN ESTAS CONDICIONES, INCLUIDAS LAS GARANTÍAS IMPLÍCITAS DE COMERCIABILIDAD, IDONEIDAD PARA UN FIN PARTICULAR Y NO VIOLACIÓN. ADEMÁS, UBER NO HACE DECLARACIÓN NI PRESTA GARANTÍA ALGUNA RELATIVA A LA FIABILIDAD, PUNTUALIDAD, CALIDAD, IDONEIDAD O DISPONIBILIDAD DE LOS SERVICIOS O CUALQUIERA DE LOS SERVICIOS O BIENES SOLICITADOS A TRAVÉS DEL USO DE LOS SERVICIOS, O QUE LOS SERVICIOS NO SERÁN INTERRUMPIDOS O ESTARÁN LIBRES DE ERRORES. UBER NO GARANTIZA LA CALIDAD, IDONEIDAD, SEGURIDAD O HABILIDAD DE LOS TERCEROS PROVEEDORES. USTED ACUERDA QUE TODO RIESGO DERIVADO DE SU USO DE LOS SERVICIOS Y CUALQUIER SERVICIO O BIEN SOLICITADO EN RELACIÓN CON AQUELLOS SERÁ ÚNICAMENTE SUYO [...]

[...] UBER NO SERÁ RESPONSABLE DE CUALQUIER DAÑO, RESPONSABILIDAD O PÉRDIDA QUE DERIVEN DE: (i) SU USO O DEPENDENCIA DE LOS SERVICIOS O SU INCAPACIDAD PARA ACCEDER O UTILIZAR LOS SERVICIOS; O (ii) CUALQUIER TRANSACCIÓN O RELACIÓN ENTRE USTED Y CUALQUIER TERCERO PROVEEDOR, AUNQUE UBER HUBIERA SIDO ADVERTIDO DE LA POSIBILIDAD DE DICHOS DAÑOS.

Usted acuerda mantener indemnes y responder frente a Uber y sus consejeros, directores, empleados y agentes por cualquier reclamación, demanda, pérdida, responsabilidad y gasto [...] <sup>381</sup>

Una vez explicada la diferencia entre el personal que labora en las oficinas y los conductores, es menester abordar los casos de movilización y organización más relevantes que llevaron a cabo conductores de la Ciudad de México. Como punto de ruptura, la presente investigación toma el 16 de noviembre de 2015 cuando la empresa Uber subió la comisión de 20 por ciento a 25 por ciento; también, el 11 de enero de 2016 salió la aplicación de *UberPOOL* en la Ciudad de México, la cual, cobra al conductor hasta 30 por ciento de comisión. Días después, el 17 de enero del mismo año, la empresa comunicó de forma unilateral la disminución de las tarifas en un 10 por ciento. Estos tres hechos detonaron un paro de actividades de las cero a las doce horas del 18 de enero de 2016, para que el 22 de enero, conductores y socios de la empresa realizaran una manifestación pacífica de la Estela de Luz a las oficinas de la empresa. Además, apareció una petición y campaña en el blog y plataforma digital *Change.org* <sup>382</sup> por parte de *Uber Socios y Conductores Unidos* dirigida para Travis Kalanik, Rodrigo Arévalo, Uber México y Uber para que la comisión impuesta por la empresa se redujera y alcanzara un 15 por ciento en todos sus servicios y se ajustaran las tarifas. Pues, de acuerdo con *Uber Socios y Conductores Unidos*, la empresa Uber no estimó en la entrada de autos al servicio, lo que redujo drásticamente los ingresos para los conductores, pero como la empresa cobra por comisión continúa generando ganancias. Igualmente, en esta plataforma o blog de difusión y presión social, se menciona que los conductores, para generar 400 pesos al día, tienen que laborar más de 14 horas. <sup>383</sup>

---

<sup>381</sup> Uber. «Legal. Uber B.V. Términos y condiciones.» 13 de diciembre de 2017. *Uber*. Recuperado el 27 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/legal/terms/mx/>>. León A. Martínez. «5 controvertidas cláusulas del nuevo contrato de Uber.» *El Economista*, 14 de diciembre de 2017. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<https://www.eleconomista.com.mx/politica/5-controvertidas-clausulas-del-nuevo-contrato-de-Uber-20171214-0091.html>>.

<sup>382</sup> Change.org. «La mayor plataforma de peticiones del mundo.» s.f. *Change.org*. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<https://www.change.org/about>>.

<sup>383</sup> Nicolás Lucas y Angélica Pineda. «Uber exprime a sus socios para ser el líder.» *El Economista*, 12 de marzo de 2016. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://www.eleconomista.com.mx/tecnologia/Uber-exprime-a-sus-socios-para-ser-el-lider-20160312-0026.html>>. María Fernanda Navarro. «Uber baja tarifas en

Imagen no. 12. Comentario de apoyo no.1 a la petición de *Change.org*

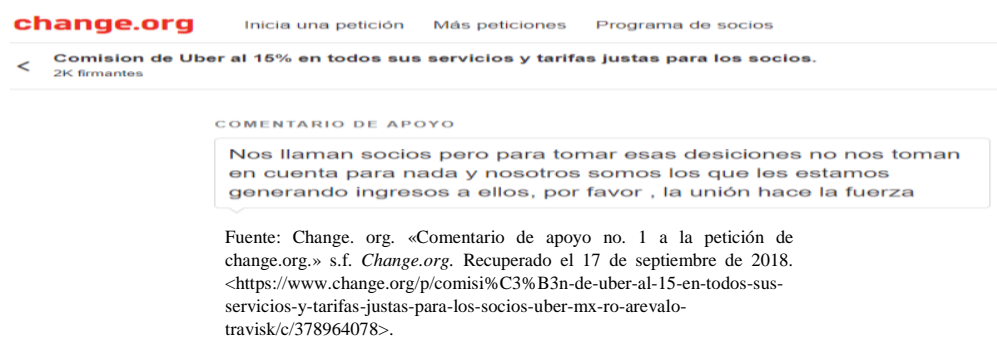
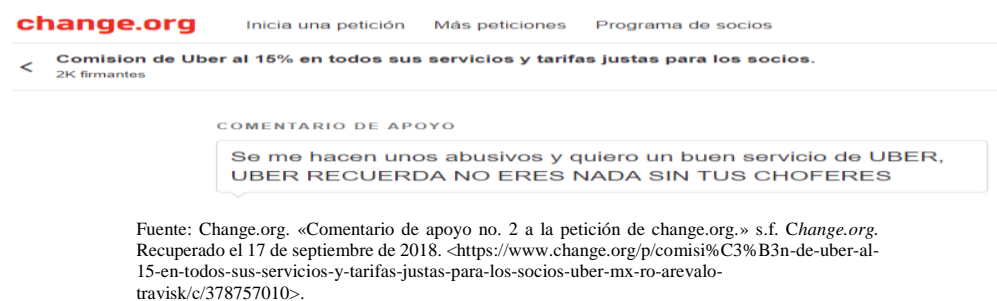


Imagen no. 13. Comentario de apoyo no. 2 a la petición de *Change.org*



Meses después, el lunes 11 de julio de 2016, más de cien socios y conductores de la empresa Uber protestaron fuera de las oficinas de Uber, cuya dirección es Hamburgo 205, colonia Juárez en la Ciudad de México. En la manifestación, socios y conductores exigieron un alto a los abusos por parte de la empresa, argumentando que desde el 2013, cuando llegó Uber, el número de socios aumentó hasta 400 por ciento, lo cual ha repercutido directamente sobre sus ingresos, no obstante la empresa continúa recibiendo y generando ganancias a costa suya sin llevar un control en el número de unidades; asimismo, mencionaron que los exámenes

---

México y conductores protestan con paro.» *Excelsior*, 19 de enero de 2016. Recuperado el 29 de agosto de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/01/19/1069529>>. *Change.org*. «Comision de Uber al 15% en todos sus servicios y tarifas justas para los socios.» s.f. *Change.org*. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<https://www.change.org/p/comisi%C3%B3n-de-uber-al-15-en-todos-sus-servicios-y-tarifas-justas-para-los-socios-uber-mx-ro-arevalo-travisk>>. Gabriela Chávez. «Reducción de tarifas en Uber molesta a choferes.» *Expansión*, 18 de enero de 2016. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2016/01/18/reduccion-de-tarifas-en-uber-molesta-a-choferes>>. Redacción, Sin Embargo. «Conductores de Uber realizan marcha en el DF para exigir mejores tarifas.» *Sinembargo*, 22 de enero de 2016. Recuperado el 19 de agosto de 2018. <<http://www.sinembargo.mx/22-01-2016/1604224>>. Alan Miranda. «Critican socios de Uber baja en tarifas.» *Reforma*, 20 de enero de 2016. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?id=745596&v=3&po=4&urlredirect=https://www.reforma.com/aplicaciones/articulo/default.aspx?id=745596&v=3&po=4>>. Adriana Leyva. «Cobrará Uber más a socios.» *Reforma*, 11 de noviembre de 2015. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?id=691537&v=3&po=4&urlredirect=https://www.reforma.com/aplicaciones/articulo/default.aspx?id=691537&v=3&po=4>>. Francisco Pazos. «Choferes y socios suman firmas contra Uber.» *Excelsior*, 25 de enero de 2016. Recuperado el 20 de noviembre de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/01/25/1070867>>.



para ingresar al servicio han reducido su rigor, ya que la compañía realizaba pruebas toxicológicas, psicométricas y hasta sobre conocimientos de la ciudad. Es decir, Uber realizaba la certificación de manera presencial, en cambio, actualmente todo se realiza en línea; también, exigieron que se redujera la comisión a la que estaba en octubre de 2015, al mismo tiempo que se retomaran las tarifas como estaban establecidas en diciembre de 2015 y, por último, la desaparición de *UberPOOL*, pues si bien, disminuye el costo para los usuarios, al mismo tiempo abarata el trabajo de los conductores. Posteriormente y, aunque sí hubo diálogo con la empresa, los conductores y socios conformaron *La Unión de Socios y Choferes de Uber* e hicieron un llamado para realizar una reunión el día 13 de julio en el Parque España con el objetivo de plasmar en conjunto un pliego petitorio [el orden del día de la reunión se muestra en la imagen número 14 y el pliego petitorio en la imagen número 15] que fue entregado a la empresa el día 15 de julio. A su vez, la *Unión de Socios* mencionó que de no haber una resolución por parte de la empresa efectuarían un paro de actividades de las 15:00 horas a las 19:00 horas el mismo 15 de julio.<sup>384</sup>

Sobre el pliego petitorio, la empresa Uber rechazó todas las peticiones y sólo ofreció a los conductores que no habría sanciones si no aceptaban la modalidad de *UberPOOL*. Días más tarde, la *Unión de Socios* lanzó la convocatoria para una movilización el día 26 de septiembre de 2016 [la propaganda respecto a la movilización elaborada por la *Unión de Socios* se muestra en la imagen número 16] que buscaba salir de las inmediaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y del Estadio Azteca con rumbo al Ángel de la Independencia donde se leería un mensaje. Cabe mencionar que, dicha movilización fue impedida por la Secretaría de Seguridad Pública, pues según el cuerpo de policías y granaderos, que también se dieron cita en los puntos de encuentro, mencionaron que no estaba permitido la forma de protesta por medio de automóviles, por lo que, instaron a socios y conductores a manifestarse sin la caravana de vehículos. Por último, en el mes de

---

<sup>384</sup> Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad* (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales). México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 98-100. Fanny Ruiz Palacios. «Choferes de Uber llaman a paro mañana.» *El Universal*, 14 de julio de 2016. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <[http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2016/07/14/choferes-de-uber-llaman-paro-manana#.V4ebz\\_PzuYo.twitter](http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2016/07/14/choferes-de-uber-llaman-paro-manana#.V4ebz_PzuYo.twitter)>.

Fanny Ruiz Palacios. «Siguen las protestas de socios de Uber contra la app.» *El Universal*, 13 de julio de 2016. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2016/07/13/siguen-las-protestas-de-socios-de-uber-contra-la-app#.V4Zo-zbtZ5o.twitter>>.

Redacción, Proceso. «Choferes denuncian abusos de Uber en la CDMX.» *Proceso*, 11 de julio de 2016. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<https://www.proceso.com.mx/446918/choferes-denuncian-abusos-uber-en-la-cdmx>>.

Angélica Pineda. «Uber enfrenta la rebeldía de socios y choferes por tarifas.» *El Economista*, 15 de julio de 2016. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<https://www.economista.com.mx/empresas/Uber-enfrenta-la-rebeldia-de-socios-y-choferes-por-tarifas-20160715-0058.html>>. Gabriela Chávez. «Choferes reclaman comisiones, requisitos y cese de UberPool.» *Expansión*, 15 de julio de 2016. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2016/07/14/choferes-reclaman-comisiones-requisitos-y-el-cese-de-uber-pool>>.

noviembre de 2016, la empresa Uber subió las tarifas en la Ciudad de México debido a tres cuestiones: a) la Cuota de Solicitud que agrega 2 pesos incluyendo IVA como tarifa fija; b) Cargo por Otras Contribuciones como una tarifa extra de 3.60 pesos incluyendo IVA, y c) la Contribución Gubernamental o la Cuota para el *Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón* del uno punto cinco por ciento sobre la tarifa cobrada por viaje.<sup>385</sup>

Imagen no. 14. Orden del día para la sesión de la Unión de Socios Uber

ORDEN DEL DÍA SUGERIDA PARA LA SESIÓN INFORMATIVA DE SOCIOS UBER 13/07/16

- A. Determinar los puntos a negociar con Uber el viernes 15 de julio de 2016.
1. *Uber Pool* es un esquema que paga poco, cobra 40% de comisión, gasta más gasolina, deprecia más el vehículo y fuerza rutas más largas. O cambian las condiciones o desaparece. La base de negociación es regresar a las tarifas de antes del 18/01/16 con revisión anual.
  2. Reestructuración de las comisiones de Uber a 15%. Es inconcebible que la empresa incremente los montos de sus comisiones de manera unilateral y castigue a los socios que no aceptan las condiciones abusivas de *Uber* dándoles de baja de la plataforma.
  3. La no retroactividad de nuevas políticas a favor de Uber, pero si a favor de los Socios. Un Socio acuerda condiciones comerciales que no deben modificarse de manera unilateral, sino consensuarse y presentarse a la conveniencia de ambas partes.
  4. Alto inmediato al alta de más de los 44,000 de vehículos que ya hay en la plataforma. Es injusto que Uber solo piense en sus utilidades y no en la inversión que con tanto esfuerzo han hecho los socios, sacrificando su inversión en una búsqueda rapaz e insaciable de ganancias.
  5. Regreso a la calificación de 4.5 estrellas para el mantenimiento del chofer en la aplicación y sancionar económicamente a la empresa por medio de la Secretaría de Movilidad en caso de que haya represalias por este movimiento que es justo y en beneficio de todos.
  6. La creación de una Unión de Socios para un equilibrio entre Uber y las condiciones de negocio de todos, no solo de Uber. Que Uber tenga los canales y directivos con toma de decisión para atender las demandas de los Socios. Registro en <http://bit.ly/2a7O9KW> o @UnionSociosUber
- B. Determinar los representantes de la Asamblea de Socios que se presentarán a negociar el pliego petitorio a nombre de la Unión de Socios Uber.
- C. Definir un Comité de Vigilancia que acompañará a la Asamblea de Socios para salvaguardar los intereses de la comunidad de Socios Uber.

Agradecemos la presencia de los medios de comunicación en la manifestación de Socios en Uber.

Convocamos a los Socios a firmar la petición en <https://www.change.org/p/disminuyan-la-comisión-a-los-socios-de-uber-regulación-ya-uber-mx-gobcdmx-manceramiguelmx> (<https://goo.gl/sb6r0w>)

La única forma de negociación es la organización. No tiene caso parar mil socios un día, ya se ha hecho y Uber sigue cambiando sus políticas a su favor unilateralmente. Hace falta comunicación para parar los 44,000 socios durante 15 minutos para que los directivos de Uber con poder de decisión aparezcan de inmediato. La unión hace la fuerza de los Socios. Dejemos de lado intereses egoístas y solidaricémonos todos en esta iniciativa por el bien común. Nuestro patrimonio está de por medio.

[unionsociosuber@gmail.com](mailto:unionsociosuber@gmail.com)  
Unión de Socios Uber

Fuente: Unión de Socios Uber. «Orden del día para la sesión-Unión de Socios Uber.» 13 de julio de 2016. *Twitter*. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<https://twitter.com/unionsociosuber?lang=es>>.

<sup>385</sup> Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 98-100. Redacción, El Universal. «Socios de Uber convocan a reunión en el Parque España.» *El Universal*, 12 de julio de 2016. Recuperado el 18 de julio de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2016/07/12/socios-de-uber-convocan-reunion-en-el-parque-espana>>.

Redacción, SDP. «SSP impide protesta de choferes Uber.» *SPDnoticias*, 26 de julio de 2016. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<https://www.sdpnoticias.com/local/ciudad-de-mexico/2016/07/26/ssp-impide-protesta-de-choferes-de-uber>>.

Redacción, El Economista. «Imponen nuevas reglas a Uber y Cabify en la CDMX.» *El Economista*, 18 de septiembre de 2017. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<https://www.economista.com.mx/politica/Imponen-nuevas-reglas-a-Uber-y-Cabify-en-la-CDMX--20170918-0076.html>>. Gabriela Chávez. «Choferes reclaman comisiones, requisitos y cese de UberPOOL.» *Expansión*, 15 de julio de 2016. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2016/07/14/choferes-reclaman-comisiones-requisitos-y-el-cese-de-uber-pool>>. Redacción. «Conductores de Uber anuncian movilizaciones en la CDMX.» *Proceso*, 21 de julio de 2016. Recuperado el 23 de noviembre de 2018. <<https://www.proceso.com.mx/448147/conductores-uber-anuncian-movilizaciones-en-la-cdmx>>.

Imagen no. 15. Pliego Petitorio de la Unión de Socios Uber

La Unión de Socios UBER, en representación de socios y conductores, en una iniciativa de diálogo abierto, constructivo, público, respetuoso y que busca consensuar las condiciones de operación, seguridad, privacidad, comodidad y eficiencia que le dieron razón de ser a UBER.

Proponemos:

**1.- LÍMITE DE INGRESO VEHICULAR A LA PLATAFORMA.** Solicitamos se detenga la admisión de más unidades en UBER X, en la zona metropolitana. La oferta ha superado la demanda.

Vemos la falta de solicitudes de servicios, tiempo muerto y que el ingreso disminuye día a día, causando perjuicios en los rentabilidad, hasta volver insostenible el mantenimiento de las unidades por los costos de refacciones y aumento de la gasolina.

**2.- RETOMAR LAS TARIFAS A VALORES VIGENTES A DICIEMBRE DE 2015.** El esquema actual de costos en viajes, no es costeable, para los socios y conductores.

	Km	Min	T.Base
Uber X	\$3.5	\$2.0	\$7.25
Uber XL	\$7.0	\$3.5	\$25.0
Uber Black	\$8.25	\$3.5	\$30.0
Uber SUV	\$12.0	\$4.0	\$35.0

**3.- REDUCCIÓN DE COMISIÓN DE UBER A VALORES DE OCTUBRE DEL 2015.** UBER unilateral e inequitativamente bajo las tarifas y subió su comisión, en detrimento de la economía de los socios. Considerando la situación actual del país, creemos conveniente que UBER se solidarice con los socios y usuarios restableciendo los valores de su comisión a los vigentes en esa fecha.

**4.- UBER POOL DESAPARECE.** Es un esquema que paga poco, incrementa la comisión que paga el socio a UBER, fuerza rutas más largas y es un riesgo para la seguridad del socio, del conductor y principalmente del usuario.

**5.- REGRESAR AL ESQUEMA DE CERTIFICACIÓN PARA LOS CHOFERES.** La Unión de Socios UBER, preocupados por salvaguardar la seguridad de nuestros usuarios, solicitamos que se reintegre el proceso presencial de certificación para los nuevos conductores.

Atentamente Unión de Socios UBER

Comisión de Diálogo

Juan de la Rosa, Alberto Ramirez, Axel Perea, Iván Lugo, Pedro Fabián Patiño, Mayra García, Francisco Javier Guevara, Guillermo Rivero, Roberto Castañeda, Fernando Maldonado, Luis García, Elizabeth Zab.

Voceros de Prensa

Carlos Castañeda, Julio Alba, Julio Cesar Heredia

Contacto: [unionsociosuber@gmail.com](mailto:unionsociosuber@gmail.com), Twitter: @unionsociosuber Facebook: Unión Socios Uber

#unionsociosuber [Cita a todos los Socios y Conductores en punto de las 11:00 Horas en las oficinas de UBER ubicadas en Hamburgo 206, Colonia Juárez.](#)

Fuente: Unión de Socios Uber. «Pliego Petitorio-Unión de Socios Uber.» 14 de julio de 2016. *Twitter*. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<https://twitter.com/unionsociosuber?lang=es>>.

Imagen no. 16. Logística de movilización de la Unión de Socios Uber

**LOGÍSTICA DE MOVILIZACIÓN DE AUTOS DE SOCIOS UBER**

**MARTES 26 DE JULIO 2016**

**1) PUNTOS DE REUNIÓN** - AEROPUERTO 7:30 A.M.  
- ESTADIO AZTECA 7:30 A.M.

**2) ROTULAR CON NUGGET BLANCO EN EL MEDALLÓN TRASERO LA LEYENDA:**

#fueraPool  
SUMATE A unionsocios02

**3) SALIDA DE LOS PUNTOS DE REUNIÓN 9:00 A.M. (EN PUNTO).**

**IRÉMOS DESCONECTADOS DE LA APLICACIÓN Y NOS COMPORTAREMOS COMO SI LLEVÁRAMOS PASAJEROS, SIN SONAR EL CLAXÓN.**

**4) RESPETAREMOS EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO Y TENDREMOS APOYO DE SEGURIDAD PÚBLICA.**

**5) LLEGAR AL ÁNGEL Y ESPERAR LA LECTURA DEL MENSAJE A LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN.**

**6) TERMINADA LA LECTURA DEL MENSAJE, BORRAR LAS LEYENDAS Y RETIRARNOS DE INMEDIATO DEL LUGAR.**

**POR NINGÚN MOTIVO PERMANECEREMOS EN LA ZONA DESPUÉS DE LEIDO EL MENSAJE.**

Fuente: Unión de Socios Uber. «Logística de movilización-Unión de Socios Uber.» 25 de julio de 2016. *Twitter*. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<https://twitter.com/unionsociosuber?lang=es>>.

Como se expuso en el primer capítulo y al principio del segundo, para que exista una relación de poder debe haber dos posibilidades, afectar y ser afectado<sup>386</sup>, es decir, tienen que ocurrir y ejercerse acciones sobre más acciones de unos sobre otros. También, en el primer capítulo, apartado uno punto cinco, “Sistema de relaciones laborales o del conflicto laboral”, se expuso, a partir de Richard Hyman, que en todo tipo de relación laboral (aunque en este caso la empresa Uber claramente niegue que contrata a conductores), concurren conflictos entre los dos factores de la producción. Se llevan a cabo ejercicios interminables, estrategias de acción y reacción. Pues debe recordarse que, aun cuando el conductor de Uber es un contratista independiente donde las herramientas de trabajo (automóvil, teléfono celular, conexión a internet y combustible) dependen de sí mismo, hay un elemento que escapa de esta definición, éste es la aplicación digital, que para efectos de la actual investigación será comprendido como un medio de trabajo vital, que no pertenece al chofer e incluso sin este dispositivo el conductor no puede realizar dicho servicio. Por consiguiente, sin la aplicación virtual la persona deja de ser un conductor de Uber.<sup>387</sup> Por esto, Uber sí detenta la pieza fundamental para ejecutar este tipo de actividad, en palabras de Hyman “La propiedad y el control de los medios de producción supone poder, ya que lleva consigo la capacidad de admitir o excluir a aquellos que dependen de un empleo para vivir”<sup>388</sup>. De tal modo que, la empresa Uber tiene la capacidad de determinar los términos y condiciones no sólo del servicio sino también del conductor, lo cual supone un control directo, un ejercicio y una *técnica racional de dominación* sobre el socio y el conductor.<sup>389</sup>

Por lo tanto, este apartado reseñó diferentes tipos de resistencias que socios y conductores de Uber llevaron a cabo a nivel internacional y en la Ciudad de México [véase tabla número uno]. Ya que, por medio del conflicto que ocurre entre quienes ejercen el poder y quienes resisten, suscitan cambios que pueden resultar favorables o desfavorables para cualquiera de los dos actores. Además, en esta relación de poder hay otros factores que se

---

<sup>386</sup> Gilles Deleuze. «Las estrategias o lo no estratificado: El pensamiento del afuera (poder).» *Foucault*. México, Distrito Federal: Ediciones Culturales Paidós, S.A. de C.V., 2016. p. 100.

<sup>387</sup> Es importante recalcar que, en las seis entrevistas realizadas por la presente investigación, todas coincidieron en que la aplicación es la parte más importante tanto del trabajo como la herramienta principal para generar ganancias. Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018. Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018. Juan Carlos. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 11 de octubre de 2018. Luis. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018. Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018. Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.

<sup>388</sup> Richard Hyman. *Relaciones industriales. Una introducción marxista*. Madrid, España: H. Blume Ediciones, 1981. p. 37.

<sup>389</sup> Gilles Deleuze. «Las estrategias o lo no estratificado: El pensamiento del afuera (poder).» *Foucault*. México, Distrito Federal: Ediciones Culturales Paidós, S.A. de C.V., 2016. pp. 99-100. Michel Foucault. *Microfísica del poder*. Madrid, España: Las ediciones de la piqueta, 1980. pp. 135-158. Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018. Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018. Juan Carlos. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 11 de octubre de 2018. Luis. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018. Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018. Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.

entrecruzan, que atraviesan, hay múltiples personajes que desempeñan diversos papeles en la relación de poder. Por ejemplo, cuando los socios y conductores planeaban llevar a cabo una movilización el 26 de julio de 2016, inmediatamente cuerpos de policías y granaderos de la Ciudad de México interfirieron en dicha acción. O, cuando el gobierno de la Ciudad de México emitió en el año 2017 la prohibición de *UberPOOL* en la capital del país. No obstante, todos los hechos sucedidos y las peticiones por parte de los socios y conductores, entre enero y julio de 2016, exhiben la relación conflictiva que sostienen los conductores y la empresa, pues sucede el inminente choque de intereses generando movimientos y cambios en las condiciones en que se encuentran.<sup>390</sup>

Con el objetivo de facilitar al lector la comprensión en torno a las demandas, las estrategias organizativas y los resultados alcanzados en los países previamente analizados (Estados Unidos de América, Indonesia, Uruguay, Australia y México), la presente investigación desarrolló la tabla, “Formas de resistencia individual y colectiva”. Para el desarrollo de ésta debe contemplarse que, las acciones de los conductores dependen tanto del marco normativo, de la forma de gobierno de sus países y de sus instituciones, como de la existencia o no de tribunales especializados en materia laboral, e incluso, a este análisis entran temas como el de la cultura política. Sin embargo, para efectos de esta investigación, esto último excede el contenido del proyecto de tesis, pues, conocer la cultura política de los conductores de Uber es otro tema que sería sumamente interesante y necesario de investigar. Por tanto, se consideró importante mencionar esto, para no caer en sesgos o generalizaciones, dado que, esta tabla es una herramienta que permite analizar las demandas, las distintas estrategias organizativas y los resultados obtenidos en diversos países con distintas formas de acción. No obstante, los conductores comparten el hecho de realizar el servicio de traslado por medio de aplicaciones digitales, donde al mismo tiempo son tratados como contratistas independientes y generan ganancias para la empresa multinacional Uber.

Por tal motivo, el siguiente y último apartado del segundo capítulo aborda un análisis en torno a la relación discordante entre el conductor de taxi y el conductor de Uber. Para ejecutar esto, la presente investigación no parte desde un enfoque gremial sobre cuál tipo de servicio de transporte es mejor o peor, ya que esto sesgaría la investigación hacia un juicio moral y corporativo, sino que se insta a taxistas y conductores de Uber a entablar un diálogo que permita limar asperezas y realizar acciones conjuntas en pos de obtener mejores condiciones de trabajo en el mercado de alquiler de automóviles.

---

<sup>390</sup> María Inés García Canal. *Foucault y el poder*. México: UAM-X, 2010. pp. 40-41.

Tabla no.1. Formas de resistencia individual y colectiva

País	Ciudad	Caso	Fecha	Demanda(s)	Estrategia(s) Organizativa(s)	Resultado(s) Obtenido(s)
Estados Unidos de América	California	Caso del conductor de Uber Douglas O'Connor	2013	Ser tratados como empleados y no como socios contratistas independientes	A través de instancias legales correspondientes, conductores demandaron de forma individual y colectiva a la empresa Uber	Autoridades competentes como el Comisionado de Trabajo de California, La Junta de Apelaciones del Seguro de Desempleo, el Departamento de Trabajo del Estado de Nueva York y la Oficina de Trabajo e Industrias del Estado de Oregón determinaron que los conductores son empleados y no contratistas independientes
	California y Massachusetts	Caso de 385,000 conductores				
	California	Caso de la conductora Barbara Ann Berwick	2015			
	Nueva York	Caso de 5,000 conductores de Uber	2016			
	Nueva York	Caso sindical	2016			
Indonesia	Yakarta	Caso de conductores de Uber adheridos al sindicato independiente <i>Komunitas Uber Mainstream (KUMAN)</i> afiliado a la iniciativa anarcosindicalista de la Asociación Internacional de los Trabajadores (AIT) en Yakarta, Indonesia, <i>Persaudaraan Pekerja Anarko-Sindikalisme-AIT/IWA (PPAS-AIT/IWA)</i>	19 de agosto de 2017	El listado de las 14 demandas que pidieron los conductores de KUMAN a la empresa Uber, donde se exigían derechos laborales mínimos y mejores condiciones de trabajo	Huelga	La empresa Uber rechazó las demandas, lo cual conllevó a la organización KUMAN a acudir a la iniciativa anarcosindicalista de la AIT en Yakarta, Indonesia el PPAS-AIT. Ante esto, el Secretariado de la AIT llamó a la solidaridad y determinó llevar a cabo el día internacional de apoyo a los conductores de Uber en Indonesia, haciendo concentraciones y protestas fuera de las sedes de Uber en el plano internacional. Ante este llamado respondieron las secciones de la AIT en Australia, Gran Bretaña y España
	Yakarta, Bogor y Surabaya	Caso de conductores de Uber adheridos a la organización KUMAN, y solidaridad de otros conductores de diferentes ciudades de Indonesia	20 de agosto de 2017		Movilizaciones	

Uruguay	Montevideo	Caso de la Unión de Conductores y Trabajadores de Aplicaciones del Uruguay (Uctradu)	agosto de 2017	Conformación de un sindicato serio que funcione como órgano para luchar por los derechos de los conductores y sus beneficios	Con apoyo de la Federación Uruguaya de Empleados de Comercio y de Servicios (Fuecys), de la Plenaria Intersindical de Trabajadores- Convención Nacional de Trabajadores (PIT-CNT), pudo articularse un sindicato serio para conductores de empresas como Uber, Easy Taxi y Cabify	La conformación de la Uctradu como sindicato filial de la Fuecys-PIT CNT
Australia	Melbourne, Sidney y Perth	Caso de conductores de Uber adheridos a la organización <i>Ride Share Drivers United</i> (RSDU),	6 de agosto de 2018	Obtener mejores condiciones de trabajo debido a que las opciones de <i>tarifas por adelantado</i> , la modalidad <i>UberPOOL</i> y su situación como contratistas independientes empeoran las condiciones laborales de los conductores, dado que las tarifas y comisiones son unilateralmente decididas por la empresa Uber	Paro de actividades organizado por la RSDU de la 7:00 am a las 09:30 am. Con el objetivo de presionar a la empresa, concientizar y atraer la atención del gobierno sobre los problemas que presentan los conductores	Según uno de los dirigentes de la RSDU, Max B., la empresa Uber no dio respuesta ante este paro de actividades.
México	Ciudad de México (CDMX)	Caso de conductores de Uber	Del 18 de enero al 22 de enero de 2016	Las demandas comenzaron desde el 16 de noviembre de 2015 cuando la empresa Uber subió la comisión de 20 por ciento a 25 por ciento. Posteriormente, el 11 de enero de 2016 salió la aplicación de <i>UberPOOL</i> ; y el 17 de enero del mismo año, la empresa comunicó de forma unilateral la disminución de las tarifas en un 10 por ciento	Conductores de Uber realizaron un paro de actividades de las cero a las doce horas del 18 de enero de 2016. El 22 de enero llevaron a cabo una manifestación pacífica	No hubo respuesta por parte de la empresa
	Ciudad de México (CDMX)	Caso de conductores de Uber	Del 11 de julio al 15, y el 26 de julio de 2016	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.- Limitar el ingreso de vehículos a la plataforma en la CDMX</li> <li>2.- Retomar las tarifas como estaban en diciembre de 2015</li> <li>3.- Reducir la comisión a la establecida en octubre de 2018</li> <li>4.- Desaparición de <i>UberPOOL</i></li> <li>5.- Retomar la certificación de manera presencial</li> </ol>	<p>El 11 de julio, socios y conductores protestaron afuera de la sede de Uber en la CDMX.</p> <p>El 13 de julio se reunieron para plasmar el pliego petitorio. Entregaron el pliego petitorio el 15 de julio, y enfatizaron los conductores que, en caso de no haber respuesta por parte de la empresa, realizarían un paro de actividades de las 15 a las 19 horas ese mismo día. El 26 de julio los conductores planearon una movilización</p>	Ante el pliego la empresa rechazó todas las propuestas. Y durante la manifestación del día 26 de noviembre, la Secretaría de Seguridad Pública de la CDMX impidió dicha manifestación. La organización no trascendió

Fuentes: elaboración propia a partir del apartado 2.3, “Movilización y organización de conductores Uber en el plano internacional” y el subapartado 2.3.1 “Movilización y organización de conductores Uber en la Ciudad de México”, de la actual investigación.

## 2.4 Taxis y Uber: condiciones adversas desiguales

*¿Por qué razón, pues, no puedo contestar a la pregunta qué es la propiedad, diciendo concretamente la propiedad es un robo, sin tener la certeza de no ser comprendido, a pesar de que esta segunda afirmación no es más que una simple transformación primera? Me decido discutir el principio mismo de nuestro gobierno y de nuestras instituciones, la propiedad; estoy en mi derecho. Puedo equivocarme en la conclusión que de mis investigaciones resulte; estoy en mi derecho. Me place colocar el último pensamiento de mi libro en su primera página; estoy también en mi derecho.*

Pierre-Joseph Proudhon <sup>391</sup>

Según Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa en su artículo *Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?*, en México los primeros carros de alquiler se ubican en el siglo XVII, servicio de traslado que requería para su ejecución una carreta y tracción por parte de un animal. Más tarde, en el siglo XIX, con la llegada del vehículo de combustión a nuestro país, fue incorporándose lentamente al servicio de transporte individual conocido como taxi. En palabras de Leticia Pogliaghi y a partir de la Secretaría de Transporte y Viabilidad del Gobierno de la Ciudad de México (Setravi), en el año de 1940 estaban registrados 4,689 taxis en la capital. No obstante, los cambios tecnológicos también han alcanzado y transformado este servicio con la introducción de nuevos dispositivos para realizar de forma más eficiente su función, entre estos mecanismos se encuentran el uso de radio y líneas telefónicas para la solicitud del taxi; el taxímetro para contar con un control tarifario fijo, y el GPS.<sup>392</sup>

Aunado a estos cambios y, como se expuso en el primer capítulo en el apartado sobre la reconversión industrial, en los años 70 y 80 ocurrieron cambios en la estructura de la producción capitalista, dado que sus modelos productivos, fordista y taylorista, resultaban ineficientes para satisfacer las demandas de la producción. Por tal motivo, el capital echó a andar una estrategia acumulativa para mejorar la productividad que consistió en incorporar formas flexibles de acumulación, al integrar cadenas globales de valor y la automatización de la máquina con la introducción de la informática y las telecomunicaciones en el proceso productivo. De hecho, esta estrategia acumulativa también tuvo efectos sobre el servicio de transporte individual tradicional al emplear las TIC en el servicio de alquiler de autos.<sup>393</sup>

---

<sup>391</sup> Pierre-Joseph Proudhon. *¿Qué es la propiedad?* Barcelona: Diario Público, 2010. p. 9.

<sup>392</sup> Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa. «Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?» *Espacios Públicos*, vol. 19. No. 47, (septiembre-diciembre de 2016): pp. 158-159. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>>. Leticia Pogliaghi. «La problemática del trabajo, la identidad y la organización colectiva en los taxistas de la ciudad de México.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva Tomo II*. México, Distrito Federal: UAM-I: Plaza y Valdés Editores, 2011. p. 209. Recuperado el 19 de julio de 2018. <<http://www2.izt.uam.mx/sotraem/NovedadesEditoriales/TrabajonoclasicoII.pdf>>.

<sup>393</sup> Rubén Trejo. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012. pp. 21-28. Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa. «Modelo de gestión del



Justo en este tenor, arribó la empresa Uber a la Ciudad de México en el año 2013, como un modelo mediante el cual, a través de un *smartphone* puede solicitarse a una aplicación o plataforma tecnológica (Uber) un servicio de traslado. Lo novedoso es que Uber funciona como intermediario entre el conductor y el usuario en un modelo catalogado como ganar-ganar, donde el cliente obtiene otra opción de traslado; el proveedor del servicio puede generar ingresos extras, y la aplicación recauda 25 por ciento de la tarifa.<sup>394</sup> Además la empresa Uber, como se mencionó con anterioridad, recupera elementos de la reconversión productiva como son las innovaciones tecnológicas, dado que le permiten realizar una acumulación flexible, lo cual trae consigo (como se desarrolló en el primer capítulo, subapartado 1.4.2 “El poder sobre la Flexibilización”) la flexibilidad laboral interna, externa y salarial que posibilita a la empresa evitar rigideces normativas por parte del Estado o alguna confrontación con organizaciones de trabajadores.<sup>395</sup> También, ésta realiza sus operaciones en función de la oferta y la demanda sin que exista una relación contractual entre el conductor y la empresa, es decir, Uber como empresa de tecnología multinacional responde a formas flexibles de acumulación que se apoyan en las telecomunicaciones y en la informática para realizar un servicio.<sup>396</sup>

Debido a todo esto, la llegada de la empresa multinacional ha causado fuertes impactos no sólo sobre los ingresos económicos de los taxistas convencionales; también, ha repercutido en la desigualdad de requisitos legales para realizar el servicio, por lo cual, taxistas denominaron las operaciones de la empresa como competencia desleal.<sup>397</sup> Para explicar qué es la competencia desleal, la presente investigación acude a la definición que efectuó la sección de taxistas de Barcelona adheridos a la CNT-AIT: “la aplicación Uber no se puede considerar “consumo colaborativo” al no ejercer una actividad desinteresada. Por

---

servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?» *Espacios Públicos*, vol. 19. No. 47, (septiembre-diciembre de 2016): p. 159. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>>.

<sup>394</sup> Francisco González de Cossío. «El caso Uber en México: un cri de coeur.» (s.f.): p. 2. Recuperado el 5 de julio de 2018. <<http://www.gdca.com.mx/PDF/competencia/EL%20CASO%20UBER.pdf>>.

<sup>395</sup> Para más información en torno al tema de la flexibilidad interna, externa y salarial y su relación con la empresa Uber véase el capítulo primero, subapartado 1.4.2 “El poder sobre la Flexibilización” de la presente investigación.

<sup>396</sup> Uber. «La historia de Uber.» s.f. *Uber Sala de Prensa*. Recuperado el 29 de julio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/newsroom/history/>>.

<sup>397</sup> Para más información en torno a las condiciones de trabajo de los taxistas; el modelo de negocio [ 1) el titular de la concesión; 2) propietario de la unidad, y 3) chofer y prestador de servicio]; los tipos de taxis [libre, sitio, radio, turístico], y los requisitos para laborar en la Ciudad de México véanse Leticia Pogliaghi. «La problemática del trabajo, la identidad y la organización colectiva en los taxistas de la ciudad de México.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva Tomo II*. México, Distrito Federal: UAM-I: Plaza y Valdés Editores, 2011. pp. 209-249. Recuperado el 19 de julio de 2018. <<http://www2.izt.uam.mx/sotraem/NovedadesEditoriales/TrabajonoclasicoII.pdf>>. Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa. «Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?» *Espacios Públicos*, vol. 19. No. 47, (septiembre-diciembre de 2016): pp. 158-159. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>>. Secretaría de Movilidad. «Trámites para taxis.» s.f. *Secretaría de Movilidad*. Recuperado el 24 de septiembre de 2018. <[http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/Tr%C3%A1mites\\_y\\_Servicios.html](http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/Tr%C3%A1mites_y_Servicios.html)>.

ello y al poseer voluntad de lucro, dicha aplicación incurre en un ejercicio de competencia desleal”<sup>398</sup>. Aunado a esta definición y, a través de las demandas de taxistas en países como Italia, Francia y España, no tardó mucho para que en México estallaran estas mismas.<sup>399</sup>

Como se expuso en el apartado 2.2.1 de la actual investigación, “Estructura normativa de Uber en la Ciudad de México”, las empresas Uber y Cabify<sup>400</sup> (esta última también es una plataforma que conecta a conductores con usuarios para realizar un servicio de traslado) entraron en el mercado capitalino en el 2013. Al año siguiente, taxistas de la ciudad respondieron ante tales empresas catalogándolas como competencia desleal. Esto se vio reflejado con la prohibición emitida en la “Ley de Movilidad” publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 14 de julio de 2014, específicamente en los artículos 258 y 260. A finales del 2014, la agrupación denominada como Taxistas Organizados de la Ciudad de México (TOCDMX) presentó una denuncia ante la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México (PGJDF), para que la “Ley de Movilidad” se aplicara sobre estas empresas, pues según miembros de la TOCDMX, éstas operaban sin concesión legal alguna. Como respuesta, las autoridades capitalinas implementaron operativos y sancionaron a conductores de ambas empresas (Uber y Cabify), dado que, para el gobierno en turno éstas no contaban con concesiones o tarifas legalmente establecidas. Según *Milenio*, alrededor de 8,000 automóviles fueron remitidos y se establecieron multas de hasta 25,000 pesos a quien realizara dicho servicio.<sup>401</sup>

---

<sup>398</sup> Secció de ram del taxi. CNT-AIT Barcelona «Uber y el sector del Tax.» s.f. *Secció de ram del taxi. CNT-AIT Barcelona* Recuperado el 19 de septiembre de 2018. <<https://taxi.cnt.cat/seccio/article/7002>>.

<sup>399</sup> AP. «Taxistas en París retoman huelga contra Uber.» *El Economista*, 27 de enero de 2016. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<https://www.eleconomista.com.mx/tecnologia/Taxistas-en-Paris-retoman-huelga-contra-Uber-20160127-0160.html>>. AP. «Taxistas españoles protestan contra Uber y Cabify.» *El Economista*, 30 de mayo de 2017. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<https://www.eleconomista.com.mx/tecnologia/Taxistas-espanoles-protestan-contra-Uber-y-Cabify-20170530-0084.html>>. Notimex. «Taxistas protestan en Italia contra Uber.» *El Economista*, 26 de enero de 2016. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<https://www.eleconomista.com.mx/tecnologia/Taxistas-protestan-en-Italia-contra-Uber--20160126-0088.html>>. Julio Serrano Espinosa. «Los estragos de Uber en los taxistas.» *Milenio*, 25 de julio de 2018. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<http://www.milenio.com/opinion/julio-serrano/apuntes-financieros/los-estragos-de-uber-en-los-taxistas>>. Mauricio Jalife Daher. «Uber.....¿competencia desleal?» *El Financiero*, 5 de noviembre de 2014. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/opinion/mauricio-jalife/uber-competencia-desleal>>. Francisco González de Cossío. «El caso Uber en México: un cri de coeur.» (s.f.): p. 2. Recuperado el 5 de julio de 2018. <<http://www.gdca.com.mx/PDF/competencia/EL%20CASO%20UBER.pdf>>.

<sup>400</sup> Cabify. «¿Qué es Cabify?» s.f. *Cabify Ayuda*. Recuperado el 24 de septiembre de 2018. <<https://help.cabify.com/hc/es/articles/115000999425--Qu%C3%A9-es-Cabify->>.

<sup>401</sup> Angélica Ferrer. «Taxistas contra Uber: la pelea por los pasajeros en el DF.» *Milenio*, 1 de enero de 2016. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<http://www.milenio.com/estados/taxistas-contra-uber-la-pelea-por-los-pasajeros-en-el-df>>. Expansión. «10 Datos sobre la ruta que ha seguido Uber en la Ciudad de México.» *Expansión*, 13 de abril de 2016. Recuperado el 18 de julio de 2018. <<https://expansion.mx/empresas/2016/04/12/10-datos-sobre-la-ruta-que-ha-seguido-uber-en-la-ciudad-de-mexico>>. Ilich Valdez. «Taxistas denuncian ante la PGJDF a Uber y Cabify.» *Milenio*, 11 de diciembre de 2014. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<http://www.milenio.com/estados/taxistas-denuncian-ante-la-pgjdf-a-uber-y-cabify>>. María Fernanda Navarro. «Paralizan la ciudad por taxis pirata; acusan inacción de

Previo a continuar reseñando el avance de los conflictos entre conductores de taxi y conductores de Uber, el párrafo anterior genera en la actual investigación una incógnita en torno al papel que juega el corporativismo en el servicio individual del taxi. Puesto que, así como en el subapartado anterior, esta investigación compartió la misma duda que el diario *El Financiero*, con respecto al tipo de contrato y tipo de sindicato autorizado por la Secretaría del Trabajo para el corporativo de Uber. De igual forma, surge una inquietud en relación con el corporativismo mexicano y su injerencia en el servicio de taxi tradicional. Esta incógnita tiene gran relevancia para este proyecto de tesis, porque permite esclarecer otro tipo de ejercicio de poder. Para realizar esto, se acude al texto de María Xelhuantzi López, *La Tarea Sindical en México: un camino sinuoso para la democracia*; también, a un extracto publicado en la revista *nexos* sobre un capítulo del estudio elaborado por Luis Carlos Ugalde y Gustavo Rivera Loret de Mola, *Cientelismo electoral y la compra de votos en México*; un artículo del diario *el Universal*, titulado, “Uber contra la corrupción”; un artículo del periódico *Excelsior* escrito por Leo Zuckerman, titulado “La industria del clientelismo político”, y por último, el artículo periodístico del diario, *Hoy Tabasco*, en torno a las concesiones de placas.<sup>402</sup>

Como se expuso en líneas anteriores y siguiendo a María Xelhuantzi López, el corporativismo en México cuanta con mecanismos y controles como son: de carácter legal y escritos; de carácter metalegal con medios no escritos como el clientelismo; y de carácter ilegal con medios escritos y no escritos. El mecanismo y control que recupera este proyecto es el de carácter metalegal con medios no escritos, porque posibilita esclarecer otro tipo de ejercicio de poder que puede apreciarse en la relación entre las concesiones de taxis y su manejo que en algunas ocasiones pudiera ser de manera clientelar. Primero es menester acudir a un concepto sobre clientelismo, con el objetivo de comprender la razón de que sea un mecanismo y control ejercido desde el poder, en palabras de María Xelhuantzi, el clientelismo: “[...] se sustenta fundamentalmente en la desigualdad, lo que lleva a relaciones de supeditación condicionadas por el intercambio de favores, de bienes o de servicios a cambio de lealtades pasadas, presentes o futuras”<sup>403</sup>. Por ejemplo, en el extracto del texto recuperado por la revista *nexos*, Luis Carlos Ugalde y Gustavo Rivera Loret de Mola

---

autoridades.» *Excelsior*, 25 de mayo de 2015. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/05/26/1025893>>.

<sup>402</sup> José Luis Luege Tamargo. «Uber contra la corrupción.» *El Universal*, 1 de junio de 2015. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/articulo/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/2015/06/1/uber-contra-la-corrupcion>>. Francisco Olán. «Reconocen transas con placas.» *Tabasco Hoy*, 23 de marzo de 2018. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<http://www.tabascohoy.com/nota/434540/reconocen-transas-con-placas>>. Luis Carlos Ugalde y Gustavo Rivera Loret de Mola. «Clientelismo electoral y la compra del voto en México.» 21 de junio de 2013. *Nexos*. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<https://www.nexos.com.mx/?p=18989%20>>. Leo Zuckerman. «La industria del clientelismo político.» *Excelsior*, 6 de julio de 2016. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/opinion/leo-zuckermann/2016/07/05/1102952>>. María Xelhuantzi López. *La tarea sindical en México: un camino sinuoso para la democracia*. México, D.F.: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2011. 15 p.

<sup>403</sup> María Xelhuantzi López. *La tarea sindical en México: un camino sinuoso para la democracia*. México, D.F.: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2011. p. 11.

mencionan que, durante las campañas electorales existen estructuras clientelares que subcontratan a personas que no están ligadas con el partido, pero cuyo objetivo es movilizar y alcanzar votos, en palabras de Loret de Mola y Ugalde, “[...] es común que los partidos subcontraten flotillas de taxistas para movilizar votantes. En la mayoría de los casos, los taxistas ofrecen sus servicios al mejor postor o a cambio de beneficios específicos en caso de ganar la elección”<sup>404</sup>. Por otra parte, en el artículo del diario *El Universal*, se menciona que los taxistas de la Ciudad de México sufren múltiples problemas, debido al mal manejo de este servicio por parte de las autoridades capitalinas, pues los conductores de taxi están expuestos a extorsiones y actos de corrupción.<sup>405</sup> Este diario subrayó que el número de unidades de taxi supera la demanda, y que estas concesiones otorgadas por el gobierno sólo provocaron la entrada de taxis en malas condiciones y al mismo tiempo, favorecieron a grupos y organizaciones. En el artículo de Leo Zuckerman para el periódico *Excelsior*, expone que en el estado de Oaxaca los taxistas forman parte de la industria clientelar, y enfatiza que la capital oaxaqueña es una de las ciudades con mayor número de unidades. Si bien, los taxistas requieren de la concesión del gobierno para trabajar, según Zuckerman, “[...] [taxistas] expiden [los permisos] a finales del sexenio para pagar el apoyo social durante las elecciones. Pero los taxistas igual se movilizan para sacarle todo lo que se pueda a los gobiernos porque saben, como los maestros, que al presionar algo se obtiene. Los campesinos siguen el mismo ejemplo: también se forman en la fila para recibir apoyos”<sup>406</sup>. Por último, el diario *Hoy Tabasco*, con fecha del 23 de marzo de 2018, expuso el momento cuando líderes transportistas reconocieron que, el entonces titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Agustín Silva Vidal, entregó placas a uniones de taxistas, según Humberto Álvarez Morales, vocero de la Alianza Mexicana de Organizaciones Transportistas (Amotac) “[...]la entrega de placa "en lo oscuro" es un hecho, porque en sus rutas aparecieron otras unidades autorizadas sin previo aviso”<sup>407</sup>. La conceptualización puntual por medio de María Xelhuantzi López, y estas notas periodísticas, previo a continuar reseñando las relaciones discordantes entre taxistas y conductores de Uber, permiten hacer referencia sobre otro mecanismo desde el cual, el poder puede ser ejercido en el tema de las concesiones de taxi y su manejo en algunas ocasiones de manera clientelar.<sup>408</sup>

---

<sup>404</sup> Luis Carlos Ugalde y Gustavo Rivera Loret de Mola. «Clientelismo electoral y la compra del voto en México.» 21 de junio de 2013. *Nexos*. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<https://www.nexos.com.mx/?p=18989%20>>.

<sup>405</sup> Este dato se analiza a profundidad en el capítulo cuarto de este proyecto cuando se analicen las entrevistas realizadas tanto a conductores de Uber como al conductor de taxi.

<sup>406</sup> Leo Zuckerman. «La industria del clientelismo político.» *Excelsior*, 6 de julio de 2016. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/opinion/leo-zuckermann/2016/07/05/1102952>>.

<sup>407</sup> Francisco Olán. «Reconocen transas con placas.» *Tabasco Hoy*, 23 de marzo de 2018. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<http://www.tabascohoy.com/nota/434540/reconocen-transas-con-placas>>.

<sup>408</sup> José Luis Luege Tamargo. «Uber contra la corrupción.» *El Universal*, 1 de junio de 2015. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/articulo/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/2015/06/1/uber-contra-la-corrupcion>>. Francisco Olán. «Reconocen transas con placas.» *Tabasco Hoy*, 23 de marzo de 2018. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<http://www.tabascohoy.com/nota/434540/reconocen-transas-con-placas>>. Luis Carlos Ugalde y Gustavo

No obstante, para resolver esta incógnita sobre la relación entre el corporativismo mexicano y su injerencia en el servicio tradicional de taxi en la Ciudad de México, esta investigación acudió a otros estudios, entre los que destacan la investigación de Gisela Zarembeg Lis, *¿Corporativismo informal? Organizaciones ambulantes y partidos políticos a partir de la alternancia electoral en México, Distrito Federal (2000-2005)*; la tesis doctoral de José Luis Gayosso Ramírez, *Trabajo, Identidad y Acción colectiva en el Trabajo no Clásico: Los vendedores de Tianguis en el D.F.*; la tesis doctoral de Leticia Pogliaghi, *Entre el control y la libertad: Configuraciones de Trabajo, Identidad y Acción colectiva de los taxistas de la Ciudad de México*, y por último, un artículo de Enrique de la Garza Toledo, José Luis Gayosso Ramírez y Leticia Pogliaghi, *Corporatism, Informality and Democracy in the streets of Mexico City*.<sup>409</sup>

En primera instancia, a partir de la investigación de Gisela Zarembeg Lis previamente mencionada, es posible no sólo explicar de manera precisa los perfiles de las organizaciones de comercio informal de la capital mexicana, también brinda elementos de suma importancia para el análisis del concepto clásico de corporativismo desarrollado por Schmitter<sup>410</sup>, y permite integrarlo no sólo al análisis del sistema político mexicano, sino al

---

Rivera Loret de Mola. «Clientelismo electoral y la compra del voto en México.» 21 de junio de 2013. *Nexos*. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<https://www.nexos.com.mx/?p=18989%20>>. Leo Zuckerman. «La industria del clientelismo político.» *Excelsior*, 6 de julio de 2016. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/opinion/leo-zuckermann/2016/07/05/1102952>>. María Xelhuantzi López. *La tarea sindical en México: un camino sinuoso para la democracia*. México, D.F.: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2011. 15 p.

<sup>409</sup> Véanse Enrique de la Garza Toledo, José Luis Gayosso Ramírez y Leticia Pogliaghi. «Corporatism, Informality and Democracy in the Streets of Mexico City.» *Global Labour Journal*, vol. 8. No. 3, (Septiembre 2017): pp. 219-233. Recuperado el 29 de marzo de 2019. <[file:///C:/Users/mora1/Downloads/3048-Article%20Text-7354-2-10-20170930%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/mora1/Downloads/3048-Article%20Text-7354-2-10-20170930%20(1).pdf)>. Gisela Zarembeg Lis. *¿Corporativismo informal? Organizaciones ambulantes y partidos políticos a partir de la alternancia electoral en México, Distrito Federal (2000-2005)*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales-Clacso, 2011. Leticia Pogliaghi. *Entre el Control y la Libertad: Configuraciones de Trabajo, Identidad y Acción colectiva de los Taxistas de la Ciudad de México (Tesis que para obtener el grado de Doctora en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Nacional Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2012. José Luis Gayosso Ramírez. *Trabajo, Identidad y Acción colectiva en el Trabajo no Clásico: Los vendedores de Tianguis en el D.F. (Tesis que para obtener el grado de Doctor en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Nacional Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2012.

<sup>410</sup> Para más información sobre las características formales del corporativismo de Schmitter en la realidad mexicana véanse José Luis Gayosso Ramírez. *Trabajo, Identidad y Acción colectiva en el Trabajo no Clásico: Los vendedores de Tianguis en el D.F. (Tesis que para obtener el grado de Doctor en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Nacional Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2012. pp. 239-240. Gisela Zarembeg Lis. *¿Corporativismo informal? Organizaciones ambulantes y partidos políticos a partir de la alternancia electoral en México, Distrito Federal (2000-2005)*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales-Clacso, 2011. pp. 39-42. Asimismo, si se desea profundizar en torno a este concepto, la presente investigación comparte la definición de corporativismo de Philippe C. Schmitter: “Corporatism can be defined as a system of interest representation in which the constituent units are organized into a limited number of singular, compulsory, noncompetitive, hierarchically ordered and functionally differentiated categories, recognized or licensed (if not created) by the state and granted a deliberate representational monopoly within their respective categories in exchange for observing certain controls on their selection of leaders and articulation of demands and support”. Véase Philippe Schmitter. «Still the Century of Corporatism?» *The Review of Politics*, vol. 36. No.1, (Enero 1974): pp. 93-94. Recuperado el 2 de abril de 2019.

interior del comercio informal en la Ciudad de México. Siguiendo el argumento de Gisela Zarembeg Lis, tanto José Luis Gayosso Ramírez en su tesis doctoral como en el artículo mencionado de Enrique de la Garza Toledo, José Luis Gayosso Ramírez y Leticia Pogliaghi, se analizan formas contemporáneas de estudiar el corporativismo en organizaciones de trabajadores informales como son los vendedores ambulantes y los taxistas. Estos tres estudios claramente ubican el corporativismo en México como producto de la revolución mexicana, durante el gobierno de Lázaro Cárdenas, en donde el Partido de la Revolución Mexicana (PRM), antecesor del Partido Revolucionario Institucional (PRI), organizó a la población mexicana en tres sectores: el campesino en la Confederación Nacional Campesina (CNC); el obrero en la Confederación de Trabajadores de México (CTM), y el popular en la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP).<sup>411</sup> En palabras de José Luis Gayosso:

Las organizaciones del gremio de comerciantes de la vía pública tradicionalmente se caracterizaron por sostener prácticas corporativas, pues surgen enmarcadas dentro de un contexto de un Estado social autoritario en el que el Estado poseía el control de las organizaciones de la sociedad civil, a través de su partido, el PRI. [...] Uno de los sectores que el PRI aglutinó y controló fue el de las organizaciones urbanas populares, en donde se cumplían a cabalidad los rasgos característicos del corporativismo definido por Schmitter [...] Tradicionalmente, las organizaciones de comerciantes ambulantes y semifijos, como el caso de los tianguis y mercados sobre ruedas, formaban parte de la estructura corporativa del PRI a través de la Confederación Nacional de Organizaciones Populares (CNOP), que era la instancia partidaria que aglutinaba las organizaciones tanto urbano populares –denominadas organizaciones ciudadanas– como gremiales de profesionistas, pequeños y medianos empresarios y comerciantes establecidos, así como aquellos sectores que quedaban excluidos de las grandes corporaciones correspondientes a los obreros (CTM) y los campesinos (CNC) pero cuyos integrantes se dedicaban a actividades laborales urbanas de tipo informal: comerciantes de vía pública, taxistas, boleros, etc.[...]<sup>412</sup>

En un segundo momento, los tres textos mencionados ubican con precisión la transformación que sufrió el corporativismo formal debido no sólo a la reconversión productiva de los años 70 y 80, sino a la transición democrática que ocurrió a finales del siglo XX y ya entrado el siglo XXI tanto en la capital mexicana con la llegada del Partido de la Revolución Democrática (PRD) al poder, y a nivel nacional con la victoria presidencial del Partido Acción Nacional (PAN). Según Gisela Zarembeg Lis, la alternancia trajo consigo la fragmentación, la competencia y el reemplazo tanto en los liderazgos como en las

---

<<http://www.rochelleterman.com/ComparativeExam/sites/default/files/Bibliography%20and%20Summaries/Schmitter%201974.pdf>>.

<sup>411</sup> Gisela Zarembeg Lis. *¿Corporativismo informal? Organizaciones ambulantes y partidos políticos a partir de la alternancia electoral en México, Distrito Federal (2000-2005)*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales-Clacso, 2011. Enrique de la Garza Toledo, José Luis Gayosso Ramírez y Leticia Pogliaghi. «Corporatism, Informality and Democracy in the Streets of Mexico City.» *Global Labour Journal*, vol. 8. No. 3, (Septiembre 2017): pp. 219-222. Recuperado el 29 de marzo de 2019. <[file:///C:/Users/mora1/Downloads/3048-Article%20Text-7354-2-10-20170930%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/mora1/Downloads/3048-Article%20Text-7354-2-10-20170930%20(1).pdf)>. José Luis Gayosso Ramírez. *Trabajo, Identidad y Acción colectiva en el Trabajo no Clásico: Los vendedores de Tianguis en el D.F. (Tesis que para obtener el grado de Doctor en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Nacional Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2012. pp. 238-241.

<sup>412</sup> José Luis Gayosso Ramírez. *Trabajo, Identidad y Acción colectiva en el Trabajo no Clásico: Los vendedores de Tianguis en el D.F. (Tesis que para obtener el grado de Doctor en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Nacional Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2012. pp. 239-240.

organizaciones corporativas clásicas adheridas al PRI. Mediante una regla emitida por parte del gobierno del PRD, en la Ciudad de México se permitió la posibilidad de formar con tan sólo 10 personas una Asociación Civil (A.C.), en palabras de Gisela: “El objetivo de esta estrategia [...] fue el de fragmentar los grandes monopolios de organizaciones dirigidas por líderes asociados al PRI”<sup>413</sup>. Por su parte, José Luis Gayosso Ramírez aunado a esta idea de la fragmentación, menciona que si bien, ocurrió un desmantelamiento del Partido-Estado (PRI) como máxima instancia corporativa, este desmantelamiento no significó el fin del corporativismo, pero sí su transformación<sup>414</sup>:

De esta manera, la relación corporativa entre la sociedad política y las organizaciones de la sociedad civil sigue existiendo y operando eficazmente aunque sin la intermediación obligada de un partido único, sino de una diversidad limitada de partidos, y, lo que es la transformación principal, mediante el establecimiento de una relación directa entre el gobierno y las organizaciones sociales, estén vinculadas o no orgánicamente con partidos políticos.<sup>415</sup>

De este modo, y como alude José Luis Gayosso, se realiza un corporativismo flexible en el sentido que una o varias agrupaciones pueden estar relacionadas con más de un partido político. Por lo tanto, es que existe mayor competencia entre líderes, lo que ocasiona que surjan y desaparezcan nuevas organizaciones. Y como indica Gayosso, el corporativismo continúa operando, pero esta vez de forma flexible, puesto que, así como existen liderazgos y organizaciones que realizan negociaciones con el Estado, aparecen otras con una visión independiente, es decir, que evitan mantener contacto con el Estado corporativo. Estas reflexiones en torno al tránsito del corporativismo clásico al corporativismo informal y al corporativismo flexible también pueden expresarse en el servicio de taxi en la Ciudad de México, no obstante, es necesario ahondar en ello.<sup>416</sup>

Previamente analizado el tránsito del corporativismo formal al corporativismo flexible al interior del comercio informal, es menester acudir a la tesis doctoral de Leticia Pogliaghi y al artículo de Enrique de la Garza Toledo, José Luis Gayosso Ramírez y Leticia Pogliaghi, *Corporatism, Informality and Democracy in the streets of Mexico City*, ya que

---

<sup>413</sup> Gisela Zarembeg Lis. *¿Corporativismo informal? Organizaciones ambulantes y partidos políticos a partir de la alternancia electoral en México, Distrito Federal (2000-2005)*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales-Clacso, 2011. p. 44.

<sup>414</sup> Gisela Zarembeg Lis. *¿Corporativismo informal? Organizaciones ambulantes y partidos políticos a partir de la alternancia electoral en México, Distrito Federal (2000-2005)*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales-Clacso, 2011. pp. 40-44. José Luis Gayosso Ramírez. *Trabajo, Identidad y Acción colectiva en el Trabajo no Clásico: Los vendedores de Tianguis en el D.F. (Tesis que para obtener el grado de Doctor en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Nacional Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2012. pp. 241-244. Enrique de la Garza Toledo, José Luis Gayosso Ramírez y Leticia Pogliaghi. «Corporatism, Informality and Democracy in the Streets of Mexico City.» *Global Labour Journal*, vol. 8. No. 3, (Septiembre 2017): pp. 219-222. Recuperado el 29 de marzo de 2019. <file:///C:/Users/mora1/Downloads/3048-Article%20Text-7354-2-10-20170930%20(1).pdf>.

<sup>415</sup> José Luis Gayosso Ramírez. *Trabajo, Identidad y Acción colectiva en el Trabajo no Clásico: Los vendedores de Tianguis en el D.F. (Tesis que para obtener el grado de Doctor en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Nacional Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2012. p. 243.

<sup>416</sup> José Luis Gayosso Ramírez. *Trabajo, Identidad y Acción colectiva en el Trabajo no Clásico: Los vendedores de Tianguis en el D.F. (Tesis que para obtener el grado de Doctor en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Nacional Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2012. pp. 243-245.

ambos textos permiten estudiar con precisión el corporativismo contemporáneo en organizaciones de trabajadores informales, específicamente, para el caso de los taxistas.

Leticia Pogliaghi en su tesis doctoral comenta que no es nuevo mencionar que las organizaciones de taxistas están relacionadas con partidos políticos y que brindan su apoyo a ciertos candidatos a cambio de concesiones. No obstante, la investigadora advierte que este tipo de afirmaciones deben pensarse con cuidado, pues sólo 30 por ciento del total de taxistas capitalinos están asociados o son adherentes a algún tipo de organización. Sumado a esto, arguye la investigadora que existen alrededor de 400 organizaciones de taxistas de la Ciudad de México, lo que expresa una gran heterogeneidad entre las agrupaciones de taxistas, en palabras de Leticia<sup>417</sup>:

Algunas organizaciones se encuentran adheridas a partidos políticos; en otras los líderes pertenecen a algún partido, pero de manera individual y a título personal, no como organización; otras se declaran apartidarias, pero a veces pueden realizar actividades políticas hacia dentro y fuera de la agrupación; otras se manifiestan independientes sin ninguna participación o relación política –aunque en algunas declaradas independientes si algún “amigo” del dirigente se presenta como candidato, la organización puede apoyarlo.<sup>418</sup>

En el artículo realizado por De la Garza, Gayosso y Pogliaghi mencionan que en algunas ocasiones los taxistas se organizan voluntariamente para generar más ingresos, trabajar con mayor seguridad y para entablar conversación con otros conductores de taxi. Es decir, los taxistas se organizan internamente e incluso adoptan estatutos y una ideología, sin embargo, estas organizaciones pueden definirse como agrupaciones que sirven meramente para mediar entre autoridades capitalinas y los taxistas. Por otra parte, aunque comparten problemas y experiencias laborales, y como expresan los tres investigadores, esto no significa que los taxistas se agrupen o que la mayoría se adhiera a alguna organización, pues influyen otros factores como son la desconfianza hacia las dirigencias; haber participado previamente en un organización y que posteriormente no se hayan cumplido las expectativas del taxista; el desprestigio hacia el sindicalismo; las prácticas antidemocráticas por parte de las dirigencias así como el enriquecimiento individual por parte de los líderes, y por último la poca adherencia y falta de coordinación entre taxistas, puesto que, como se mencionó con anterioridad, sólo 30 por ciento del total está adherido a alguna organización gremial. Finalmente, aunque sí existen prácticas clientelares en donde se intercambian favores por concesiones y algunos privilegios. Por otro lado, existen organizaciones donde incluso

---

<sup>417</sup> Leticia Pogliaghi. *Entre el Control y la Libertad: Configuraciones de Trabajo, Identidad y Acción colectiva de los Taxistas de la Ciudad de México (Tesis que para obtener el grado de Doctora en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Nacional Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2012. pp. 299-300 y 310-315. Enrique de la Garza Toledo, José Luis Gayosso Ramírez y Leticia Pogliaghi. «Corporatism, Informality and Democracy in the Streets of Mexico City.» *Global Labour Journal*, vol. 8. No. 3, (Septiembre 2017): p. 226. Recuperado el 29 de marzo de 2019. <file:///C:/Users/moral/Downloads/3048-Article%20Text-7354-2-10-20170930%20(1).pdf>.

<sup>418</sup> Leticia Pogliaghi. *Entre el Control y la Libertad: Configuraciones de Trabajo, Identidad y Acción colectiva de los Taxistas de la Ciudad de México (Tesis que para obtener el grado de Doctora en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Nacional Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2012. p. 300.



reciben algún tipo de castigo por parte del gobierno, ya que estas agrupaciones no se adhieren o se deslindan de las políticas corporativas del gobierno.<sup>419</sup>

En conclusión, con base en este artículo, las prácticas corporativas formales se definían por traer consigo formas de subordinación y dependencia por parte de la población hacia el Partido-Estado. Sin embargo, y siguiendo las ideas de De la Garza, Pogliaghi y Gayosso, hoy en día el gobierno de la Ciudad de México ya no pertenece al PRI, por lo tanto la relación se gesta entre el gobierno local y una enorme cantidad de organizaciones heterogéneas; asimismo, estas relaciones no están fundamentadas en proyectos a nivel nacional, es decir, sólo se exigen beneficios para los taxistas y sus agrupaciones, donde habría que recordar una vez más que 70 por ciento del total de taxistas no están organizados y existe una falta de coordinación entre agrupaciones, y por último que no hay una sola organización que represente a todas las demás, esto significa que no hay monopolio de representación. Por lo tanto, y desde estos estudios, pudo responderse la incógnita sobre el corporativismo mexicano y su injerencia en el servicio de taxi tradicional en la Ciudad de México.<sup>420</sup>

Después de realizar algunas puntualizaciones y referencias en torno al papel del corporativismo mexicano sobre el servicio de taxi, es necesario retomar las acciones ocurridas en la Ciudad de México ante la llegada de Uber. Como se mencionó un par de párrafos arriba, a final del 2014, autoridades capitalinas implementaron operativos y sanciones a conductores de Uber y Cabify. No obstante, durante los primeros meses del año 2015, estas sanciones se removieron, por lo que, en el mes de abril detonó una protesta por parte de la TOCDMX frente a la PGJDF, pues la organización de taxistas nuevamente expuso que ambas empresas violaban los artículos 258 y 260 de la Ley de Movilidad del 2014. En la entrevista que realizó el diario *Excelsior* al vocero de la TOCDMX, Daniel Medina, expuso que, con la entrada de las aplicaciones, las pérdidas para los taxistas ascienden a 24 millones de pesos. Pocas semanas después, al no haber respuesta por parte de las autoridades capitalinas, el 25 de mayo de 2015, aproximadamente 5 mil dueños y operadores de taxis, y 140 organizaciones bloquearon durante más de tres horas avenidas principales de la Ciudad de México. En el contingente de taxistas participaron alrededor de 500 personas y 80 automóviles, cuya ruta partió del Ángel de la Independencia con dirección al Zócalo de la capital. Los inconformes exigieron al entonces titular de la Semovi, Rufino H. León Tovar y al jefe de gobierno Miguel Ángel Mancera, que ejecutaran acciones para remover el servicio de aplicaciones ya que, según los taxistas, éstas operan de manera ilegal o *pirata*. Para el mes de julio de 2016, la TOCDMX se unió al frente internacional contra Uber y Cabify, en donde

---

<sup>419</sup> Enrique de la Garza Toledo, José Luis Gayosso Ramírez y Leticia Pogliaghi. «Corporatism, Informality and Democracy in the Streets of Mexico City.» *Global Labour Journal*, vol. 8. No. 3, (Septiembre 2017): pp. 226-228. Recuperado el 29 de marzo de 2019. <file:///C:/Users/mora1/Downloads/3048-Article%20Text-7354-2-10-20170930%20(1).pdf>.

<sup>420</sup> Enrique de la Garza Toledo, José Luis Gayosso Ramírez y Leticia Pogliaghi. «Corporatism, Informality and Democracy in the Streets of Mexico City.» *Global Labour Journal*, vol. 8. No. 3, (Septiembre 2017): pp. 228-229. Recuperado el 29 de marzo de 2019. <file:///C:/Users/mora1/Downloads/3048-Article%20Text-7354-2-10-20170930%20(1).pdf>.

participaron con taxistas de España, Francia, Colombia y Brasil con el objetivo de coordinar acciones en contra de las empresas multinacionales.<sup>421</sup>

Lamentablemente, desde que comenzaron las movilizaciones en la Ciudad de México, también fueron escalando los actos de violencia entre conductores de Uber y taxistas. Como fue el caso ocurrido el 28 de julio de 2015, cuando en las inmediaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, conductores de taxis y habitantes de la zona del Peñón de los Baños destruyeron cinco automóviles que estaban prestando un servicio de traslado por parte de las empresas Uber y Cabify. También, así como agredieron a los conductores de los vehículos particulares, los agresores expusieron que estas empresas ocasionaron la disminución del 50 por ciento de los ingresos de las familias de esta zona. Empero, estos enfrentamientos no sólo han ocurrido en la Ciudad de México, de igual forma en otras ciudades de la república mexicana. Por ejemplo, el altercado entre taxistas y conductores Uber en la Central Camionera de Ciudad Juárez, Chihuahua. La trifulca ocurrió después de que un conductor de Uber dejara pasajeros en la Central Camionera, pues posteriormente fue cercado y agredido por taxistas. Horas después, arribaron conductores de Uber e inició la batalla campal. Como resultado, la Secretaría de Seguridad Pública Municipal realizó más de treinta detenciones. Un último caso sucedió el 26 de octubre de 2017 en Cancún, Quintana Roo, cuando dos taxistas reclamaban a un conductor de Uber por haber realizado un servicio, este último al ver que se acercaban los inconformes aceleró, y en su intento por huir, presuntamente arrolló a los dos taxistas, lo peor de este suceso fue que uno de ellos perdió la vida. Momentos después, taxistas se juntaron y manifestaron en la Fiscalía General del Estado, ubicada en la ciudad de Cancún.<sup>422</sup>

---

<sup>421</sup> Angélica Ferrer. «Taxistas contra Uber: la pelea por los pasajeros en el DF.» *Milenio*, 1 de enero de 2016. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<http://www.milenio.com/estados/taxistas-contra-uber-la-pelea-por-los-pasajeros-en-el-df>>. Expansión. «10 datos sobre la ruta que ha seguido Uber en la Ciudad de México.» *Expansión*, 13 de abril de 2016. Recuperado el 18 de julio de 2018. <<https://expansion.mx/empresas/2016/04/12/10-datos-sobre-la-ruta-que-ha-seguido-uber-en-la-ciudad-de-mexico>>. María Fernanda Navarro. «Paralizan la ciudad por taxis pirata; acusan inacción de autoridades.» *Excelsior*, 25 de mayo de 2015. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/05/26/1025893>>. Phenélope Aldaz. «Crean en DF frente contra Uber y Cabify.» *El Universal*, 6 de julio de 2015. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/2015/07/6/crean-en-df-frente-contra-uber-y-cabify>>.

<sup>422</sup> Angélica Ferrer. «Taxistas contra Uber: la pelea por los pasajeros en el DF.» *Milenio*, 1 de enero de 2016. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<http://www.milenio.com/estados/taxistas-contra-uber-la-pelea-por-los-pasajeros-en-el-df>>. Redacción, Proceso. «Taxistas y vecinos destruyen 5 autos de Uber y Cabify cerca del aeropuerto del DF.» *Proceso*, 28 de julio de 2015. Recuperado el 21 de septiembre de 2018. <<https://www.proceso.com.mx/411741/destrozan-cinco-autos-de-uber-y-cabify-cerca-del-aeropuerto-del-df>>. El Diario de Juárez. «Arman pelea campal taxistas y conductores de Uber en la Central.» *El Diario de Juárez*, 06 de octubre de 2017. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <[http://diario.mx/Local/2017-10-05\\_386bc586/arman-pelea-campal-taxistas-y-conductores-de-uber-en-la-central/](http://diario.mx/Local/2017-10-05_386bc586/arman-pelea-campal-taxistas-y-conductores-de-uber-en-la-central/)>. Daniel Domínguez. «Se arma campal entre taxistas y choferes de Uber.» *El Diario de Juárez*, 05 de octubre de 2017. Recuperado el 21 de septiembre de 2018. <[http://diario.mx/Local/2017-10-05\\_fb738984/se-arma-campal-entre-taxistas-y-choferes-de-uber/](http://diario.mx/Local/2017-10-05_fb738984/se-arma-campal-entre-taxistas-y-choferes-de-uber/)>. Luiz Varela. «Pelean Uber y taxistas 2 horas; detienen a 50.» *El Mexicano*, 6 de octubre de 2017. Recuperado el 21 de septiembre de 2018. <<https://www.periodicoelmexicano.com.mx/local/pelean-urber-y-taxistas-2-horas-detienen-a-50>>. Adriana Varillas. «Escala conflicto entre taxistas y Uber en Cancún;

Para efectos de esta investigación y como se expuso con anterioridad, el objeto de analizar los conflictos entre taxistas y conductores de Uber no es para desarrollar juicios de valor o morales sobre quién tiene razón y quién no. Al contrario, el proyecto de tesis muestra estos conflictos para que ambas posturas encuentren puntos en común, pues si bien, tienen regulaciones distintas por parte de las autoridades, ambos tipos de conductores realizan trabajos por cuenta propia, están expuestos a la inseguridad, al alza del precio de la gasolina, a jornadas de trabajo extenuantes, interactúan con usuarios y brindan un servicio de traslado. Por lo cual, aunque cuentan con requisitos gubernamentales distintos, es menester incentivar el diálogo.<sup>423</sup> Como manifestó el conductor de servicio de taxi, Raúl, para una entrevista realizada por la presente investigación: “No soy taxista, soy servidor público [...] [y con respecto a los conductores de Uber] El cliente sabrá con quién le sirve mejor y con ese se va a ir. Todos tenemos derecho a buscar la comida”<sup>424</sup>.

En conclusión, a lo largo de este capítulo se analizaron minuciosamente las estrategias de la empresa multinacional Uber no sólo al interior del corporativo, sino en sus tácticas de infiltración en los mercados locales, donde se detalló el *modus operandi* de la empresa con sus filiales y sus tácticas secretas de arribo, hasta lograr una base estable de usuarios y socios donde pueda contrarrestar las medidas legales de los gobiernos. A su vez, en este capítulo se expuso el nombre de la razón social o filial (*Uber Technology & Software México S.A. de C.V.*) y el nombre del “embajador” (Rodrigo Arévalo) de Uber en México. Se explicaron las tres regulaciones por parte del gobierno capitalino sobre Uber, en el 2014 con la prohibición, en el 2015 con el *Decreto Uber* y en el 2017 con la salida de *UberPOOL*. Ante todos estos ejercicios de poder por parte de la empresa y del gobierno, el actual proyecto de tesis brindó diversos ejemplos de movilizaciones y organizaciones, es decir, resistencias por parte de socios y conductores de Uber a nivel internacional y en la Ciudad de México. Por último, también se desarrollaron las condiciones adversas desiguales que mantienen conductores de taxi y conductores de Uber, pues si bien, están expuestos a problemáticas similares, el tener marcos normativos distintos ha ocasionado actos discordantes entre ambos. De hecho, en el cuarto capítulo se describen de manera sistemática y rigurosa las funciones y la situación

---

hay un muerto.» *El Universal*, 26 de octubre de 2017. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/estados/escala-conflicto-entre-taxistas-y-uber-en-cancun-hay-un-muerto>>.

Publimetro. «Pelea entre conductor de Uber y taxistas en Cancún deja un muerto.» *El Publimetro*, 27 de octubre de 2017. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<https://www.publimetro.com.mx/mx/quintana-roo/2017/10/27/pelea-conductor-uber-taxistas-cancun-deja-muerto.html>>.

<sup>423</sup> Javier Cisneros. «7 razones por las que los taxistas quieren fuera a Uber.» *El Economista*, 12 de octubre de 2016. Recuperado el 25 de septiembre de 2018. <<https://www.economista.com.mx/politica/7-razones-por-las-que-los-taxistas-quieren-fuera-a-Uber-20161012-0120.html>>. Juan Fernando Lara. «Taxis vs Uber: Conductores en dos bandos sufren mismas penurias.» *La Nación*, 15 de julio de 2018. Recuperado el 25 de septiembre de 2018. <<https://www.nacion.com/el-pais/servicios/taxis-vs-uber-conductores-en-dos-bandos-sufren/GYBDINDZIVGKXGYWWGDTJQD72E/story/>>. Enrique Martínez y Morales. «Uber vs. taxis, el dilema.» *Milenio*, 18 de mayo de 2015. Recuperado el 25 de septiembre de 2018. <<http://www.milenio.com/opinion/enrique-martinez-morales/columna-enrique-martinez-morales/uber-vs-taxis-el-dilema>>.

<sup>424</sup> Raúl. *Extracto de entrevista a taxista*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018.

laboral en la que se encuentran, así como los ejercicios de poder que traspasan a ambos tipos de conductores.

Por lo tanto, aunque el primer capítulo conforma la dimensión teórica y conceptual, y el segundo es la investigación documental sobre cómo funciona la empresa Uber y su arribo a la Ciudad de México. El siguiente capítulo es el apartado metodológico de la tesis, donde a partir del estudio empírico de caso, se emplean las herramientas de la observación y de la entrevista para recaudar información que permita sustentar todo el cuerpo conceptual del primer capítulo y entender, de primera mano, los ejercicios de poder que atraviesan a socios y conductores de la empresa Uber en la Ciudad de México.

### Capítulo III. Estudio empírico de caso

*Las verdades son los pensamientos de los hombres traducidos en palabras y por ello no existen más que para el espíritu o el pensar. Son producciones de los hombres y de las criaturas humanas; si se hace de ellas revelaciones divinas, se me hacen extrañas y, aunque sean mis propias criaturas, se alejan de Mí inmediatamente después del acto de la creación.*

Max Stirner<sup>425</sup>

Para elaborar el presente proyecto de investigación, éste se divide en cuatro capítulos. Mientras que, el primer capítulo conforma todo el soporte teórico y conceptual sobre el cual se apoya esta tesis, el segundo capítulo es la investigación documental y normativa sobre cómo funciona la empresa Uber a nivel internacional y, específicamente, en la Ciudad de México. El capítulo actual es, como lo expresa su título, la dimensión metodológica, que significa los procedimientos y pasos que se emplean para descifrar las relaciones de poder que se ejercen sobre el objeto de estudio que es el conductor de la empresa Uber.

Para llevar a cabo este objetivo es menester emplear un método, una estrategia de investigación y tres herramientas de recolección de información que permitan sustentar el aparato teórico y así esclarecer los ejercicios de poder que atraviesan y afectan a los socios y conductores de la empresa Uber. Por tal motivo, la actual investigación se basa en el método de estudio de caso desarrollado en los textos de Hans Gundermann Kröll, *El método de los estudios de caso*, y del texto de Robert Stake, *Investigación con estudio de casos*. Asimismo, se sustenta en la *estrategia marxista* del “método de la economía política”, en los textos de Carlos Marx, *Contribución a la Crítica de la Economía Política*, y en el texto de Enrique de la Garza Toledo, *El método del concreto-abstracto-concreto*. Para realizar la recolección de datos se utiliza el texto de Fortino Vela Peón, *Un acto metodológico básico de la investigación social: la entrevista cualitativa*. Posteriormente, se explica la forma de armado sobre el cuestionario de preguntas y, finalmente, el universo de investigación.<sup>426</sup>

---

<sup>425</sup> Max Stirner. *El Único y su Propiedad*. Buenos Aires: Editorial Reconstruir, 2007. p. 352.

<sup>426</sup> Se agradece a Eduardo Vargas Escobar por compartir con la presente investigación su tesis para obtener el grado de maestro. Véase Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 37-71.

### 3.1 El método y la estrategia

Para realizar esta investigación se optó por el método del estudio de caso, pues, no sólo permite aprehender de forma estricta y exhaustiva un objeto de estudio, sino que, también, posibilita hacerlo de forma dinámica. Como explica Hans Gundermann Kröll, el estudio de caso es el estudio de lo particular, es describir y explicar el cómo y el porqué. A su vez, el estudio de caso reconoce dos polaridades de las cuales surgen cuatro versiones sobre la noción de caso. Las dos polaridades son, por una parte, si los casos implican meramente unidades empíricas o construcciones teóricas, por la otra, si los casos son acentuaciones particulares que se desarrollan durante la investigación o si bien, son elaboradas fuera del proceso de investigación. Del cruce de ambas polaridades surgen cuatro tipos o variantes sobre la noción de caso: a) casos que se exponen como entidades empíricas específicas y se desarrollan con base en el desarrollo de la investigación; b) casos que se exponen como entidades empíricas generales, convencionales y previas a una investigación particular; c) casos que se exponen como construcciones teóricas específicas, pero son el resultado del intercambio teórico y de evidencia durante el desarrollo de una investigación, y d) casos que se expresan como construcciones teóricas, pero de carácter general ya establecidas.<sup>427</sup>

De las cuatro versiones, la actual investigación escogió el inciso “c”, ya que textualmente indica que son los “casos que corresponden a construcciones teóricas específicas resultantes del intercambio entre teoría y evidencia en el curso de una investigación [...]”<sup>428</sup>. Lo cual significa que, durante el trascurso de la investigación se emplea la *estrategia marxista*<sup>429</sup>, pues permite realizar abstracciones sin desprenderse de la realidad, es decir, no perder de vista el objeto de estudio, y por consecuencia, mostrar en cada abstracción evidencia concreta. Es lo que Carlos Marx denominó “el método de la economía política”, en palabras del filósofo alemán, “[...] el método que consiste en elevarse de lo abstracto a lo concreto es para el pensamiento sólo la manera de apropiarse lo concreto, de reproducirlo como un concreto espiritual”<sup>430</sup>. O, como explica Enrique de la Garza Toledo, es ir de lo concreto real a lo concreto pensado en dos fases que son el proceso del conocimiento. La primera fase se denomina investigación, y es ir de lo concreto real a lo

---

<sup>427</sup> Hans Gundermann Kröll. «El método de los estudios de caso.» Tarrés, María Luisa (coord.). *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México, Distrito Federal: Colegio de México: FLACSO, 2013. pp. 231-239.

<sup>428</sup> *Ibid.*, p. 234

<sup>429</sup> Para Enrique de la Garza Toledo, la estrategia marxista “[...] es una de las estrategias reconstructivas de lo concreto en el pensamiento, entendida como creación de teoría para cada objeto [...]” Ver en Enrique de la Garza Toledo. «El método del concreto abstracto concreto.» De la Garza Toledo, Enrique. *La metodología configuracionista para la investigación social*. Ciudad de México: UAM-I: Editorial Gedisa, 2018. p. 90.

<sup>430</sup> Karl Marx. *Contribución a la Crítica de la Economía Política*. México: siglo veintiuno editores, 2016. p. 301.

abstracto, mientras la segunda, consiste en ir de lo abstracto a lo concreto pensado, a este paso se le llama exposición.<sup>431</sup>

La abstracción es de vital importancia debido a que es un desmembramiento de lo concreto real que se gesta en la mente a partir de conceptos, en donde la imagen abstracta no logra anteponerse a lo concreto real, según De la Garza, “[...] el concepto puede ser a la vez concreto, es decir, que puede expresar una realidad concreta”<sup>432</sup>. También, Carlos Marx expone lo abstracto de manera magistral al mencionar que “[...] es un producto del trabajo de elaboración que transforma intuiciones y representaciones en conceptos. El todo, tal como aparece en la mente como todo del pensamiento, es un producto de la mente que piensa y que se apropia del mundo del único modo posible [...]”<sup>433</sup>. Por tal suerte, las abstracciones son productos de lo concreto, es decir, de la realidad.<sup>434</sup>

Se eligió el inciso “c” de las versiones de la noción de caso, porque la formación de conocimiento se dirige de lo concreto a lo abstracto, lo cual, en ningún momento pretende tomar distancia del objeto de investigación, al contrario, es, como menciona Marx, transformar intuiciones en conceptos sin alejarse o apartarse del objeto de estudio, en palabras de De la Garza: “Este concreto real no sería sino la unidad dialéctica, no identificable, entre objeto y sujeto en relación práctica”<sup>435</sup>. Por lo tanto, es por medio de la práctica como se materializan los conceptos.<sup>436</sup>

Asimismo, las abstracciones en el sentido marxista son abstracciones que tienen dos restricciones: a) exponen relaciones reales, y b) están determinadas históricamente. Por lo cual, las abstracciones propuestas por Carlos Marx son abstracciones sobre la realidad social y están presentes en la vida cotidiana. Pero, para que pueda generarse el conocimiento o una teoría, tiene que ejecutarse la segunda fase del conocimiento que es la exposición, esto es, ir de lo abstracto a lo concreto pensado, es partir de categorías simples y arribar a categorías más complejas.<sup>437</sup> Según Enrique de la Garza, la exposición es la “[...] síntesis y encadenamiento progresivo y dialéctico de los múltiples aspectos de la realidad abstraída, proceso eminentemente lógico, pero sufre la confrontación periódica con lo real, durante el

---

<sup>431</sup> David Álvarez Saldaña. «Prólogo a la edición mexicana.» Marx, Carlos y Federico Engels. *La ideología alemana*. México, D.F.: Ediciones El Caballito, 2013. p. 17. Enrique de la Garza Toledo. «El método del concreto abstracto concreto.» De la Garza Toledo, Enrique. *La metodología configuracionista para la investigación social*. Ciudad de México: UAM-I: Editorial Gedisa, 2018. pp. 75-80. Nico Poulantzas. *Poder Político y Clases Sociales en el Estado Capitalista*. Madrid: Siglo Veintiuno Editores, 1997. pp. 1-10.

<sup>432</sup> Enrique de la Garza Toledo. «El método del concreto abstracto concreto.» De la Garza Toledo, Enrique. *La metodología configuracionista para la investigación social*. Ciudad de México: UAM-I: Editorial Gedisa, 2018. p. 80.

<sup>433</sup> Karl Marx. *Contribución a la Crítica de la Economía Política*. México: siglo veintiuno editores, 2016. p. 302.

<sup>434</sup> *Op., cit.*, p. 80.

<sup>435</sup> *Ibid.*, p. 78.

<sup>436</sup> *Ibid.*, pp. 78-81.

<sup>437</sup> *Ibid.*, pp. 82-85.

propio proceso reconstructivo del objeto en el pensamiento”<sup>438</sup>. En el paso de categorías simples a categorías más complejas ocurre la relación entre lo lógico y lo histórico, pues categorías simples pueden explicar una formación social más desarrollada, pero también una formación social poco desarrollada puede contener categorías complejas, por lo cual, la explicación de categorías no va en orden cronológico de aparición, sino por las dos restricciones previamente mencionadas.<sup>439</sup> La fase de la exposición puede verse ejemplificada cuando Carlos Marx ostenta que: “Sólo entonces el camino del pensamiento abstracto, que se eleva de lo simple a lo complejo, podría corresponder al proceso histórico real”<sup>440</sup>. Por último, el concreto pensado es exponer o explicar una construcción teórica sobre el objeto de investigación.<sup>441</sup>

Por lo previamente mencionado es que la presente investigación eligió el inciso “c”, para explicar los ejercicios de poder que atraviesan al conductor de la empresa Uber a partir de construcciones teóricas específicas que son resultado de abstracciones de lo concreto, es decir, es transformar percepciones en conceptos por medio del objeto de estudio que es el conductor de Uber. Cabe destacar que, el proyecto de tesis, además de elegir la variante “c” en cuanto a la noción de caso y apoyarse en la *estrategia marxista*, eligió que la finalidad del método de estudio de caso fuera de corte *intrínseco*, dado que, conforme a lo explicado por Hans Gundermann Kröll, la finalidad intrínseca significa el estudio de un caso determinado para conseguir una comprensión a mayor profundidad sobre el objeto de estudio que, en este caso, es el conductor de una empresa en específico.<sup>442</sup> Como expresa Robert Stake, el estudio intrínseco de casos se realiza “[...] porque necesitamos aprender sobre ese caso particular. Tenemos un interés intrínseco en el caso [...]”<sup>443</sup>, mientras que Gundermann Kröll explica que el caso intrínseco se elige porque quiere conocerse el caso “[...] en todas sus características”<sup>444</sup>.

Aunado a la elección de la variante “c” en cuanto a la noción de caso, apoyarse en la *estrategia marxista* y optar por la finalidad *intrínseca*, es crucial hacer énfasis en que el estudio de caso busca aprehender, estudiar, analizar de forma minuciosa y específica un caso particular. Por lo tanto y, por medio de Hans Gundermann Kröll, “Un estudio de caso sería prácticamente sinónimo de investigación cualitativa”<sup>445</sup>. Pues, conforme a este autor, las

---

<sup>438</sup> *Ibid.*, p. 85.

<sup>439</sup> *Ibid.*, pp. 85-87.

<sup>440</sup> Karl Marx. *Contribución a la Crítica de la Economía Política*. México: siglo veintiuno editores, 2016. p. 303.

<sup>441</sup> *Op., cit.*, p. 87.

<sup>442</sup> Hans Gundermann Kröll. «El método de los estudios de caso.» Tarrés, María Luisa (coord.). *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México, Distrito Federal: Colegio de México: FLACSO, 2013. p. 236.

<sup>443</sup> Robert E. Stake. *Investigación con estudio de caso*. Madrid: Ediciones Morata, 1999. p. 16.

<sup>444</sup> *Op., cit.*, p. 236.

<sup>445</sup> *Ibid.*, p. 241.



técnicas por antonomasia para recolectar información en el estudio de caso van emparejadas con la investigación cualitativa.<sup>446</sup>

Un último elemento que destaca la presente investigación para elegir el método de estudio de caso es que, bajo su guía, permite no perder de vista el objeto de estudio que es el conductor de la empresa. Además, este método, al igual que las indagaciones cualitativas, cuenta con una secuencia de investigación por medio de tres etapas de trabajo: i) el diseño de la investigación; ii) la recolección y análisis de la información recabada, y iii) la elaboración del informe. En el siguiente subapartado se desarrollan a profundidad las técnicas de recolección de información utilizadas en la actual investigación.<sup>447</sup>

### 3.1.1 Recolección de datos

Como se explicó anteriormente, este proyecto emplea un método, una estrategia de investigación y herramientas para recolectar información, estas últimas posibilitan confrontar y brindar evidencias que sustenten el apartado teórico. Por lo tanto, una vez desarrollados los primeros dos elementos (el método y la estrategia), es momento de abordar las técnicas de recolección de información.

Aunque esta tesis es de carácter cualitativo, no debe entenderse por esto una falta de control o rigor sobre el actual proyecto, al contrario, este estudio de caso selecciona tres técnicas de recolección de información. La primera es la documentación<sup>448</sup>, que se basa en consultar diversas fuentes como son estudios formales, artículos periodísticos, documentos administrativos, documentos legales, etc. Las otras dos técnicas de investigación empleadas son la observación directa, indirecta y no participante. Directa porque el actual proyecto plantea un acercamiento de manera presencial no sólo para contextualizar y acercarse al objeto de estudio, también para observar las condiciones de trabajo del conductor de Uber [véase el cuarto capítulo], para observar el funcionamiento de la aplicación [véanse capítulos uno, dos y cuatro] y finalmente, permite explicar las relaciones de poder a las que está sometido el conductor. De igual forma, se realiza observación indirecta, es decir, se acude a otras investigaciones previas que hayan observado las condiciones de trabajo de los conductores de Uber, por ejemplo, la tesis de maestría de Eduardo Vargas Escobar. Por último, si bien se planea tener contacto directo con los conductores, es menester mencionar que no será participante, lo cual significa que se recogerá información sin intervenir en la vida de los conductores de la empresa Uber. La última técnica de recopilación empleada es

---

<sup>446</sup> *Ídem.*

<sup>447</sup> *Ibid.*, p. 252.

<sup>448</sup> Se avisa al lector que esta herramienta es utilizada en conjunto con las entrevistas en profundidad y la observación directa, indirecta y no participante durante la elaboración del segundo capítulo de la actual investigación.

la entrevista en profundidad, acorde a Hans Gundermann Kröll, éstas dos (la observación y la entrevista) son utilizadas predominantemente para investigaciones cualitativas y para estudios de caso, en palabras del autor<sup>449</sup>:

La observación y la entrevista permiten en grados comparativamente más altos evitar la descontextualización de situaciones y las alteraciones en la espontaneidad de la acción y en el intercambio lingüístico. Proveen mejores medios para disminuir las modificaciones que la acción del investigador genera en los detalles característicos del foco de interés, sus relaciones contextuales y la particularidad de los condicionamientos allí existentes. Ello reviste un interés en la investigación de casos siguiendo orientaciones propiamente cualitativas para evitar la “construcción” de situaciones artificiales que de hecho no existen en la realidad.<sup>450</sup>

Aunque ya fueron mencionadas las tres técnicas de recolección de información que se utilizan en este proyecto, es menester enfatizar el papel que desempeñan las entrevistas cualitativas. Para lograr esto, se acude al autor Fortino Vela Peón, quien menciona que las entrevistas cualitativas no sólo permiten recolectar información, sino que además, son fundamentales para la construcción de conocimiento en la investigación social. Asimismo, recalca que la entrevista es un mecanismo que posibilita una interacción controlada entre personas, en palabras de Vela Peón<sup>451</sup>: “[...] un entrevistado que transmite información, y un entrevistador que la recibe, y entre ellos existe un proceso de intercambio simbólico que retroalimenta este proceso”<sup>452</sup>.

A su vez, Fortino Vela Peón explica que las entrevistas cualitativas son instrumentos perfectos para recolectar información. Sin embargo, existen diferentes tipos de entrevistas, entre las que se distinguen: las entrevistas estructuradas, no estructuradas y semiestructuradas. La actual investigación eligió el tipo de entrevistas no estructuradas, pues, permiten al observador “[...] un alto grado tanto de libertad como de profundidad”<sup>453</sup>, ya que incentivan a que el entrevistado se desenvuelva de forma cómoda, es decir, el entrevistador no ejerce dirección, sólo es un receptor que orienta la conversación. Al mismo tiempo, dentro de las entrevistas no estructuradas se encuentran la entrevista terapéutica, la entrevista etnográfica clásica y la entrevista en profundidad. Esta última es la que se emplea debido a “[...]su carácter holístico[...]”<sup>454</sup>, por ser una técnica por antonomasia de la investigación cualitativa y porque no requiere de un protocolo o calendario estricto, si no, como menciona

---

<sup>449</sup> Hans Gundermann Kröll. «El método de los estudios de caso.» Tarrés, María Luisa (coord.). *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México, Distrito Federal: Colegio de México: FLACSO, 2013. pp. 253-257. María Teresa Fuertes Camacho. «La observación de las prácticas educativas como elemento de evaluación y de mejora de la calidad en la formación inicial y continua del profesorado.» *Revista de Docencia Universitaria* (Octubre-Diciembre 2011): pp. 237-258. Recuperado el 29 de octubre de 2018. <<http://red-u.net/redu/files/journals/1/articles/248/public/248-647-1-PB.pdf>>.

<sup>450</sup> Hans Gundermann Kröll. «El método de los estudios de caso.» Tarrés, María Luisa (coord.). *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México, Distrito Federal: Colegio de México: FLACSO, 2013. pp. 253-254.

<sup>451</sup> Fortino Vela Peón. «Un acto metodológico básico de la investigación social: la entrevista cualitativa .» Tarrés, María Luisa (coord.). *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México, Distrito Federal: El Colegio de México: FLACSO, 2013. p. 65.

<sup>452</sup> *Ídem*.

<sup>453</sup> *Ibid.*, p. 69.

<sup>454</sup> *Ibid.*, p. 73.

Vela Peón: “[...] consiste en una lista general de áreas por cubrir con cada informante. [...] el investigador puede decidir cuándo y cómo aplicar algunas frases que orienten al entrevistado hacia los objetos propuestos, creando al mismo tiempo una atmósfera confortable para que el informante hable libremente”<sup>455</sup>. Por último, cabe resaltar que la modalidad de entrevista en profundidad, al igual que el método del estudio de caso, cuenta con su modelo operativo respectivo que se divide en tres etapas: a) el proceso de interacción; b) el proceso de recolección de la información, y c) el proceso de registro de datos.<sup>456</sup>

Por lo tanto, a lo largo de este trabajo de investigación se realizaron distintos modos de recolección de información como son la investigación documental, la observación (directa, indirecta y no participante) y las entrevistas en profundidad para sustentar los conceptos elaborados en el primer capítulo y así lograr desentrañar las relaciones de poder que atraviesan al conductor de Uber, pues sólo a través de la práctica es como se materializan los conceptos. Precisamente, en el siguiente subapartado se desarrolla la manera en cómo se estructuró el cuestionario de preguntas para las entrevistas.

### **3.1.2 Niveles de análisis de los conflictos y resistencias**

Para brindar evidencia, sustentar, verificar el apartado conceptual y enriquecer el contenido de la presente investigación, cuyo objetivo es explicar las relaciones de poder que atraviesan e impactan sobre el conductor de la empresa Uber, se realizaron siete entrevistas, cinco a actuales socios y conductores de Uber, a un ex chofer/conductor de Uber y a un taxista con la finalidad de conocer, de primera mano, y respaldar el marco conceptual elaborado en el primer capítulo de este proyecto.<sup>457</sup> Las entrevistas se realizaron con miras a conocer qué conflictos enfrentan los conductores y si hay alguna manera de resistir ante tales. Pues, como se vio en el capítulo primero e inicios del segundo y con base en la teoría foucaultiana, para que existan relaciones de poder deben concurrir al menos dos personas, el poder de afectar y la capacidad de resistencia del afectado. En palabras de María Inés García Canal, “[...] la resistencia es la propiedad que tiene todo cuerpo de reaccionar o de oponer una fuerza en el sentido contrario y semejante a la acción de otro cuerpo. [...] El sujeto nace resistiendo, y es en esta capacidad de reacción donde se constituye como tal, donde construye el tiempo de la experiencia”<sup>458</sup>.

---

<sup>455</sup> *Ibid.*, p. 74.

<sup>456</sup> *Ibid.*, pp. 73-74.

<sup>457</sup> La cuestión sobre las características del trabajo de campo y el universo de investigación se desarrollan en el siguiente subapartado.

<sup>458</sup> María Inés García Canal. *Foucault y el poder*. México: UAM-X, 2010. p. 42.

Para descifrar estos ejercicios de poder sobre el conductor, se realizó un cuestionario de preguntas específico que, con base en el marco conceptual, permitió indagar los conflictos y resistencias a los que se enfrentan los conductores de Uber durante el tiempo de trabajo y fuera de éste. Por tal motivo, la actual investigación eligió cuatro niveles de análisis que posibilitan comprender de manera oportuna y a profundidad, dónde y cómo perciben los conductores de Uber mayores conflictos en materia *económica, tecnológica, política y personal*, y de qué forma resisten ante tales ejercicios. Es importante mencionar que se optó por estos cuatro niveles de análisis porque, para fines y juicio de esta investigación, éstos se encuentran imbricados en la formación social históricamente determinada al interior de un modo de producción que cuenta a su vez con relaciones sociales específicas en esta época (esta empresa está inserta en el modo de producción capitalista, pero, al interior de sociedades post-industriales), por lo cual, prestar mayor atención a la cuestión política que a la cuestión tecnológica o, a cualquiera de los otros niveles de análisis, puede ocasionar que se pierdan de vista elementos claves, que conlleven al descubrimiento de los ejercicios de poder y resistencias sobre el conductor de la empresa Uber.

Se escogió el nivel *económico* porque es la base sobre la que se produce y reproduce el tipo de trabajo en cuestión, son relaciones donde se generan las condiciones para producir la vida material y al mismo tiempo, tienen amplio impacto en la esfera de la circulación del capital, es el lugar donde actúan las clases sociales. La estructura económica está compuesta por a) la fuerza de trabajo; b) medios de producción, y c) el no obrero. Estos tres elementos constituyen la estructura económica y pueden combinarse a su vez con una doble relación a) la relación de apropiación (fuerzas productivas-relación entre medios de producción y los trabajadores durante el proceso de trabajo) y b) la relación de propiedad (las relaciones de producción-intervención del no obrero en donde puede ser propietario de los medios, de los trabajadores o incluso de ambos), según Carlos Marx<sup>459</sup>:

En la producción social de su existencia, los hombres establecen determinadas relaciones, necesarias e independientes de su voluntad, relaciones de producción que corresponden a un determinado estadio evolutivo de sus fuerzas productivas materiales. La totalidad de esas relaciones de producción constituye la estructura económica de la sociedad [...] <sup>460</sup>

Se consideró el nivel *político* puesto que, a juicio de la presente investigación, es donde se desarrolla la práctica política en el interior de las estructuras políticas, en palabras de Nicos Poulantzas “[...] las estructuras políticas -lo que se llama superestructura política- de un modo de producción y de una formación social constituyen *el poder institucionalizado del Estado*”<sup>461</sup>. La estructura política está conformada por dos niveles autónomos, por la

---

<sup>459</sup> David Álvarez Saldaña. «Prólogo a la edición mexicana.» Marx, Carlos y Federico Engels. *La ideología alemana*. México, D.F.: Ediciones El Caballito, 2013. p. 22. Nicos Poulantzas. *Poder Político y Clases Sociales en el Estado Capitalista*. Madrid: Siglo Veintiuno Editores, 1997. pp. 21 y 114-115. Roger Bartra. *Breve diccionario de sociología marxista*. México, Distrito Federal: Editorial Grijalbo, S.A., 1973. p. 123.

<sup>460</sup> Karl Marx. *Contribución a la Crítica de la Economía Política*. México: siglo veintiuno editores, 2016. p. 4.

<sup>461</sup> Nicos Poulantzas. *Poder Político y Clases Sociales en el Estado Capitalista*. Madrid: Siglo Veintiuno Editores, 1997. p. 41.

estructura jurídica o el derecho y diversas instituciones que enlazan a la sociedad implantando concepciones, formas de pensar y actuar, sin embargo, es importante aclarar que si bien, ambos niveles son autónomos uno del otro, dependen del modo de producción y de la formación socialmente determinada. No obstante, el Estado puede funcionar relativamente independiente de la estructura económica, pues, la función principal de éste es cohesionar los niveles estructurales (económico, político, ideológico, etc.) de una formación social, esto último puede ejemplificarse en el capítulo 2 de la actual investigación en cuanto a las acciones del Estado sobre los conductores de la empresa Uber.<sup>462</sup> En palabras de Poulantzas, “[...] la estructura de lo político a la vez como *nivel específico* de una formación y como un *lugar de sus transformaciones*, y la lucha política como el “motor de la historia” que tiene por objetivo el Estado, lugar de condensación de las contradicciones de instancias separadas con temporalidades propias”<sup>463</sup>. Para sintetizar y explicar ambos niveles (el económico y el político) empleados en la presente investigación, se recupera una cita textual de Carlos Marx y Federico Engels en su obra *La ideología alemana*<sup>464</sup>:

Por lo tanto, lo cierto es que: los individuos determinados que trabajan productivamente de modo determinado, contraen estas relaciones sociales y políticas determinadas. La observación empírica tiene que exponer en cada caso único, empíricamente y sin ninguna mistificación y especulación, la conexión de la estructuración social y política con la producción. La estructuración social y el Estado resultan del proceso de vida de individuos determinados; pero de estos individuos, no como desea presentarlos la imaginación propia o ajena, sino como realmente son; es decir, como trabajan, producen materialmente, por tanto, como trabajan bajo límites, presupuestos y condiciones materialmente determinadas, e independientes de su arbitrio.<sup>465</sup>

El tercer nivel que se escogió fue el *tecnológico*, dado que, para fines de este proyecto, es decisivo sustentar todo el análisis conceptual elaborado en el primer y segundo capítulo, en torno a lo que se expresó como el hecho de que la empresa Uber es producto de la reconversión industrial de los años 70 y 80, debido a que realiza estrategias acumulativas basadas en la flexibilidad interna, externa y salarial; en el uso de cadenas globales de valor y la automatización del proceso productivo al insertar la informática y las telecomunicaciones en el proceso de trabajo. Es lo que se denominó, a partir de Carlos Marx, como el *General Intellect* o el saber social acumulado que es absorbido por el capital; es la reducción del trabajo a una abstracción en lo que llamó Rubén Trejo como capitalismo informático, que se basa en la información y el conocimiento como fuentes de valor, ya que, ambas (la información y el conocimiento) por medio de una codificación tecnológica se convierten en mercancía; o bien, lo que Daniel Bell explicó como sociedades post-industriales que se basan en los servicios y se centran en el conocimiento técnico. Asimismo, el trabajo informacional está basado en las innovaciones, o, a lo que se refiere Carlos Marx cuando explica que “La

---

<sup>462</sup> David Álvarez Saldaña. «Prólogo a la edición mexicana.» Marx, Carlos. *El dieciocho Brumario de Luis Bonaparte*. México, D.F.: Ediciones El Caballito, 2013. p. 23. Roger Bartra. *Breve diccionario de sociología marxista*. México, Distrito Federal: Editorial Grijalbo, S.A., 1973. p. 132. Nicos Poulantzas. *Poder Político y Clases Sociales en el Estado Capitalista*. Madrid: Siglo Veintiuno Editores, 1997. pp. 40-43.

<sup>463</sup> Nicos Poulantzas. *Poder Político y Clases Sociales en el Estado Capitalista*. Madrid: Siglo Veintiuno Editores, 1997. p. 45.

<sup>464</sup> David Álvarez Saldaña. «Prólogo a la edición mexicana.» Marx, Carlos y Federico Engels. *La ideología alemana*. México, D.F.: Ediciones El Caballito, 2013. p. 23.

<sup>465</sup> Carlos Marx y Federico Engels. *La ideología alemana*. México, D.F.: Ediciones El Caballito, 2013. p. 41.

invención se convierte entonces en una rama de los negocios y la aplicación de la ciencia a la producción inmediata determina las invenciones al mismo tiempo que las solicita”<sup>466</sup>. A su vez, es de suma importancia el nivel *tecnológico* porque desde el momento en que la empresa Uber introdujo al servicio de transporte individual, el uso de las TIC para llevar a cabo el servicio de alquiler de autos, al mismo tiempo inauguró novedosos métodos de control sobre el trabajo, ya sea mediante la mercadotecnia o por medio de una calificación que hace el usuario y que la empresa traduce en sanciones o incentivos virtuales, pero que repercuten en todo el trabajo, dado que, la aplicación de Uber es la herramienta principal para que el conductor logre generar ingresos tanto para él como 25 por ciento de cada viaje para la empresa, en palabras de Rubén Trejo<sup>467</sup>:

[...] la tecnología de la información genera un nuevo régimen productivo al organizar, explotar y administrar en tiempo real a la fuerza de trabajo[...] El paradigma informático integró, a lo largo de varias décadas, las más diversas e innovadoras trayectorias tecnológicas: la microelectrónica, las computadoras, las telecomunicaciones y la optoelectrónica[...]. Este desarrollo implicó un incremento de la capacidad productiva de la economía industrial y de servicios, y extendió los efectos de las TIC a los ámbitos social, cultural, lúdico y en general a la vida cotidiana.<sup>468</sup>

El cuarto y último nivel que se escogió fue el *personal*, ya que, como exponen las últimas líneas de la cita previa de Rubén Trejo, el papel que han desempeñado las innovaciones tecnológicas tienen impacto directo en la vida del trabajador no sólo porque transforman las relaciones laborales clásicas del empleo fabril, sino, porque cambian e implementan novedosas formas de relacionarse socialmente. Este dato puede corroborarse con apoyo de Carlos Marx cuando menciona que ya no es el tiempo ni el trabajo lo que determinan o fundamentan la riqueza, más bien “[...] es la apropiación de su fuerza productiva general, su inteligencia de la naturaleza y su facultad de dominarla [...] en una palabra, el desarrollo del individuo social representa el fundamento esencial de la producción y de la riqueza”<sup>469</sup>. Con base en este argumento es que pueden hilarse los conceptos del trabajo inmaterial, trabajo autónomo y trabajo no clásico porque gracias a este saber social acumulado que es apropiado por el capital, ahora la jornada de trabajo y el taller se convierten en espacios y tiempos difusos donde inclusive, las mismas herramientas de trabajo se confunden con las herramientas de ocio, de estudio o de movilidad del trabajador. La cuestión más compleja sobre esta confusión del espacio de trabajo conlleva a lo difuso del tiempo de trabajo, debido a que, se vuelve más complicado identificar o separar el tiempo de ocio y el tiempo de trabajo

---

<sup>466</sup> Carlos Marx. «El maquinismo automatizado.» Marx, Carlos. *Formas de propiedad precapitalista; el método de la economía política; el maquinismo automatizado*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular, 1978. p. 145.

<sup>467</sup> Rubén Trejo. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012. pp. 41-43. Carlos Marx. «El maquinismo automatizado.» Marx, Carlos. *Formas de propiedad precapitalista; el método de la economía política; el maquinismo automatizado*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular, 1978. pp. 145-152.

<sup>468</sup> Rubén Trejo. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012. pp. 27 y 30.

<sup>469</sup> Carlos Marx. «El maquinismo automatizado.» Marx, Carlos. *Formas de propiedad precapitalista; el método de la economía política; el maquinismo automatizado*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular, 1978. p. 148.

quedando el trabajador desterritorializado y sin un tiempo específico donde pueda organizarse para resistir los embates de este intelecto general.<sup>470</sup>

En el caso concreto que es el conductor de la empresa Uber, puede ejemplificarse con el uso del teléfono móvil y del automóvil, ya que, en el tipo de trabajo que realizan conductores de esta empresa, estos artefactos no sólo ayudan a ejecutar el trabajo, sino que, cumplen múltiples funciones en la vida privada del conductor. Por parte de lo difuso que es el tiempo de trabajo en el caso que atañe a este proyecto, se ejemplifica con el concepto de flexibilidad porque es el conductor quien elige los horarios de trabajo, es decir, éste organiza su jornada laboral de tal forma en que pueda desarrollar otras actividades que en un empleo fijo posiblemente no podría realizar; también, con respecto a lo borroso del tiempo productivo clásico, entra el tema sobre si el trabajo de conductor de Uber es efectuado en el tiempo libre o, como un segundo o tercer empleo. Por ende, al ser absorbido el saber social acumulado por el capital, logra transformar el espacio y tiempo clásicos de trabajo, lo cual, tiene repercusiones directas en la vida personal del conductor al transformar la manera en que éste se relaciona fuera del vehículo y al apagar el teléfono móvil.

Una vez expuestos el método, la estrategia, las herramientas de recolección de datos y los niveles de análisis en los que se divide el cuestionario de preguntas para recabar la información, es menester mencionar que el objeto de realizar entrevistas en profundidad consiste en generar un listado o cuestionario de preguntas que por medio de los encuentros con los informantes permita cubrir los temas tratados a lo largo de esta investigación. Por tal motivo, cada nivel de análisis contiene preguntas que buscan especificar, sustentar, verificar e incrementar el contenido de la información con base en los conceptos abordados en el primer capítulo y en la información documental recabada en el segundo capítulo en torno al funcionamiento de la empresa Uber. Para explicar los conceptos utilizados en cada nivel de análisis se realiza el siguiente cuadro para facilitar comprender las interrogantes elaboradas en el cuestionario de preguntas:

---

<sup>470</sup> Maurizio Lazzarato y Antonio Negri. «Trabajo inmaterial y subjetividad.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): p. 48. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>. Maurizio Lazzarato. «Trabajo autónomo, producción por medio del lenguaje y general intellect.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): p. 36. Recuperado el 7 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>. Maurizio Lazzarato. «Estrategias del empresario político.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): p. 64. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

Enrique de la Garza Toledo. «Trabajo no clásico y Flexibilidad.» *Caderno CRH*, vol. 26. No. 68, (mayo-agosto de 2013): p. 319. Recuperado el 3 de julio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632191007.pdf>>. Rubén Trejo. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012. p. 30.

Cuadro no. 2. Niveles conceptuales sobre el cuestionario de preguntas realizado para las entrevistas en profundidad a socios y conductores de Uber

Niveles conceptuales sobre el cuestionario para socios y conductores de Uber	Cuestionario para socios y conductores de Uber
<p>A nivel económico los siguientes conceptos abordados en el primer y segundo capítulo permiten explicar, verificar y sustentar la presente investigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ejercicios de poder ejecutados por parte de la empresa: términos y condiciones, las comisiones, tarifas e incentivos decididas unilateralmente por la empresa</li> <li>• Trabajo productivo y trabajo improductivo: ingresos del conductor de Uber, dinero que genera dinero, o dinero que genera capital, es decir, ingresos del conductor y de la empresa</li> <li>• Trabajo autónomo: en la forma renta, incentivos constantes por la empresa; las zonas de desplazamiento en la ciudad y el tiempo coinciden con la forma de vida</li> <li>• Trabajo inmaterial: el tiempo global de trabajo; el conductor se convierte en un individuo empresa, y el uso de la comunicación</li> <li>• Trabajo no clásico: se requiere del cliente para generar ingresos y producir el servicio, así como del vehículo y del teléfono inteligente</li> <li>• La reconversión industrial: estrategia de acumulación flexible por medio del <i>General Intellect</i>, uso de las telecomunicaciones y de la informática en el proceso de trabajo</li> <li>• La flexibilidad externa, interna y salarial: los gastos que conlleva prestar el servicio (gasolina, tiempo aire, mantenimiento del auto); ingresos y horas de trabajo dependen del conductor, y la empresa no tiene costos laborales por realizar el servicio</li> <li>• Conflictos y resistencias: por ejemplo, gastos más recurrentes, problemas de salud e inseguridad y cómo los resuelve el conductor</li> </ul>	<p>A nivel económico las preguntas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Habías tenido otro empleo antes de llegar a Uber?</li> <li>• ¿Cómo llegaste a este empleo?</li> <li>• ¿Es tu único empleo?</li> <li>• ¿Qué requieres (documentación del vehículo y de la persona) para ser conductor Uber?</li> <li>• ¿Estás asegurado en caso de algún accidente?</li> <li>• ¿Cuántas horas y en qué horarios y zonas acostumbras a trabajar?</li> <li>• ¿Qué papel desempeña el cliente en tu trabajo?</li> <li>• ¿Qué papel desempeña la plataforma en tu trabajo?</li> <li>• ¿Qué piensas de las tarifas, comisiones e incentivos que da la empresa?</li> <li>• ¿Qué horarios y zonas consideras que son los más peligrosos para trabajar?</li> <li>• ¿Cuántas horas trabajas a la semana y tentativamente a cuánto ascienden tus ingresos?</li> <li>• ¿Has tenido problemas de salud por realizar tu trabajo?</li> <li>• En el plano económico, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de Uber? ¿Cómo lo resuelves?</li> </ul>
<p>A nivel político los siguientes conceptos abordados en el primer y segundo capítulo permiten explicar, verificar y sustentar la presente investigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ejercicios de poder ejecutados por la empresa: términos y condiciones que encasillan al conductor como contratista independiente sin prestaciones</li> <li>• Ejercicios de poder ejecutados por parte de las autoridades de la Ciudad de México: regulaciones de los años 2014, 2015, 2017 y requisitos para llevar a cabo el servicio</li> </ul>	<p>A nivel político las preguntas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Qué opinas de los términos y condiciones de la empresa?</li> <li>• ¿Qué opinas de las regulaciones y requisitos que ha implementado el gobierno de la Ciudad de México?</li> <li>• ¿Has tenido problemas con las autoridades de la Ciudad de México por ser conductor Uber?</li> <li>• ¿En caso de haber tenido un problema legal debido a tu trabajo, la empresa Uber te ha apoyado?</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ejercicios de poder por parte del dueño (en caso de que el conductor no sea propietario del vehículo)</li> <li>• Ejercicios de poder por parte del cliente: trabajo no clásico</li> <li>• Ejercicios de poder por parte de taxistas y conductores de Uber: altercados y conflictos legales</li> <li>• Conflictos y resistencias por parte del conductor: organización con otros conductores o de manera individual en caso de problemas que surjan durante el servicio con la empresa, el gobierno, el cliente, con taxistas y conductores de Uber.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Qué hace la empresa en caso de tener problemas con un cliente y qué haces tú?</li> <li>• ¿Debido a tu trabajo has tenido problemas con otros conductores de Uber o con taxistas?</li> <li>• ¿En caso de problemas con el auto, con el cliente o con la empresa Uber, has entablado contacto con otros conductores Uber?</li> <li>• ¿Consideras que controlas tus horarios de trabajo, es decir, que eres tu propio jefe?</li> <li>• ¿Qué haces cuando estás cansado de trabajar como conductor?</li> <li>• En el plano político, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de Uber? ¿Cómo lo resuelves?</li> </ul>
<p>A nivel tecnológico los siguientes conceptos abordados en el primer capítulo permiten explicar, verificar y sustentar la presente investigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ejercicios de poder ejecutados por la empresa: términos y condiciones decididos unilateralmente</li> <li>• <i>General Intellect</i>: saber social acumulado en la aplicación, el <i>smartphone</i>, el automóvil y la estrategia de acumulación flexible fruto de la reconversión industrial</li> <li>• Trabajo inmaterial: gestión de datos e información por parte del conductor, fábrica difusa; importancia del teléfono celular, la aplicación y la mercadotecnia de Uber para construir consumidores y productores</li> <li>• Trabajo no clásico: papel que desempeña el cliente y la empresa en el control del trabajo a partir de la aplicación; el rol del automóvil y del <i>smartphone</i></li> <li>• Conflictos y resistencias: problemas en el plano tecnológico y cómo los resuelve</li> </ul>	<p>A nivel tecnológico las preguntas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Qué piensas sobre la aplicación?</li> <li>• ¿Has tenido problemas al usar la aplicación, de ser así, con quién acudes?</li> <li>• ¿Qué importancia tiene para ti tu teléfono móvil y el vehículo?</li> <li>• ¿Qué opinas sobre la mercadotecnia de la empresa?</li> <li>• ¿Qué opinas sobre el que te califique el cliente y el que tú puedas calificarlo?</li> <li>• ¿La empresa te clasifica según tu calificación?</li> <li>• En el plano tecnológico, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de Uber? ¿Cómo lo resuelves?</li> </ul>
<p>A nivel personal los siguientes conceptos abordados en el primer capítulo permiten explicar, verificar y sustentar la presente investigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ejercicios de poder extralaborales: problemas con familiares o amigos</li> <li>• Trabajo productivo e improductivo: identificación con la empresa Uber</li> <li>• Reconversión industrial: <i>General Intellect</i> o saber social acumulado en el uso del teléfono y la aplicación; fragmentación del mundo del trabajo</li> <li>• Trabajo inmaterial: tiempo global de trabajo, fábrica difusa, individuo empresa-emprendedor</li> <li>• Trabajo no clásico: papel extralaboral del automóvil y del teléfono inteligente</li> </ul>	<p>A nivel personal:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Qué es lo que más identifica a un conductor de Uber?</li> <li>• ¿Te sientes identificado con la empresa o con tu trabajo?</li> <li>• ¿Qué otras funciones realizas con el celular y con el automóvil?</li> <li>• ¿Te agrada ser conductor de Uber?</li> <li>• ¿Qué opinas sobre poder elegir tu tiempo de trabajo y el que no tengas un patrón o jefe rígido en el trabajo?</li> <li>• ¿Qué haces en tu tiempo libre?</li> <li>• ¿Has tenido problemas personales con tu familia, amigos o pareja debido al trabajo como conductor Uber?</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flexibilidad externa, interna y salarial: elección de jornada de trabajo, no contar con sitio determinado de trabajo y fragmentación de la identidad del trabajador</li> <li>• Conflictos y resistencias: problemas personales por brindar este servicio y cómo los resuelves; qué le hace falta a la aplicación para mejorar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Qué crees que le hace falta a la empresa Uber en cuanto a servicio y con el conductor?</li> <li>• En el plano personal, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de Uber? ¿Cómo lo resuelves?</li> </ul>
---	---

Fuente: elaboración propia a partir de los conceptos desarrollados en el primer y segundo capítulo de la presente investigación. Se agradece a Eduardo Vargas Escobar por compartir con la presente investigación su tesis para obtener el grado de maestro. Véase Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 186-198.

## Cuestionario para socios y conductores de Uber

**Aviso de confidencialidad:** El contenido de las preguntas es para fines meramente académicos

**Nombre:**

**Edad:**

**Modalidad de Uber:**

**Antigüedad:**

**Auto propio, de empresa o de otra persona:**

**Fecha:**

**Sitio:**

**Duración:**

**A nivel económico las preguntas son:**

- ¿Habías tenido otro empleo antes de llegar a Uber?
- ¿Cómo llegaste a este empleo?
- ¿Es tu único empleo?
- ¿Qué requieres (documentación del vehículo y de la persona) para ser conductor Uber?
- ¿Estás asegurado en caso de algún accidente?
- ¿Cuántas horas y en qué horarios y zonas acostumbras a trabajar?
- ¿Qué papel desempeña el cliente en tu trabajo?
- ¿Qué papel desempeña la plataforma en tu trabajo?
- ¿Qué piensas de las tarifas, comisiones e incentivos que da la empresa?
- ¿Qué horarios y zonas consideras que son los más peligrosos para trabajar?
- ¿Cuántas horas trabajas a la semana y tentativamente a cuánto ascienden tus ingresos?
- ¿Has tenido problemas de salud por realizar tu trabajo?
- En el plano económico, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de Uber? ¿Cómo lo resuelves?

**A nivel político las preguntas son:**

- ¿Qué opinas de los términos y condiciones de la empresa?
- ¿Qué opinas de las regulaciones y requisitos que ha implementado el gobierno de la Ciudad de México?
- ¿Has tenido problemas con las autoridades de la Ciudad de México por ser conductor Uber?
- ¿En caso de haber tenido un problema legal debido a tu trabajo, la empresa Uber te ha apoyado?
- ¿Qué hace la empresa en caso de tener problemas con un cliente y qué haces tú?
- ¿Debido a tu trabajo has tenido problemas con otros conductores de Uber o con taxistas?
- ¿En caso de problemas con el auto, con el cliente o con la empresa Uber, has entablado contacto con otros conductores Uber?
- ¿Consideras que controlas tus horarios de trabajo, es decir, que eres tu propio jefe?
- ¿Qué haces cuando estás cansado de trabajar como conductor?

- En el plano político, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de Uber? ¿Cómo lo resuelves?

A nivel tecnológico las preguntas son:

- ¿Qué piensas sobre la aplicación?
- ¿Has tenido problemas al usar la aplicación, de ser así, con quién acudes?
- ¿Qué importancia tiene para ti tu teléfono móvil y el vehículo?
- ¿Qué opinas sobre la mercadotecnia de la empresa?
- ¿Qué opinas sobre el que te califique el cliente y el que tú puedas calificarlo?
- ¿La empresa te clasifica según tu calificación?
- En el plano tecnológico, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de Uber? ¿Cómo lo resuelves?

A nivel personal:

- ¿Qué es lo que más identifica a un conductor de Uber?
- ¿Te sientes identificado con la empresa o con tu trabajo?
- ¿Qué otras funciones realizas con el celular y con el automóvil?
- ¿Te agrada ser conductor de Uber?
- ¿Qué opinas sobre poder elegir tu tiempo de trabajo y el que no tengas un patrón o jefe rígido en el trabajo?
- ¿Qué haces en tu tiempo libre?
- ¿Has tenido problemas personales con tu familia, amigos o pareja debido al trabajo como conductor Uber?
- ¿Qué crees que le hace falta a la empresa Uber en cuanto a servicio y con el conductor?
- En el plano personal, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de Uber? ¿Cómo lo resuelves?

Fuente: elaboración propia a partir de los conceptos desarrollados en el primer y segundo capítulo de la presente investigación.

Asimismo, para brindar mayor evidencia y sustentar los conceptos abordados en los primeros dos capítulos, el actual proyecto de tesis aplicó un cuestionario de preguntas que se encuentra dividido en estos mismos cuatro niveles de análisis, con el objetivo de conocer los ejercicios de poder que atraviesan al conductor del servicio de taxi. Aunque este proyecto no se enfocó en el conductor de taxi en la Ciudad de México, pues esto excede los límites del actual trabajo de investigación, se realizó esta entrevista no sólo con miras a enriquecer el análisis, sino para exponer que, si bien, ambos tipos de conductores están sujetos a dos regulaciones distintas, comparten problemáticas como el que los costos del trabajo (gasolina, teléfono móvil, internet, servicio del automóvil) dependan de ellos mismos; comparten el problema de la inseguridad y el tráfico vehicular. Además, tanto el conductor de taxi como el conductor de Uber realizan un servicio de traslado donde el cliente desarrolla el papel fundamental en sus trabajos. Este modesto análisis busca incentivar el diálogo con el objeto de disminuir los altercados entre conductores de Uber y conductores de taxi. Por último, cabe resaltar que, al igual que en el cuadro número dos realizado en torno a los cuatro niveles de análisis para sustentar los ejercicios de poder sobre el conductor de la empresa Uber, se realiza algo similar con la diferencia de que cada nivel de análisis y las preguntas del cuestionario están dirigidas a conocer los conflictos y resistencias a los que se enfrenta el conductor de taxi en los niveles *económico, político, tecnológico y personal*:

Cuadro no. 3. Niveles conceptuales sobre el cuestionario de preguntas realizado para la entrevista en profundidad al conductor de taxi

Niveles conceptuales sobre el cuestionario para conductor de taxi	Cuestionario para conductor de taxi
<p>A nivel económico los siguientes conceptos abordados en el primer y segundo capítulo permiten explicar, verificar y sustentar la presente investigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ejercicios de poder por parte de las autoridades de la Ciudad de México: regulaciones y requisitos para llevar a cabo el servicio, por ejemplo, el que el gobierno designe el precio de la tarifa</li> <li>• Trabajo productivo y trabajo improductivo: ingresos del conductor de taxi, dinero que genera dinero, o dinero que genera capital</li> <li>• Trabajo autónomo: en la forma renta; las zonas de desplazamiento en la ciudad y el tiempo coinciden con la forma de vida</li> <li>• Trabajo inmaterial: el tiempo global de trabajo; el conductor se convierte en un individuo empresa, y el uso de la comunicación</li> <li>• Trabajo no clásico: se requiere del cliente para generar ingresos y producir el servicio, así como del vehículo y del teléfono inteligente (en caso de que ocupe alguna plataforma virtual)</li> <li>• La reconversión industrial: estrategia de acumulación flexible por medio del <i>General Intellect</i>, uso de las telecomunicaciones y de la informática en el proceso de trabajo</li> <li>• La flexibilidad externa, interna y salarial: los gastos que conlleva prestar el servicio (gasolina, tiempo aire, mantenimiento del auto); ingresos y horas de trabajo dependen del conductor, los costos del servicio están sometidos al trabajo del taxista</li> <li>• Conflictos y resistencias: por ejemplo, gastos más recurrentes, problemas de salud e inseguridad y cómo los resuelve</li> </ul>	<p>A nivel económico las preguntas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Habías tenido otro empleo previo de llegar a ser taxista?</li> <li>• ¿Cómo llegaste a este empleo?</li> <li>• ¿Es tu único empleo?</li> <li>• ¿Qué requieres (documentación del vehículo y de la persona) para ser conductor de taxi?</li> <li>• ¿Estás asegurado en caso de algún accidente?</li> <li>• ¿Cuántas horas y en qué horarios y zonas acostumbras a trabajar?</li> <li>• ¿Qué horarios y zonas consideras que son los más peligrosos para trabajar?</li> <li>• ¿Qué papel desempeña el cliente en tu trabajo?</li> <li>• ¿Qué piensas de las tarifas que aparecen en el taxímetro?</li> <li>• ¿Cuántas horas trabajas a la semana y tentativamente a cuánto ascienden tus ingresos?</li> <li>• ¿Has tenido problemas de salud por realizar tu trabajo?</li> <li>• En el plano económico, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de taxi? ¿Cómo lo resuelves?</li> </ul>
<p>A nivel político los siguientes conceptos abordados en el primer y segundo capítulo permiten explicar, verificar y sustentar la presente investigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ejercicios de poder por parte de las autoridades de la Ciudad de México: regulaciones y requisitos para llevar a cabo el servicio</li> <li>• Ejercicios de poder por parte del dueño (en caso de que el conductor no sea propietario del vehículo)</li> <li>• Ejercicios de poder por parte del cliente: trabajo no clásico</li> </ul>	<p>A nivel político las preguntas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Qué opinas sobre los requisitos que pide el gobierno de la Ciudad de México para ser taxista?</li> <li>• ¿Has tenido problemas con las autoridades de la Ciudad de México por ser conductor de taxi?</li> <li>• ¿En caso de haber tenido un problema legal debido a tu trabajo, quién te apoya?</li> <li>• ¿Qué haces en caso de tener problemas con el cliente?</li> <li>• ¿Debido a tu trabajo has tenido problemas con otros conductores de taxi o con algún chofer de Uber?</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ejercicios de poder por parte de otros taxistas y conductores de Uber: altercados, riñas, conflictos legales</li> <li>• Conflictos y resistencias por parte del conductor: organización con otros conductores o de manera individual en caso de problemas que surjan durante el servicio con el gobierno, el cliente o con otros taxistas o conductores de Uber</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿En caso de problemas con el auto o con el cliente, o con las autoridades has contactado con otros conductores de taxi?</li> <li>• ¿Consideras que controlas tus horarios de trabajo, es decir, que eres tu propio jefe?</li> <li>• ¿Qué haces cuando estás cansado de trabajar como conductor?</li> <li>• En el plano político, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de taxi? ¿Cómo lo resuelves?</li> </ul>
<p>A nivel tecnológico los siguientes conceptos abordados en el primer capítulo permiten explicar, verificar y sustentar la presente investigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>General Intellect</i>: saber social acumulado en la aplicación, el <i>smartphone</i>, el automóvil y la estrategia de acumulación flexible fruto de la reconversión industrial</li> <li>• Trabajo inmaterial: gestión de datos e información por parte del conductor, fábrica difusa; importancia del teléfono celular y la aplicación para el proceso de trabajo</li> <li>• Trabajo no clásico: papel que desempeña el cliente en el control del trabajo; el rol que desempeñan el automóvil y el <i>smartphone</i></li> <li>• Conflictos y resistencias: problemas en el plano tecnológico y cómo los resuelve</li> </ul>	<p>A nivel tecnológico las preguntas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Qué piensas sobre utilizar aplicaciones?</li> <li>• ¿Has utilizado alguna?</li> <li>• ¿Has tenido algún problema al utilizar la aplicación, de ser así, con quién acudes?</li> <li>• ¿Qué importancia tiene para ti tu teléfono móvil y el automóvil?</li> <li>• En el plano tecnológico, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de taxi? ¿Cómo lo resuelves?</li> </ul>
<p>A nivel personal los siguientes conceptos abordados en el primer capítulo permiten explicar, verificar y sustentar la presente investigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trabajo productivo e improductivo: identificación con el trabajo como conductor de taxi</li> <li>• Trabajo inmaterial: tiempo global de trabajo, individuo empresa-emprendedor</li> <li>• Ejercicios de poder extralaborales: problemas con familiares o amigos</li> <li>• Trabajo no clásico: papel extralaboral del automóvil y del teléfono inteligente</li> <li>• Flexibilidad: elección de jornada de trabajo, no contar con sitio determinado de trabajo y fragmentación de la identidad del trabajador</li> <li>• Conflictos y resistencias: problemas personales por brindar este servicio y cómo los resuelve; qué hace falta para mejorar el servicio</li> </ul>	<p>A nivel personal las preguntas son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Qué es lo que más identifica a un conductor de taxi?</li> <li>• ¿Te sientes identificado con tu trabajo?</li> <li>• ¿Te agrada ser conductor de taxi?</li> <li>• ¿Qué haces en tu tiempo libre?</li> <li>• ¿Has tenido problemas personales con tu familia, amigos, pareja debido al trabajo como conductor de taxi?</li> <li>• ¿Qué crees que le hace falta al servicio de taxi para mejorar en cuanto a servicio y con el conductor?</li> <li>• En el plano personal, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de taxi? ¿Cómo lo resuelves?</li> </ul>

Fuente: elaboración propia a partir de los conceptos desarrollados en el primer y segundo capítulo de la presente investigación. Se agradece a Eduardo Vargas Escobar por compartir con la presente investigación su tesis para obtener el grado de maestro. Véase Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 186-198.

## Cuestionario para conductor de Taxi

Nombre:

Edad:

Modalidad de taxi:

Antigüedad:

Auto propio o de otra persona:

Fecha:

Sitio:

Duración:

A nivel económico las preguntas son:

- ¿Habías tenido otro empleo previo de llegar a ser taxista?
- ¿Cómo llegaste a este empleo?
- ¿Es tu único empleo?
- ¿Qué requieres (documentación del vehículo y de la persona) para ser conductor de taxi?
- ¿Estás asegurado en caso de algún accidente?
- ¿Cuántas horas y en qué horarios y zonas acostumbras a trabajar?
- ¿Qué horarios y zonas consideras que son los más peligrosos para trabajar?
- ¿Qué papel desempeña el cliente en tu trabajo?
- ¿Qué piensas de las tarifas que aparecen en el taxímetro?
- ¿Cuántas horas trabajas a la semana y tentativamente a cuánto ascienden tus ingresos?
- ¿Has tenido problemas de salud por realizar tu trabajo?
- En el plano económico, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de taxi?  
¿Cómo lo resuelves?

A nivel político las preguntas son:

- ¿Qué opinas sobre los requisitos que pide el gobierno de la Ciudad de México para ser taxista?
- ¿Has tenido problemas con las autoridades de la Ciudad de México por ser conductor de taxi?
- ¿En caso de haber tenido un problema legal debido a tu trabajo, quién te apoya?
- ¿Qué haces en caso de tener problemas con el cliente?
- ¿Debido a tu trabajo has tenido problemas con otros conductores de taxi o con algún chofer de Uber?
- ¿En caso de problemas con el auto o con el cliente, o con las autoridades has contactado con otros conductores de taxi?
- ¿Consideras que controlas tus horarios de trabajo, es decir, que eres tu propio jefe?
- ¿Qué haces cuando estás cansado de trabajar como conductor?
- En el plano político, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de taxi? ¿Cómo lo resuelves?

A nivel tecnológico las preguntas son:

- ¿Qué piensas sobre utilizar aplicaciones?
- ¿Has utilizado alguna?
- ¿Has tenido algún problema al utilizar la aplicación, de ser así, con quién acudes?
- ¿Qué importancia tiene para ti tu teléfono móvil y el automóvil?
- En el plano tecnológico, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de taxi?  
¿Cómo lo resuelves?

A nivel personal las preguntas son:

- ¿Qué es lo que más identifica a un conductor de taxi?
- ¿Te sientes identificado con tu trabajo?
- ¿Te agrada ser conductor de taxi?
- ¿Qué haces en tu tiempo libre?

- ¿Has tenido problemas personales con tu familia, amigos, pareja debido al trabajo como conductor de taxi?
- ¿Qué crees que le hace falta al servicio de taxi para mejorar en cuanto a servicio y con el conductor?
- En el plano personal, ¿cuál es el problema más común al que te enfrentas siendo conductor de taxi? ¿Cómo lo resuelves?

Fuente: elaboración propia a partir de los conceptos desarrollados en el primer y segundo capítulo de la presente investigación.

### 3.1.3 Universo de investigación

A lo largo del tercer capítulo se han expuesto los pasos empleados para lograr explicar los ejercicios de poder que atraviesan al conductor de la empresa Uber. Se escogió el método de estudio de caso, la *estrategia marxista* y las tres herramientas de recolección de datos que son la documentación, la observación (directa, indirecta y no participante) y la entrevista en profundidad. Como se estipuló previamente, a lo largo de toda esta investigación se han propuesto construcciones teóricas sin alejarse del objeto de estudio (observación directa), esto es, se transformaron intuiciones, nociones y supuestos en conceptos a partir del objeto de estudio que es el conductor de esta empresa. De tal forma que, sólo mediante la práctica es como se genera el conocimiento al construir evidencia que sustente las abstracciones realizadas. Por tal motivo, es que esta tesis optó por realizar siete entrevistas en profundidad cuyo objetivo no fue simplemente cubrir áreas del proyecto, si no, formar un universo de investigación que permitiera corroborar, sustentar y enriquecer los pensamientos y abstracciones presentadas en los capítulos uno y dos.<sup>471</sup>

Durante la semana del 7 de octubre de 2018 al 14 de octubre de 2018, se efectuaron las siete entrevistas con conductores de Uber y con un conductor de taxi.<sup>472</sup> Es importante describir que la primera entrevista se hizo a un exconductor/chofer de Uber, Jesús, quien comentó que renunció hace un par de meses debido a las condiciones deplorables del trabajo, pues, afirmó que es más complicado este trabajo cuando no se es dueño del automóvil. De las otras cinco entrevistas, cuatro se efectuaron en diversos puntos de la Ciudad de México con socios conductores propietarios del automóvil, entre los que se encuentran Alex, Luis, Pablo y “Pillo”. La quinta entrevista realizada se desarrolló por medio de video conferencia con el socio conductor propietario del vehículo, Juan Carlos. También, se realizó una entrevista a Don Raúl, quien tiene 52 años de experiencia como conductor de taxi, y actualmente trabaja el vehículo de otra persona en una base de taxis de sitio en la Colonia del Valle. Salvo la entrevista con Don Raúl que tuvo una duración de 27 minutos con 26

<sup>471</sup> Véanse capítulo tres, subapartados “3.1 El método y estrategia”, y “3.1.1 Recolección de datos”.

<sup>472</sup> Si bien, como se expresó en el capítulo segundo de la actual investigación, se estimó que a mediados del año 2017 habían 55,000 conductores de Uber en la Ciudad de México y para el año 2018 aproximadamente medio millón en todo el país, se avisa al lector que estas siete entrevistas son parte de la opinión de vida y experiencia laboral como conductores de Uber en la capital mexicana, por lo tanto, es probable que existan otros miles de casos donde las experiencias respecto a desempeñar este servicio sean diferentes.

segundos, las entrevistas con los cinco socios y conductores propietarios de vehículos duraron entre una hora y 38 minutos y, 46 minutos. La entrevista con el exconductor/chofer no propietario de vehículo Jesús, tuvo una duración de una hora y 29 minutos con 43 segundos. A continuación, se muestra una relación de las entrevistas.<sup>473</sup>

Relación de las entrevistas

No. de entrevista	Nombre	Edad	Modalidad de Uber o taxi	Antigüedad	Auto propio, de empresa o de otra persona	Fecha	Lugar de la entrevista	Duración
1	Jesús	24 años	Exconductor de <i>UberX</i>	Dos años	De otra persona	7 de octubre de 2018	Parque de los Periodistas Ilustres. Alcaldía Venustiano Carranza	01:29:43
2	Alex	26 años	<i>UberX</i>	Ocho meses	Auto propio	8 de octubre de 2018	Facultad de Contaduría y Administración-UNAM	01:38:29
3	Luis	34 años	<i>UberX VIP</i>	Un año y tres meses	Auto propio	10 de octubre de 2018	Calle Moras, Colonia del Valle	01:04:04
4	Raúl	70 años	Taxi de sitio	Cincuenta y dos años	De otra persona	10 de octubre de 2018	Jardín Tlacoquemécatl, Colonia del Valle	27:28
5	Juan Carlos	37 años	<i>UberX</i>	Tres años y medio	Auto propio	11 de octubre de 2018	Video conferencia	59:22
6	Pablo	21 años	<i>UberX</i>	Dos años y medio	Auto propio	12 de octubre de 2018	Facultad de Ciencias Políticas y Sociales-UNAM	57:26
7	"Pillo"	38 años	<i>UberX</i> y <i>UberPOOL</i>	Un año y cuatro meses	Auto propio	14 de octubre de 2018	Centro de Tláhuac	46:58

Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas realizadas por la presente investigación. Se agradece a Eduardo Vargas Escobar por compartir con la presente investigación su tesis para obtener el grado de maestro. Véase Eduardo Vargas Escobar. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018. pp. 186-198.

<sup>473</sup> Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018. Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018. Juan Carlos. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 11 de octubre de 2018. Luis. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018. Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018. Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018. Raúl. *Extracto de entrevista a taxista*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018.



## Capítulo IV. ¿Destrucción definitiva del Trabajo?

*En la práctica, el obrero que trabaja solo por su cuenta, casi no existe; el patrono en pequeño, con dos o tres obreros, puede que viva un poquillo mejor que éstos, pero ha de trabajar tanto como ellos o más, oprimido sin cesar por los pagos; no puede esperar ninguna mejora, y se considerará feliz si consigue sostenerse en un bienestar relativo y evitar la quiebra.*

Jean Grave<sup>474</sup>

Una vez efectuado el análisis teórico-conceptual del primer capítulo; de haber realizado la investigación documental de la empresa Uber en el segundo capítulo, en cuanto a su conformación y su funcionamiento a nivel internacional como a nivel local, específicamente, en la Ciudad de México, y en el tercer capítulo exponer detenidamente el método empleado por la presente investigación. Este último capítulo se divide en tres apartados y tiene como objetivo: a) sustentar las abstracciones realizadas en torno al conductor de Uber, el tipo de trabajo en cuestión y el tránsito de las sociedades industriales a las sociedades post-industriales discutidas en el primer capítulo; b) sustentar el trabajo documental y las observaciones realizadas en el segundo capítulo sobre Uber en la Ciudad de México, y c) finalmente, mediante las entrevistas y las observaciones efectuadas y a través de los cuatro niveles de análisis en que se dividió el cuestionario de preguntas (el nivel *económico*, el nivel *político*, el nivel *tecnológico* y el nivel *personal*), explicar las relaciones de poder a las que están sometidos los conductores de Uber.

De este modo, en el primer apartado se interpretan los datos recabados, en función de estos cuatro niveles de análisis, del cuestionario aplicado a los cinco socios conductores y al exconductor de la empresa Uber. No obstante, es necesario enfatizar que, las entrevistas efectuadas no sólo enriquecen el contenido del proyecto, también, permiten esclarecer las relaciones de poder que atraviesan al conductor de Uber, es decir, a partir de los informantes es como se obtiene la evidencia pertinente para sustentar los conceptos desarrollados, pues como se expuso en el capítulo anterior, este proyecto escogió la *estrategia marxista*, en donde se transforman intuiciones en conceptos sin separarse o desprenderse del objeto de estudio, que en este caso es el conductor de Uber. De tal suerte, a partir de la práctica, de la investigación, de la observación constante y de las entrevistas es como se convierten las intuiciones e ideas en conceptos y, por ende, en conocimiento científico.

Pese a que esta tesis no se centra en las condiciones laborales y las relaciones de poder a las que está sometido el conductor de taxi, porque esto excedería por mucho este proyecto de investigación e incluso daría material para otro, en el segundo apartado se examina e interpreta, en función de los cuatro niveles de análisis (*económico*, *político*, *tecnológico* y

---

<sup>474</sup> Jean Grave. *La sociedad moribunda y la anarquía*. México: Ediciones: La Voz de la An-Arquia, 2014. p. 35.

*personal*), la entrevista realizada al conductor de taxi. El motivo de aplicar e interpretar una entrevista a un conductor de taxi permite desarrollar el tercer apartado, que se explica en el próximo párrafo.

Aunque en el segundo capítulo de esta tesis se analizaron distintos tipos y ejemplos de resistencias efectuadas por conductores de Uber en el plano internacional y en la Ciudad de México, y también se reseñó la relación discordante entre conductores de taxi y conductores de Uber. El tercer apartado, con base en las interpretaciones efectuadas sobre las relaciones de poder que traspasan a los dos tipos de conductores, busca visibilizar algunos problemas a los que se enfrentan por desempeñar el servicio de transporte individual, así como incentivar el diálogo entre ambos. Pues si bien, están regulados de manera distinta, comparten rasgos y están sometidos a *técnicas racionales de dominación*.

#### 4.1 Situación respecto al conductor de Uber

*[...] deseamos que la sociedad esté constituida con el fin de proporcionar a todos los seres humanos los medios para alcanzar el máximo bienestar posible, el máximo desarrollo moral y material posible; deseamos para todos pan, libertad, amor, ciencia.*

Errico Malatesta<sup>475</sup>

A continuación, se efectúan las interpretaciones sobre las entrevistas realizadas para describir sistemáticamente, a partir de los cuatro niveles de análisis, las relaciones de poder a las que están sometidos los conductores de la empresa Uber. En otras palabras, con ayuda de los informantes es posible esclarecer los conflictos que padecen los conductores Uber a nivel *económico, político, tecnológico y personal*. Se avisa al lector que, para facilitar la comprensión de los apartados 4.1, “Situación respecto al conductor de Uber” y 4.2, “Situación respecto al conductor de taxi” del actual capítulo, las interpretaciones se realizan en el mismo orden conforme a los cuestionarios de preguntas respectivos de cada tipo de conductor que aparecen en el tercer capítulo, subapartado 3.1.2, “Niveles de análisis de los conflictos y resistencias”, de este trabajo de tesis.

---

<sup>475</sup> Errico Malatesta. *En el café y otros textos sobre organización*. Distrito Federal: Ruta a la libertad, 2010. p. 130.

## a) Nivel económico

### Antecedentes

De los seis entrevistados, todos mencionaron haber tenido un empleo previo antes de llegar a Uber, y es menester enfatizar que, Pillo, Juan Carlos y Luis mencionaron que no era su única fuente de ingresos. Por otro lado, Pablo y Alex, al ser estudiantes, afirmaron que sí es su único empleo, pues de otra forma no podrían trabajar y continuar con sus estudios. El exconductor Jesús, respondió que en ese entonces estaba laborando de tiempo completo para Uber, pero que ahora por sus estudios y por el maltrato de la empresa decidió dejarlo. Algo realmente importante en la cuestión del trabajo inmaterial analizado en los capítulos uno y dos, es que, de los seis entrevistados, Jesús, Alex, Pablo y Pillo mencionaron haber entrado a trabajar por algún volante, a la inmensa publicidad en medios de comunicación o por recomendaciones de algún amigo, esto es, las enormes cantidades que Uber invierte en el *marketing*. Sin embargo, Luis afirmó que entró como conductor no sólo por lo atractivo que sonaba la flexibilidad de horarios, contar con automóvil propio y al mismo tiempo generar ingresos extras, sino por el corte de personal que hubo en la empresa donde laboraba. No obstante, Jesús mencionó que, en los volantes y la publicidad aparecían cifras de hasta 6,000 pesos semanales, lo único y, recalcó, fue que la publicidad no comentaba en lo absoluto que, la única manera de acceder a esa cantidad es que el conductor debe ser propietario del vehículo.

### Documentación requerida para trabajar

En cuanto a la documentación<sup>476</sup> para ingresar como conductor, salvo por el exchofer Jesús que ingresó como conductor no propietario, es posible observar un primer ejercicio de poder por parte de la empresa, ya que Alex, Luis, Juan Carlos, Pablo y Pillo, remarcaron que, el examen de certificación y conocimientos realizado en las oficinas de la empresa tiene un costo de 500 pesos, el cual Uber descuenta de sus ingresos semanales. Además, mencionaron los cinco conductores que este examen contiene preguntas específicas sobre cómo usar la aplicación, lo cual resulta ilógico porque nunca la habían ocupado. También, Luis recalcó que le pareció un precio elevado para los pocos reactivos que tiene la prueba. Sobre las respuestas con respecto a las aseguradoras con las que cuentan los conductores para realizar el trabajo de conductor de Uber fue variado, entre las que destacan Mapfre, Inbursa, GNP y HDI.

---

<sup>476</sup> Para más información con respecto a la documentación véase el capítulo 2, subapartado 2.2.1, “Estructura normativa de Uber en la Ciudad de México”, de la presente investigación.

## Horarios y zonas de trabajo e ingresos

Jesús mencionó que él laboraba los siete días de la semana en un horario de seis de la mañana a dos de la tarde, descansaba y regresaba a trabajar de seis de la tarde a doce de la mañana. Alex mencionó que, de lunes a jueves, él trabaja cuatro horas debido a sus estudios, pero de viernes a domingo labora en la noche de diez de la noche a cinco de la mañana. Luis mencionó que son metas diarias que él mismo se pone, puesto que realiza sus labores de seis de la mañana a dos de la tarde, empero, dijo que éste no era su único trabajo, de hecho, también labora para otra aplicación. Juan Carlos mencionó que prefiere trabajar en las tardes entre ocho a diez horas diarias. En el caso de Pablo, debido a que es estudiante, expuso que el trabajo lo ejecuta por las noches de siete de la tarde a una de la mañana. Por último, Pillo enfatizó que él trabaja en Uber de dos y media de la tarde, cuando sale de su primer empleo, y regresa a su casa siete y media de la tarde. Entre las zonas y horarios donde acostumbran realizar el servicio, los conductores enfatizaron que prefieren desplazarse en la Ciudad de México por cuestión de seguridad, específicamente en el centro de la capital en zonas de antros y bares; asimismo, prefieren las delegaciones Coyoacán, Benito Juárez, Tlalpan, pero, sobre todo, afirmaron que es a donde los lleve el cliente, ya que, como se desarrolló en el primer capítulo en cuanto al concepto trabajo autónomo, su trabajo coincide con el tiempo de vida de la gente. Entre las zonas más peligrosas, los seis conductores mencionaron lugares del Estado de México, específicamente Ecatepec y Naucalpan. De la Ciudad de México, expresaron que en todas las delegaciones hay zonas peligrosas, pero principalmente Iztapalapa y los alrededores de Tláhuac. Entre los horarios más adversos para desempeñar el trabajo son a partir de la tarde y hasta la madrugada.

Para comprender de mejor forma la cuestión con respecto a las horas de trabajo por semana y los ingresos obtenidos, los conceptos que permiten explicar estos son: los ejercicios de poder por parte de la empresa, la flexibilidad externa, interna y salarial, y el trabajo autónomo. Jesús manifestó que si bien, el automóvil no era suyo, lo tenía las 24 horas del día, por lo cual, y al recibir cierta presión por parte del dueño del auto, solía trabajar más de 80 horas a la semana; mientras que, de los ingresos generados a la semana por el excoher sólo obtenía 30 por ciento, que eran alrededor de 1,300 a 1,500 pesos semanales. Alex enfatizó que él hizo las cuentas con otros conductores, y que ganan aproximadamente 100 pesos la hora, pero a eso habría que quitarle el combustible, el seguro anual, imprevistos y servicios del auto. Comentó que él trabaja de 40 a 45 horas a la semana y sus ingresos, al restar el combustible son de 2,500 pesos. Para Luis que está pagando su automóvil, comentó que, en cinco días de trabajo con jornadas semanales de 40 a 50 horas, sus ingresos, tan sólo restando la gasolina, son de 3,000 a 3,500 pesos, pero habría que deducir la mensualidad del vehículo y el mantenimiento de este mismo. Para Juan Carlos, trabajar en Uber es su segunda fuente de ingresos, sin embargo, explicó que labora entre 8 y 10 horas al día, pero no los 7 días de la semana, por lo que, ya restando el combustible le quedan 3,000 pesos, sin contar el mantenimiento del automóvil. Pablo expuso que trabaja 30 horas a la semana y sus ingresos son de 2,000 pesos semanales. Pillo expresó que trabaja 40 horas a la semana, y obtiene entre

3,500 y 4,000 pesos, de los cuales deben restarse 1,500 pesos de gasolina, quedando entre 2,000 y 2,500 pesos semanales. Lo que importa subrayar es que Uber, además de colocar unilateralmente las tarifas y comisiones, obtiene de cada viaje el 25 por ciento del total del ingreso generado por el conductor, sin tener la necesidad de cubrir costos de trabajo, ni algún tipo de prestación. Lo paradójico es que los ingresos tanto de la empresa como del conductor dependen del segundo, lo que convierte al socio en un individuo empresa que entrega tiempo de trabajo a Uber por realizar un servicio en la plataforma.

### Papel del cliente y de la plataforma en el trabajo

En cuanto a la importancia del cliente abordado en el capítulo primero sobre el concepto trabajo no clásico, los seis entrevistados mencionaron que el cliente es primordial, pues sin éste no habría trabajo, y sin trabajo no hay ingresos. Sobre el papel de la plataforma, entran los conceptos en torno al trabajo productivo y trabajo improductivo, la reconversión industrial, las sociedades post-industriales, el *General Intellect* y el trabajo autónomo, debido a que los conductores enfatizaron que la aplicación funciona como un dispositivo digital en favor de la empresa, y es el medio elemental para realizar el servicio, pues sin éste no hay forma de generar ingresos. Alex manifestó disgusto ya que, la aplicación no avisa al conductor la ruta del usuario hasta que este último entra a la unidad, por consiguiente, según este socio conductor, el usuario puede ir a dos cuadras de distancia o zonas bastante lejanas, lo cual no permite controlar el tiempo de trabajo. Para efectos de esta investigación, la aplicación juega el papel del saber social acumulado que funciona en pos del capital, donde es por medio de esta plataforma virtual donde Uber lleva a cabo sus estrategias de acumulación flexible. Además, es posible mencionar que no puede ser un trabajo meramente improductivo, pues si bien realizan un servicio de traslado, también generan ganancias para la empresa, esto es, una parte del tiempo de trabajo que es despojado por Uber. En palabras del conductor Juan Carlos “[...] sin la aplicación no hay clientes. Y sin clientes no habría aplicación”<sup>477</sup>.

### Tarifas, comisiones e incentivos

En relación con las tarifas, comisiones e incentivos se muestra de manera explícita, las estrategias empresariales de Uber y los ejercicios de poder directos sobre el conductor por parte de la empresa, ya que ésta por medio de sus “términos y condiciones” estipula de manera unilateral las tarifas, las comisiones y los incentivos. Sobre las tarifas los seis entrevistados mencionaron que son bajas, pero cómodas para los usuarios, al nivel de ser igual o más económicas que las de un servicio de taxi. Con respecto a la comisión, Jesús expuso que es un exconductor inconforme, pues al no ser propietario del vehículo recibía 30

---

<sup>477</sup> Juan Carlos. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 11 de octubre de 2018.

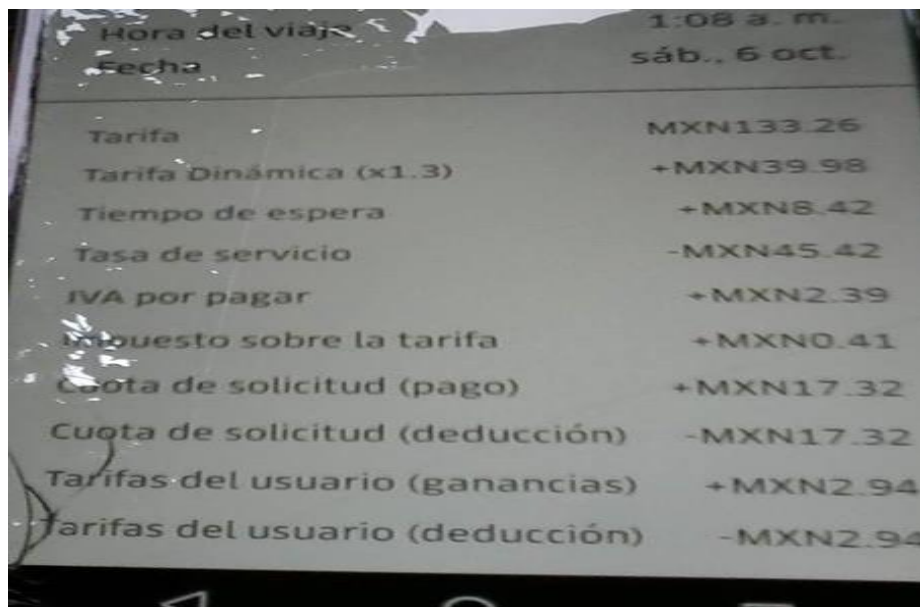
por ciento del total de su trabajo; 25 por ciento para Uber, y el resto para el dueño del automóvil. Alex manifestó que Uber ha tenido problemas en muchos países por la evasión de impuestos y por la manera en que trata a sus conductores, dado que sólo ve la manera de maximizar sus ingresos; asimismo, expresó que la tasa de comisión no es del 25 por ciento, sino del 30 por ciento al 40 por ciento. Incluso mostró evidencia [la evidencia se muestra en la imagen número 17] donde, de un servicio de 133.26 pesos prestado por él, obtuvo 67.32 pesos de ganancia, lo cual asciende a más del 25 por ciento de comisión. Por lo cual, la empresa no sólo deduce del monto total de su trabajo la tasa de servicio y las tarifas de usuario, sino que cobra una cuota de solicitud, que en palabras de Alex “Es un cobro escondido”<sup>478</sup>. Para el socio conductor Luis las comisiones también son bastante altas, además, afirmó, no sólo es la comisión, sino todos los gastos del servicio, ya que el precio del combustible es muy elevado e incluso a veces al término de su jornada de trabajo, salía a la par de los ingresos antes de laborar (sobre la cuestión de los precios del servicio entran en el concepto de flexibilidad externa, interna y salarial abordados en el primer capítulo de este proyecto). Pillo y Pablo mencionaron que las comisiones son excesivas; mientras que Juan Carlos manifestó estar descontento por la manera en que Uber se ha manejado en México, pues subrayó este conductor que, hay dueños hasta con veinte automóviles, por el contrario, la idea original de trabajar en Uber era para generar un ingreso extra, no lucrar y hacer negocio de la aplicación.

En la cuestión de los incentivos interviene el concepto trabajo autónomo, donde, de los seis conductores sólo Jesús logró ganar un incentivo por mantener una calificación de 4.8 de 5 puntos durante un año, el premio: un destapador con el logo de Uber. Todos los demás conductores mencionaron que están al tanto de los incentivos, pero que no es mucho lo que ofrece la empresa. Pablo explicó el programa de lealtad donde Uber reduce la comisión, y Pillo comentó que Uber califica el servicio por horas, número de viajes y la calificación del conductor, y dependiendo de estos rubros la empresa puede bajar la comisión o dar más viajes como en el caso de *UberX VIP* (esta modalidad fue explicada en el capítulo dos, apartado 2.1, “Estrategia Global: conformación de la empresa multinacional Uber”, de la presente investigación).

---

<sup>478</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

Imagen no. 17. Evidencia del conductor Alex



Hora del viaje	1:08 a. m.
Fecha	sáb., 6 oct.
Tarifa	MXN133.26
Tarifa Dinámica (x1.3)	+MXN39.98
Tiempo de espera	+MXN6.42
Tasa de servicio	-MXN45.42
IVA por pagar	+MXN2.39
Impuesto sobre la tarifa	+MXN0.41
Cuota de solicitud (pago)	+MXN17.32
Cuota de solicitud (deducción)	-MXN17.32
Tarifas del usuario (ganancias)	+MXN2.94
Tarifas del usuario (deducción)	-MXN2.94

Fuente: elaboración propia a partir de Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

### Enfermedades de trabajo

Con respecto a los problemas de salud por realizar el trabajo de conductor de Uber, se retoman los conceptos de ejercicios de poder por parte de la empresa y los de flexibilidad externa, interna y salarial. Jesús manifestó enojo ya que, por temas de inseguridad en muchas ocasiones no pudo bajar del automóvil e ir a un sanitario, como consecuencia sufrió una fuerte infección en vías urinarias por pasar tanto tiempo sentado. Enfatizó que, lo más difícil fue el gasto y el día perdido de trabajo al tener que acudir al médico, en palabras de Jesús: “Al no estar asegurado, me tuve que rascar con mis propias uñas y el dueño me presionó”<sup>479</sup>. Alex comentó que, al terminar la jornada se encuentra entumido y también, por temas de inseguridad, no puede detenerse y asistir a un sanitario, incluso manifestó “[...] yo como la he librado es teniendo un baño ahí, o sea una botella [...]”<sup>480</sup>. Luis expresó que ha sufrido dolor de espalda; y Pablo mencionó que, además de la mala alimentación por el poco tiempo con el que cuenta, al culminar la jornada le tiemblan las piernas de tantas horas de inactividad, e incluso compartió lo siguiente: “[...] pero el amigo de un amigo me comenta, o sea, es un riesgo las hemorroides, por tanto tiempo sentado”<sup>481</sup>. Pillo expresó que ha experimentado mareos y dolores de espalda por estar sentado tantas horas detrás del volante.

<sup>479</sup> Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018.

<sup>480</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

<sup>481</sup> Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.

## Conflicto económico más recurrente y cómo resolverlo

Los seis entrevistados mencionaron que en el aspecto económico el conflicto más recurrente es el tema de los altos precios de la gasolina. Por ejemplo, Alex dijo que en muchas gasolineras roban litros de combustible, ya que no llenan el tanque como debe ser. Pablo mencionó que los “gasolinazos” han impactado fuertemente en sus ingresos, y Pillo remarcó que la gasolina no rinde lo suficiente. Para resolver este tipo de problemas, los seis entrevistados respondieron que tienen identificadas sus gasolineras, Alex y Pillo comentaron que han estado probando en gasolineras como la *British Petroleum* o la *G500*, ambos afirman que es de mejor calidad y rinde más. Luis explicó que para quemar menos combustible sugiere a los pasajeros la posibilidad de viajar por vías de paga en caso de ser un trayecto muy largo. Jesús comentó que otro problema es la falta de seguridad social y las tarifas bajas. Pablo expuso que el tema de la gasolina está un poco previsto, el problema más fuerte es que se averíe el automóvil o que sufra un siniestro y tenga que pagar el deducible al seguro. Pillo expresó que él entró a Uber para hacerse de un vehículo para moverse e ir a trabajar, pero, afirmó el conductor, existen otros gastos además del combustible, como es el plan de datos para tener acceso al internet, o en caso de contratar a un contador público para llevar las cuentas.

### b) Nivel político

#### Términos y condiciones

En cuanto a lo que opinaron los seis entrevistados en torno al tema de los términos y condiciones acordados unilateralmente por la empresa (esto entra en el concepto sobre ejercicios de poder de Uber sobre los conductores), Jesús, Luis y Pillo mencionaron que no conocían éstos. Sin embargo, Alex indicó que si bien, no leyó del todo los términos y condiciones, explicó que, aunque el conductor estuviera inconforme con el contenido del documento, esto no cambia nada, en palabras del socio conductor: “No leí bien los términos y condiciones, por lo mismo de que, como es el único que te oferta el trabajo que yo necesito, tengo que aceptarlo”<sup>482</sup>. Juan Carlos mencionó que este documento no los lee casi nadie y hacen aceptarlos, ya que no es posible hacer una réplica o presentar alguna opinión sobre el acuerdo unilateralmente decidido, según Juan Carlos: “[...]se vuelve voluntariamente a fuerzas sus términos y condiciones”<sup>483</sup>. Pablo expresó que en la mayoría de los servicios por aplicación de otras compañías también cuentan con estas cláusulas, y que Uber, aunque tiene reguladas sus ganancias, el conductor es quien debe hacer sus declaraciones de impuestos, por lo cual, según Pablo esto es un mecanismo de coacción sobre el conductor por parte de Uber. Pillo comentó que no conoce dicho documento, pero que a él le parecía increíble como

---

<sup>482</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

<sup>483</sup> Juan Carlos. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 11 de octubre de 2018.



la empresa en ocasiones, cuando él tenía un percance o un siniestro, si no se encontraba conectado o brindando un servicio, la empresa desconectaba su cuenta hasta que arreglara el problema.

### Regulaciones y requisitos por parte del gobierno de la Ciudad de México

En cuanto a las regulaciones y requisitos que ha colocado el gobierno de la Ciudad de México (éstos forman parte de los ejercicios de poder por parte del gobierno sobre los conductores), Jesús mencionó que depende de la opinión de cada persona, porque ahora ya hay una ley que los ampara cuando realizan su trabajo, además, enfatizó el exchofer que, las tensiones con taxistas también disminuyeron al ver que los conductores de Uber están regulados, en palabras de Jesús: “Es trabajo para todos”<sup>484</sup>. Alex indicó que en esas regulaciones hubo dinero de por medio, lo cual denota actos de corrupción por parte de las autoridades, pues, argumentó el socio conductor, Uber ofrece enormes cantidades de dinero a políticos (diputados y jefe de gobierno) para que regulen el negocio y se haga ley. Lo que compartió Alex se abordó en el capítulo dos, subapartado 2.1.1, “Estructura interna de la empresa global”, en el inciso “e” de las técnicas de infiltración del mercado por parte de Uber, donde se explicó que los “embajadores” realizan *lobbying* y pactan acuerdos con el gobierno para garantizar el servicio. Luis dijo estar de acuerdo, pero que hay muy poca difusión cuando crean nuevas medidas legales sobre los conductores, incluso mencionó que siente temor, dado que el gobierno de la Ciudad de México realiza operativos sorpresa, y si entra una nueva medida de la cual no se entera el conductor, es *corralón*: “¡Y entonces, así a la brava, nos fuimos enterando de todo esto!”<sup>485</sup>. Juan Carlos expuso que es muy poco lo que le solicitan a la empresa en comparación a toda la documentación y requisitos que les piden a taxistas. Pablo comentó que en la Ciudad de México protegieron a los taxistas pues es un gobierno “más corporativo”<sup>486</sup>. Este último comentario del socio conductor Pablo sobre el corporativismo en la Ciudad de México debe plantearse con cuidado. Dado que, en el capítulo segundo, apartado 2.4, “Taxis y Uber: condiciones adversas desiguales”, pudo desarrollarse desde diversos estudios y con mayor detenimiento, la incógnita sobre el corporativismo en la capital mexicana y su injerencia en el servicio de taxi tradicional. A su vez, el socio conductor Pillo mencionó que las medidas implementadas por Semovi son un gran negocio por parte de las autoridades; asimismo, expresó que las multas para los conductores son muy elevadas, y en el momento en que el conductor ya cuenta con el holograma como conductor de aplicaciones por parte del gobierno, la empresa Uber se desentiende y ya no responde ni ve

---

<sup>484</sup> Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018.

<sup>485</sup> Luis. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018.

<sup>486</sup> Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.

por el socio conductor, es decir, ya no manifiesta ninguna clase de apoyo en caso de que surja algún tipo de problema entre las autoridades y sus socios conductores.<sup>487</sup>

### Problemas con las autoridades de la Ciudad de México

En cuanto a si han tenido problemas con las autoridades, Alex, Luis, Juan Carlos, Pablo y Pillo mencionaron que no. Sólo Jesús externó un problema durante un operativo del “alcoholímetro”, cuando policías lo detuvieron argumentando que el vehículo tenía un olor a alcohol y que él tenía los ojos muy rojos. Jesús contestó a los oficiales que los ojos rojos eran por tantas horas laborando detrás del volante, y el olor porque acababa de dejar un pasaje que venía de un bar. Al final, bajaron a Jesús del automóvil y lo hicieron caminar en línea recta y soplar. Luis, Juan Carlos y Pillo comentaron que, si bien no han tenido problemas con las autoridades, han escuchado y tienen cierto temor de los operativos sorpresa por parte del gobierno de la Ciudad de México.

Aunque cinco de los entrevistados mencionaron no haber tenido algún problema legal y por lo tanto no tuvieron que acudir a la empresa, Jesús comentó la ocasión en que tuvo un siniestro y las autoridades lo querían remitir al Ministerio Público. Ante esto, el exchofer reportó el choque a Uber, posteriormente la empresa se comunicó con él, pero no fue para conocer su estado de salud, sino para saber la razón por la cual el usuario reportó un mal servicio, en palabras de Jesús: “Redacté el problema para ver si me echaban una mano y me respondieron que por qué había pasado. Sólo querían ver por qué el usuario estaba inconforme, y nunca se enfocaron en mi problema real. Nunca estuvo presente, yo tuve que confrontarlo con el seguro, pagar el deducible y con el dueño del auto quedar”<sup>488</sup>. Alex y Luis comentaron que la comunicación es por mensaje o correo electrónico, el problema, y enfatizó Luis, es que, si se tiene un conflicto que requiere ser resuelto en el momento, no es posible esperar hasta que responda la empresa. Juan Carlos hizo hincapié en que la empresa no los apoya, mientras que Pablo y Pillo comentaron que sólo apoya en casos específicos.

### Importancia y control del cliente

En torno a qué hace la empresa y qué hace el conductor en caso de tener conflictos con el usuario, permite ejemplificar el concepto del trabajo no clásico abordado en el capítulo primero, y, por consiguiente, al control que ejercen la empresa y el cliente sobre el conductor. Conforme a esta pregunta, Luis respondió nunca haber tenido problemas con usuarios. Juan Carlos mencionó que, en casos de problemas entre el usuario y el conductor, la empresa no

---

<sup>487</sup> Para más información con respecto al tema del corporativismo y la injerencia con el servicio de taxi véase capítulo segundo, subapartado 2.3.1, “Movilización y organización de conductores Uber en la Ciudad de México”, de la actual investigación.

<sup>488</sup> Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018.

se mete. Jesús externó que la empresa, cuando hay un conflicto entre el usuario y el conductor, siempre se va sobre de él; y Alex expuso para la presente investigación que sí recibió maltrato por parte de un usuario alcoholizado, donde él tuvo que reportar primero al cliente porque si no Uber cancela las cuentas de los conductores, en palabras de Alex: “[En Uber] Tienen mucho control porque si un usuario mete un reporte te cancelan la cuenta en corto”<sup>489</sup>. Pillo comentó también haber sufrido problemas con usuarios, debido a que tiran alimentos en el vehículo, pues la unidad termina con un olor desagradable, y el siguiente usuario que entre, reportará que la unidad estaba sucia o con mal olor. Pillo enfatizó que “[...] la mayoría de los reportes son a favor del cliente no de nosotros como operadores. Finalmente, si te *guacarean* el vehículo, muchas veces no te pagan la limpieza y ahí ya estás perdiendo pues de más [...]”<sup>490</sup>. Pablo compartió algo de gran importancia para la actual investigación, dado que, si el conductor llega a un altercado físico con el usuario, aunque este último haya comenzado la agresión, es baja definitiva e inmediata para el conductor. Y en caso de que el cliente se queje, menciona el socio conductor, “Te pueden suspender, sin previo aviso, así nada más si se queja el cliente”<sup>491</sup>. Sumado a esto, Pablo expuso que Uber realiza sus investigaciones e incluso, al conductor le pueden hacer la prueba del polígrafo para medir su ritmo cardiaco, es decir, el detector de mentiras.<sup>492</sup> Finaliza el conductor con esta frase: “El conductor siempre las tiene que perder [...]”<sup>493</sup>.

#### Conflictos con otros conductores de Uber y taxistas

En cuanto a altercados con otros conductores de Uber o con taxistas los seis entrevistados comentaron nunca haber tenido algún percance con otros conductores de Uber. También, cinco de los seis entrevistados comentaron nunca haber tenido problemas con conductores de taxi, sólo Jesús tuvo un inconveniente en las inmediaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), cuando el exconductor de Uber iba a subir la maleta de una chica a la unidad, taxistas del AICM la retuvieron y abollaron el vehículo. Lo que enfatizaron los seis entrevistados fue que las zonas más conflictivas donde tienen que bajar el celular o no entrar, son el AICM y en las Centrales de Autobuses. Pillo manifestó que hay lonas en las entradas de las Centrales de Autobuses con leyendas como: “Prohibida la entrada”; igualmente, comentó que se ha visto en la necesidad de bajar su celular o de comentarle al usuario que no puede acercarlo más, según Pillo: “Y aun así es imposible que no reconozcas a los *Ubers*, y los chavos son bien agresivos. Me han agredido verbalmente [...]”<sup>494</sup>. No

---

<sup>489</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

<sup>490</sup> Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018.

<sup>491</sup> Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.

<sup>492</sup> Para más información con respecto al tema del polígrafo utilizado por Uber véase Redacción, El Financiero. «88% de candidatos a conductores son rechazados: Uber.» *El Financiero*, 18 de octubre de 2017. Recuperado el 28 de noviembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/tech/88-de-candidatos-a-conductores-son-rechazados-uber>>.

<sup>493</sup> *Op., cit.*

<sup>494</sup> Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018.

obstante, Pablo comentó que en la Ciudad de México se ha relajado la situación, y mencionó que hay ciudades de la república mexicana, como en el caso de Cancún, donde los conflictos han escalado hasta a pérdidas humanas.<sup>495</sup>

### Organización y resistencia

Respecto a la organización y resistencia de los conductores de Uber, los seis entrevistados mencionaron que existen muchos grupos de apoyo y solidaridad en Facebook y WhatsApp. Jesús comentó que nunca falta el conductor solidario y, aunque sí tuvo oportunidad de formar parte de los grupos, nunca vio la necesidad de integrarse, ya que, según este exconductor, no estaban enfocados para asuntos laborales, sólo para cuestiones de fiesta y diversión. Alex mencionó que sí los conoce, sin embargo, no se ha inmiscuido en éstos. Luis comentó que sí existen, pero que no se mete porque es puro “meme” y quejas sin información clara, en palabras del socio conductor: “Volvemos a lo mismo, seguimos en la nada, en el tema de conocimiento, organización, saber qué hacer”<sup>496</sup>. Juan Carlos compartió que estos grupos funcionan en redes sociales para darse consejos, no obstante, nunca se han reunido. Pablo se refirió a estos grupos como redes de apoyo para cuestiones administrativas o de trámites, pero no están organizados en un sentido político como el intento ocurrido en el año 2016<sup>497</sup>, donde remarca el socio conductor que sí hubo organización con miras a formar una cuestión política debido a las bajas tarifas y al alza de las comisiones. Pillo expuso que pertenece a dos grupos en redes sociales, donde subraya que estos grupos de solidaridad “[...] nos han servido demasiado. Más que el propio Uber, Uber no te contesta a menos que estés de *VIP* para arriba y se acabó. Nosotros como operadores nos vemos obligados a un modo de apoyo [...]”<sup>498</sup>.

### ¿Su propio jefe?

La actual investigación preguntó si consideraban que controlaban sus horarios, o sea, si eran sus propios jefes, lo que está relacionado con el concepto trabajo inmaterial, específicamente, con el tema sobre el individuo empresa. De los seis entrevistados, sólo Juan Carlos mencionó que sí a ambas. El resto de los entrevistados indicaron que controlan el horario de inicio, pero no el de salida. Jesús afirmó esto último cuando explicó que sí podía elegir sus horarios, no obstante, tenía que entregar resultados al propietario del automóvil. Alex comentó que sí controla sus horarios, el problema que encuentra este socio conductor es que no se considera

---

<sup>495</sup> Véase capítulo dos, apartado 2.4, “Taxis y Uber: condiciones adversas desiguales ¿quién gana?”, de la presente investigación.

<sup>496</sup> Luis. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018.

<sup>497</sup> Véase capítulo dos, subapartado 2.3.1, “Movilización y organización de conductores Uber en la Ciudad de México”, de la presente investigación.

<sup>498</sup> Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018.

su propio jefe, porque si no trabaja, no genera ingresos. Luis compartió al proyecto que quisiera creer que sí es su propio jefe. Pues, manifestó el socio conductor que, si no trabaja un día, se le juntan las horas para la siguiente semana. Pablo mencionó que él escoge sus horarios, pero existe coacción propia, en palabras del conductor, “Entonces de alguna forma controlas tus horarios, pero no controlas tu tiempo de trabajo”<sup>499</sup>. Pillo expresó que sí controla el horario de inicio, la cuestión es que el cliente puede desviarlo o cambiar la ubicación, de modo que, ratificó el conductor, no controla las horas de trabajo.

### Resistencia ante el cansancio

Con referencia al tema de la resistencia por parte de los conductores, se les preguntó ¿qué realizan cuando están cansados de manejar? Los seis entrevistados respondieron que es bastante complicado debido a la inseguridad, pues detenerse y salir del vehículo implica un riesgo. Sin embargo, Jesús dijo que por momentos estuvo a punto de claudicar. Por su parte, Alex manifestó que no puede cancelar los viajes, dado que Uber maneja tasas de aceptación y cancelación, pero un conocido le enseñó un truco para saber la ruta del usuario antes de que entre a la unidad, y si es de noche, y ve que la distancia es muy larga, rechaza el viaje. Luis comentó que no apaga la aplicación, sino que, cuando baja la demanda, se orilla y toma un respiro. Juan Carlos afirmó que se orilla donde encuentre una sombra. Pablo expuso que no maneja cansado, y Pillo expresó que busca alguna zona tranquila para estirarse.

### Conflicto político más recurrente y cómo resolverlo

En cuanto a los conflictos más recurrentes a nivel político, los entrevistados identificaron como problemas latentes la inseguridad y los retenes por parte de las autoridades de la Ciudad de México. Pablo expresó el conflicto en el AICM, ya que, al ser zona federal puede detener la policía a los socios conductores, sólo que esta vez no es la estatal o local. Juan Carlos hizo hincapié en el tema de la educación por parte del usuario, del mismo modo que Pillo expuso que hay clientes muy agresivos y necios. En cuanto a Jesús, al igual que Juan Carlos, mencionaron que, en este nivel (político), las formas de resolver los conflictos son muy complicadas porque son cosas del gobierno y de la empresa. Por ejemplo, ante la desatención que recibió Jesús por parte de Uber, expresó lo siguiente: “Lo tomaba con resignación y estaba esperanzado a que Uber me ayudara”<sup>500</sup>. Alex enfatizó el tema del desvío de recursos por parte de la empresa y el maltrato a sus conductores por no permitir la organización, y afirmó que, en el momento que llegue otra opción, sin dudarlo, abandonaría Uber.

---

<sup>499</sup> Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.

<sup>500</sup> Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018.

### c) Nivel tecnológico

#### Impresiones de los conductores de Uber sobre la aplicación

En relación con la pregunta sobre qué opinan los entrevistados sobre la aplicación de Uber, implica los conceptos tratados en el primer capítulo como son: la reconversión industrial con las estrategias de acumulación flexible; las sociedades post-industriales; el *General Intellect* o el saber social acumulado en la aplicación, en el *smartphone* y en el vehículo, y los ejercicios de poder por parte de la empresa sobre el conductor, al decretar los términos y condiciones de uso de la aplicación. Jesús comentó que es una maravilla y una creatividad impresionante. Alex explicó que Uber es un precursor y pionero en la tecnología para el taxi, además, manifestó que la economía colaborativa le parece fenomenal<sup>501</sup>. Sin embargo, expresó que las autoridades no sólo deben cobrar impuestos a Uber, también deben utilizar el dinero recaudado de forma correcta, ya que, para Alex, la empresa Uber ahorra muchos gastos operativos al no tener que declarar impuestos, al no gastar en la calificación y comunicación con sus conductores, es decir, la empresa por medio de procesos tecnológicos bastante sofisticados aplica la automatización para el reclutamiento de conductores, lo cual reduce costos a la empresa<sup>502</sup>. Con respecto al tema de la economía colaborativa, aunque al socio conductor Alex le parece fenomenal utilizar una herramienta, un medio o un sitio que no pertenecen a la empresa para generar ingresos, también remarca el hecho de que Uber además de no contar con costos laborales y ahorrar en gastos operativos, continúa generando ganancias. Como bien se discutió en el segundo capítulo, apartado 2.1, “Estrategia Global: conformación de la empresa multinacional Uber” de esta investigación, la empresa Uber, aunque se encuentra en el sector de los servicios, desarrolla y utiliza innovaciones tecnológicas que le permiten llevar a cabo una acumulación flexible. Aunado a esto, el discurso de la economía colaborativa puede facilitar el encubrimiento de formas novedosas de trabajo, al mismo tiempo que evita a la empresa tener costos laborales, pues la persona que entra en la lógica de la economía colaborativa utiliza sus herramientas para generar un ingreso, no obstante, pese a que algunos medios pertenezcan al conductor (en caso de que sea propietario del vehículo), la empresa continúa siendo la mediadora y la que indica los términos y condiciones del servicio. Por lo tanto, aunque el conductor asuma la mayoría de los costos laborales por realizar su propio trabajo, la empresa sí obtiene ganancias, controla cómo realizar el trabajo y en ocasiones (como se analizó en el primer capítulo y en el actual capítulo) puede cancelar la cuenta de sus conductores. Como bien menciona Antunes, los discursos del emprendedurismo o el de la economía colaborativa son “[...] una forma oculta de trabajo asalariado y que permite la proliferación, en el escenario abierto por el

---

<sup>501</sup> Véase capítulo dos, apartado 2.1, “Estrategia Global: conformación de la empresa multinacional Uber”, de la presente investigación.

<sup>502</sup> El tema sobre la reducción de los costos de la empresa por medio de la automatización puede consultarse en el capítulo 2, subapartado 2.1.1, “Estructura interna de la empresa global” de la presente investigación.

neoliberalismo y por la reestructuración productiva de las distintas *formas de flexibilización salarial, de horario, funcional u organizativas*”<sup>503</sup>.

Por su parte, en cuanto a las impresiones de los socios conductores Luis dijo estar insatisfecho en el plano tecnológico con la aplicación, pues según el conductor las decisiones que toma la empresa debe plasmarlas de inmediato en la plataforma digital. Como ejemplo, Luis compartió un suceso que le ocurrió cuando la empresa cambió los días de corte, esto significa que, si el corte era de lunes a domingo ahora cambió de martes a lunes, por lo cual, la empresa se estaba quedando con un día de ingresos al no considerar ese día de trabajo. Juan Carlos comentó que le falta mejorar a la plataforma; Pablo expresó que sí es un avance revolucionario en la industria del transporte, ya que es la plataforma más completa. Por último, Pillo argumentó que es regular porque de repente se actualiza y hay cambios drásticos en el funcionamiento de la aplicación.

#### Problemas con la aplicación e injerencia de la empresa en el trabajo

Con respecto a problemas con la aplicación y si los entrevistados acuden a las oficinas para resolver estos percances tecnológicos, se relaciona con el concepto trabajo inmaterial porque los conductores están recibiendo constantemente información, y al no existir un sitio específico de trabajo (fábrica difusa), a la actual investigación le pareció pertinente conocer qué realizan los conductores en caso de dificultades en el plano tecnológico. Jesús comentó que sí llegó a tener problemas con la plataforma porque ésta se actualiza constantemente, para resolverlo acudía a las oficinas, es decir, a los Centros de Activación y Soporte<sup>504</sup>. Alex expresó no haber tenido problemas con la aplicación, empero, la única comunicación es por mensajes, y afirmó el socio conductor, “los mensajes te los contestan hasta que quieren”<sup>505</sup>. Luis compartió que la aplicación sí llega a congelarse o pasarse, ante esto y si está durante un viaje, tiene que explicarle al usuario y en ese tiempo, el cliente puede calificar mal al conductor. Pablo, al igual que Alex, explicó que sí hay comunicación las 24 horas, sin embargo, es por correo, lo que significa que no es inmediata. Sumado a esto, Pablo dijo que sí falla el celular es responsabilidad del conductor. Juan Carlos mencionó que no sólo es la aplicación, sino que el internet en México es de muy baja calidad, por ello y al no haber comunicación con la empresa, tiene que resolverlo el conductor. Pillo argumentó que sólo hay línea directa con *UberX VIP*, pero que en el caso de *UberX*, no hay manera de contactar a la empresa.

---

<sup>503</sup> Ricardo Antunes. «Diez tesis sobre el trabajo del presente y una hipótesis sobre el futuro del trabajo.» *Realidad Económica*, no. 232, (16 de noviembre al 31 de diciembre de 2007): pp. 35-36. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://cdamcheguevara.files.wordpress.com/2012/06/antunes-trabajo-sintetico.pdf>>.

<sup>504</sup> Para más información sobre los Centros de Activación y Soporte en la Ciudad de México véase el capítulo dos, apartado 2.2, “Estrategia local: conformación de la empresa Uber en la Ciudad de México”, de la presente investigación.

<sup>505</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

## Importancia del teléfono inteligente y del automóvil

En torno a la relevancia que tienen el teléfono celular y el automóvil, entran dos conceptos, el trabajo inmaterial por el rol que juega la comunicación en el proceso de trabajo, y el trabajo no clásico por el papel que desempeña el automóvil en el plano tecnológico y laboral. Los seis entrevistados mencionaron que el teléfono inteligente debe cumplir una serie de cuestiones tecnológicas para su buen desempeño, como el que sea de gama media alta para soportar de forma adecuada la aplicación y para que tenga buena recepción de internet. Además, indicaron que el celular y el vehículo son las dos herramientas de trabajo más importantes (la cuestión en torno al celular y al automóvil son relevantes para esta investigación por lo que significa tanto para conductores de Uber como para conductores de taxi), en palabras de Alex, el teléfono celular, “No es un lujo es una necesidad”<sup>506</sup>. Con respecto al automóvil, Jesús y Pablo argumentaron que es una herramienta vital, además, al ser un auto del año y bien equipado, el vehículo es bastante cómodo.

## Preponderancia de la publicidad

La siguiente pregunta es fundamental para el proyecto, dado que, la publicidad no sólo es elemental para ampliar los alcances de la empresa y para aumentar la demanda del servicio, la relevancia de la mercadotecnia recae en el concepto del trabajo inmaterial, donde es a partir de la industria de la comunicación donde se genera la ideología óptima para la producción del consumidor y del productor del servicio. De esta forma, la mercadotecnia es crucial para las estrategias de infiltración del mercado por parte de Uber, pues genera una base de clientes y conductores amplia que permiten mantener y legitimar las acciones de la empresa.<sup>507</sup> Es lo que denominó Gilles Deleuze como las sociedades de control: “El departamento de ventas se ha convertido en el centro, en el “alma”, lo que supone una de las noticias más terribles del mundo. Ahora, el instrumento de control social es el marketing, y en él se forma la raza descarada de nuestros dueños”<sup>508</sup>.

Sobre el papel de la mercadotecnia, Jesús mencionó que Uber ha sobresalido totalmente, según el exconductor, “Ahora Uber ha llegado a todas partes”<sup>509</sup>. Alex mencionó que, para cuestiones financieras, el tema de la publicidad es vital. A su vez, destacó las inversiones millonarias que hace la empresa, ya que aparece en internet, en *youtube* y en otras aplicaciones. Pese a estas inversiones millonarias, Alex argumentó que no toda la publicidad es pagada, sino que, se realiza de voz a voz donde supuestamente es un servicio para una

---

<sup>506</sup> *Ídem*.

<sup>507</sup> Sobre el trabajo inmaterial y las estrategias de Uber véanse capítulo uno, subapartado 1.3.2, “Trabajo inmaterial”, y capítulo dos, subapartado 2.1.1 “Estructura interna de la empresa global”, de la presente investigación.

<sup>508</sup> Gilles Deleuze. «Post-scriptum sobre las sociedades de control.» *Polis*, no. 13, (2006): p. 4. Recuperado el 5 de mayo de 2018. <<http://polis.ulagos.cl/index.php/polis/article/view/431/777>>.

<sup>509</sup> Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018.



clase con mayor ingreso económico, mientras que los precios son igual o más bajos que el del taxi convencional. Para Luis y Pillo es una buena mercadotecnia; por su parte, para Juan Carlos la mercadotecnia de Uber es avasalladora debido a que buscó ganar el mercado del servicio tradicional de taxi, por consecuencia el que sus tarifas sean tan cómodas, aunado a esto, el socio conductor subrayó que Uber tiene presencia a nivel mundial. Pablo mencionó que es la empresa con mayor capacidad de alcance, y que encuentras publicidad de Uber en la radio, en la televisión, en espectaculares y en internet.

#### Control del cliente y la empresa en función del desempeño de los conductores de Uber

En el aspecto sobre lo que piensan los conductores en torno a que el cliente pueda calificarlos y ellos puedan calificar al cliente, se relaciona con el concepto trabajo no clásico, donde el cliente no sólo es elemental para la producción sino que ahora evalúa el desempeño del trabajador. Como se expuso en el primer capítulo, con apoyo de Gilles Lipovetsky y Maurizio Lazzarato, durante el capitalismo fase III y el posfordismo, la producción y el consumo interactúan con el cliente para crear subjetividades, es decir, el cliente es guiado por la mercadotecnia y con esto, produce la demanda, en palabras de Lazzarato, “El consumidor ya no es el consumidor-masa pasivo de una mercancía estandarizada, sino el individuo activo que se implica con la totalidad de su persona: a tal fin es necesario “conocer” y solicitar su ideología, su estilo de vida, su concepción del mundo”<sup>510</sup>.

Acorde a las seis entrevistas realizadas por la actual investigación, Jesús, Alex, Luis y Pablo consideran que está bien que el cliente los califique, pero, también, mencionaron que tiene su grado de control sobre el conductor. Jesús recalcó que le gusta que lo califiquen, sin embargo, le provocaba miedo la calificación del cliente, en palabras del exconductor: “[...] porque si la riegas, pues [los] usuarios son déspotas, exagerados y te pueden dar en la madre. Uber sin saber lo que pasó, te dan de baja y luego investigan hasta que se aclare la situación”<sup>511</sup>. A su vez, Jesús mencionó que tuvo tres tipos de problemas recurrentes: a) que el usuario venía en estado de ebriedad o bajo efectos de alguna sustancia; b) acoso, y c) que le cambiaban continuamente la ruta. Alex subrayó que el control hacia el conductor es riguroso, mientras que “[...] al final de cuentas, aunque el usuario se porte mal, aunque te miente la madre o, aunque sea déspota y lo calificues con uno, no le van a hacer nada. Pero al conductor sí, es como doble moral”<sup>512</sup>. Juan Carlos se centró en el aspecto sobre la educación, mencionó que los usuarios en ocasiones vienen pateando el asiento y no piden, exigen el agua para que al final no se la terminen, dejen su basura, le den un sorbo o simplemente se la lleven. Pillo expuso de forma clara que le parece mal este sistema de

---

<sup>510</sup> Maurizio Lazzarato. «Estrategias del empresario político.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): p. 67. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

<sup>511</sup> Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018.

<sup>512</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

calificación porque para el conductor es obligatorio evaluar al cliente cada vez que finaliza el viaje, en cambio para el cliente no lo es, según el socio conductor “[...] yo para terminar un viaje tengo que hacer la calificación a fuerza. El cliente no, eso nos ha llevado a muchas complicaciones porque no obtienes tú una calificación inmediata, tienes que esperarte 3, 4 o 5 meses para que vayan subiendo [a la aplicación] tu calificación”<sup>513</sup>.

La siguiente pregunta está ligada con la anterior, y consiste en si la empresa clasifica a sus conductores de acuerdo a su calificación. Esta pregunta se basa en dos conceptos, el trabajo no clásico y los ejercicios de poder por parte de la empresa sobre sus socios conductores. Alex dijo que la empresa sí manda advertencias en caso de que baje la calificación del conductor, de igual forma mencionó junto con Pablo que Uber tiene una estrategia administrativa donde divide a conductores en *UberX* y en *UberX VIP*, “*very important people*”, y sólo la obtiene los conductores y socios con un mayor número de viajes realizados o pedidos con una calificación alta. Sobre *UberX VIP*, Pillo comentó que solía estar en esta categoría de conductor, pero descendió a *UberX*, según el socio conductor “[...] sí me he dado cuenta que ahora que salí del programa es más complicado. Hay veces que ruedas hasta un ahora y no hay viajes, y cuando eres *VIP* a lo mejor a los 15 o antes de terminar el servicio ya te cayó el otro estando en las zonas altas [...]”<sup>514</sup>. Juan Carlos mencionó que cuando bajas de 4.5 estrellas la aplicación te castiga un día, de hecho, lo ejemplificó con un suceso que le ocurrió, cuando bajó de 4.5 le penaron un día y le hicieron repetir un examen en línea. Juan manifestó disgusto con respecto al tema de la calificación, porque le ha ocurrido que, en épocas soleadas por el hecho de utilizar gafas oscuras, clientes le han puesto una baja calificación o comentarios negativos por el color oscuro de sus lentes, ante esto el socio conductor expresó lo siguiente:

[...] al rato me vas a decir que el color de mi corbata te molesta a tus ojos, o que mi color de mi camisa o que mi saco no te gustó o que mis zapatos. O sea, califícame porque fui grosero, no fui amable, manejé como un vil café, ¡jorale pues! Yo califico mal a las personas cuando me vomitan el carro, quieren fumar a fuerza, [...] pero luego se suben borrachos, por eso tampoco me gusta trabajar en la noche, porque te van hasta pendejeando.<sup>515</sup>

### Conflicto tecnológico más recurrente y cómo resolverlo

En el plano tecnológico los conflictos más comunes a los que se enfrentan los conductores y la manera de resolverlos son los siguientes. Jesús, Luis, Juan Carlos y Pillo manifestaron que sus teléfonos inteligentes llegan a calentarse demasiado, lo que realizan para solucionar esto, es prender el aire acondicionado, el problema de este método, según Pillo, es que se consume más combustible. Alex identificó un conflicto grave el no saber la ruta del usuario hasta que éste entra al automóvil, el socio argumentó lo siguiente: “Porque saber es un derecho, por ejemplo, a un taxista le dices a dónde vas. Y acá estos te obligan a trabajar, aunque sea por un [...] viaje de \$30 o uno de \$300 tiene que ser igual, y te obligan porque si no, no generas. Te tienen obligado, en ese aspecto y me molesta mucho de la aplicación que no te digan a

<sup>513</sup> Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018.

<sup>514</sup> *Ídem*.

<sup>515</sup> Juan Carlos. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 11 de octubre de 2018.

dónde vas”<sup>516</sup>. Para resolver este problema Alex realiza un truco para conocer la ubicación. Pablo mencionó que no ha tenido problemas fuertes, sólo manifestó que el automóvil pasa bastante tiempo en mantenimiento, y es tiempo que no se está trabajando.

#### d) Nivel personal

##### Identidad e identificación con su trabajo

Con referencia a lo que más identifica a un conductor de Uber, se relaciona con el término de la fragmentación de la centralidad del mundo del trabajo, abordado en el capítulo primero, subapartado 1.4.1 “El poder sobre la Reconversión Industrial”, donde se estipuló que a partir de los años 70 y 80 se gestó una reconversión industrial como estrategia acumulativa flexible por parte del capital. El resultado de esta revolución tecnológica fue la pérdida de la centralidad del trabajo que, según Enrique de la Garza Toledo, significa “[...] [una] fragmentación de los mundos de vida [...] Para los trabajadores los mundos extralaborales se han vuelto más importantes [...] La sociedad posmoderna sería la fragmentación de los mundos de la vida, del yo, la cultura, las identidades, [...] la ausencia de sujetos hegemónicos o discursos y proyectos globales”<sup>517</sup>.

Por lo tanto, para efectos de esta investigación es importante preguntar a los conductores qué es lo que más los identifica. Jesús, Luis y Pillo externaron que lo que más identifica a un conductor de Uber es la vestimenta, el automóvil limpio, que conduce muy despacio y la posición específica del celular, en palabras de Jesús: “Sin duda en la posición del teléfono en que debe de estar. No es como una ley, más que nada los conductores lo vieron muy funcional”<sup>518</sup>. Alex afirmó que es el trabajo como taxistas ejecutivos lo que más identifica a los conductores; Juan Carlos expresó que es la empatía, y Pablo dijo que son trabajadores precarizados.

La siguiente pregunta está relacionada con la anterior en cuanto a los conceptos previamente empleados como son la reconversión industrial y la fragmentación del mundo del trabajo, sólo que, a diferencia de la incógnita anterior, se busca encontrar si los conductores consideran que trabajan para la empresa o si son independientes de ésta, es decir, si realizan un trabajo productivo [dinero que genera capital] o un trabajo improductivo [dinero que genera dinero]. Para descifrarlo, se le preguntó a los entrevistados si sentían identificación con la empresa o por su trabajo. Jesús expuso tajantemente que con su trabajo más que con la empresa. Alex comentó que se siente totalmente identificado con su trabajo, en palabras del socio conductor “[...] yo no me siento parte de la empresa. Yo siento que la

---

<sup>516</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

<sup>517</sup> Enrique de la Garza Toledo y Juan Manuel Hernández. «Fin del trabajo o trabajo sin fin.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Tratado Latinoamericano de Sociología del trabajo*. México, Distrito Federal: El Colegio de México: FLACSO: UAM: Fondo de Cultura Económica, 2000. p. 759.

<sup>518</sup> Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018.

empresa la hacemos los trabajadores”<sup>519</sup>. Aunque Luis dijo no incomodarle trabajar para la empresa Uber, afirmó que se siente más identificado con su trabajo, añadió que si no fuera por la inseguridad y los bajos ingresos no sería una mala idea el trabajo de conductor de Uber. Juan Carlos respondió a secas que con su trabajo; mientras Pablo argumentó que no se identifica con ninguno, pues si bien sabe que realiza un trabajo honrado, resaltó que es muy difícil sentir orgullo por trabajar jornadas extensas para sobrevivir. Pillo se siente totalmente identificado con su trabajo, y agregó que la empresa no les da nada, simplemente les renta la plataforma, pero son los conductores quienes realizan todo, “Nosotros damos de más, [...] nosotros somos toda la parte operativa, nosotros somos los que resolvemos los problemas, nosotros somos los que nos ayudamos [...]”<sup>520</sup>.

Con base en las respuestas de los entrevistados es posible expresar, en primera instancia, que el conductor realiza un servicio que satisface un valor de uso, por ejemplo, la movilidad o el traslado. No obstante, desde el momento en que Uber resta de cada viaje efectuado por el conductor una parte de sus ingresos es contradictorio mencionar que la persona realice un trabajo improductivo, pues, aunque el vehículo y el *smartphone* no pertenezcan a la empresa, la plataforma virtual sí. Incluso, después de analizar las entrevistas en el nivel *económico*, los seis entrevistados afirmaron que la plataforma es la herramienta elemental, pues sin ésta no hay trabajo, esto puede ejemplificarse con la cita de Richard Hyman cuando menciona que, “La propiedad y el control de los medios de producción supone poder, ya que lleva consigo la capacidad de admitir o excluir a aquellos que dependen de un empleo para vivir”<sup>521</sup>. Por ende, la plataforma no pertenece a los conductores, de la misma forma que la función de ésta es desempeñar el papel de saber social acumulado y absorbido por el capital. Por consecuencia, el conductor por trabajar la aplicación de Uber entrega en cada viaje una porción del tiempo de trabajo realizado a la empresa, lo cual acerca la actividad del conductor a un trabajo productivo.<sup>522</sup>

#### Actividades extralaborales efectuadas con el teléfono inteligente y el automóvil

Con referencia a la pregunta efectuada a los seis entrevistados sobre qué otras funciones realizan con su teléfono celular y su vehículo, está directamente relacionado con el concepto de trabajo no clásico, donde hay una imbricación de los espacios y tiempos de trabajo con los extralaborales. Es decir, el vehículo y el *smartphone* funcionan no sólo para cuestiones netamente sobre el servicio de traslado o para recibir viajes, estos artefactos cumplen otras funciones que llegan a rozar otras cuestiones espaciotemporales en la vida personal del conductor. Durante su estancia como conductor de Uber, Jesús comentó que trabajó el

---

<sup>519</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

<sup>520</sup> Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018.

<sup>521</sup> Richard Hyman. *Relaciones industriales. Una introducción marxista*. Madrid, España: H. Blume Ediciones, 1981. p. 37.

<sup>522</sup> Para más información sobre trabajo productivo y trabajo improductivo véase el capítulo uno, subapartado 1.3.1, “Trabajo productivo/Trabajo improductivo”, de la presente investigación.

automóvil de dos personas, la cuestión, acentuó el exconductor, fue que los propietarios le entregaban un teléfono móvil deshabilitado donde sólo podía acceder a la aplicación de Uber. Por tal motivo, el tiempo extralaboral del celular era obsoleto. Mientras que, mencionó que el automóvil sí lo llegó a utilizar para cuestiones o necesidades personales. Alex argumentó que el *smartphone* y el vehículo tienen que estar en óptimo estado, y que una vez alcanzada la cantidad de ingresos estimada por día, posteriormente se retira en el automóvil a alguna fiesta o reunión con amigos. Luis enfatizó que utiliza el teléfono inteligente para otras cuestiones como redes sociales y llamadas familiares; al contrario, expuso que el vehículo lo emplea menos, ya que sus necesidades de movilidad no son demasiadas. Para Juan Carlos el uso de su celular y automóvil fuera del ámbito laboral son elementales, pues ambos artefactos los utiliza para su vida cotidiana. En el caso de Pablo, mencionó que, además de su uso laboral, emplea su teléfono para leer, ver películas y jugar, y el automóvil para uso personal y vida cotidiana. Pillo compartió que ambos instrumentos los utiliza prácticamente para todo.

¿Placer por ser jefes de sí mismos? ¿Tiempo de descanso?

Respecto a si les agrada desempeñar el trabajo de conductor de Uber, Luis, Juan Carlos y Pillo dijeron que sí les gusta conducir, pero no para la empresa Uber. Alex dijo que lo que más le agrada es el tema de la economía colaborativa, sin embargo, afirmó que en cuanto pueda, se cambiaría de empresa. Pablo mencionó que ni uno ni otro. Jesús expresó que sí le agradaba cuando trabajaba como conductor, por el trato personalizado con los clientes.

La pregunta anterior sobre si les gusta desempeñar el trabajo como conductor de Uber va emparejada con la siguiente donde se le preguntó a los entrevistados, en el plano personal, qué pensaban sobre elegir el tiempo y horarios de trabajo, y no contar con un jefe o patrón. Esta incógnita está relacionada con dos conceptos, el de flexibilidad externa, interna y salarial, y el del individuo empresa del trabajo inmaterial. Jesús y Juan Carlos explicaron que esta incógnita tiene cuestiones a favor y en contra, pues si bien, ambos comentaron que cuentan con tiempo propio, también expresaron que si no trabajaban no generaban, y, por ende, se reduce su productividad. Alex mencionó que, la cuestión sobre elegir las horas de trabajo es lo revolucionario de Uber, además, subrayó el socio conductor que no tener un jefe como persona y autoridad le parece fenomenal. No obstante, dijo que, en su caso, siempre es más importante la vida personal que el trabajo, en sus palabras: “[...] porque en el trabajo se acaban mis cuestiones personales. Pues no soy una máquina, no soy una cosa como para que me puedas utilizar así”<sup>523</sup>. Para Luis, aunque Uber sí explota a sus conductores, remarcó que puedes desconectarte o detenerte un poco del trabajo. Pablo mencionó que, en lo personal, no se ve y tampoco le gustaría trabajar como empleado de empresa, aunado a esto, expuso que, si no fuera por la flexibilidad, no podría trabajar y estudiar. Pillo expresó que es excelente generar ingresos en momentos donde se realiza una actividad personal, pues recaló el conductor que en otro tipo de trabajo esto sería imposible, según el socio

---

<sup>523</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

conductor: “[...] si yo voy a ir a un mandado a una distancia de tres horas, a lo mejor puedes ocupar una hora, hora y media para generar un poco de ingreso. A lo mejor, bueno ya hasta cubrí gasolina de a dónde iba yo y ya de ahí se compensa”<sup>524</sup>.

Posteriormente, se preguntó a los conductores qué hacen en su tiempo libre, esto fue para conocer algunas formas de resistencia ante las jornadas extenuantes y para intentar ejemplificar, lo que se explicó en el primer capítulo de este proyecto en el subapartado sobre trabajo inmaterial, como tiempo global de trabajo. Con respecto a esto, Jesús expuso que durante su tiempo de ocio lee, utiliza redes sociales, además el exconductor asiste a la escuela. Alex manifestó que ya no cuenta con tiempo libre debido a que está trabajando o estudiando; Luis, Juan Carlos y Pillo mencionaron que normalmente están con sus familias, y Pablo dijo que después de una jornada de escuela y trabajo llega a comer y dormir.

### ¿Conflictos personales por conducir día y noche?

La pregunta que se realizó a los seis entrevistados en cuanto a que si han tenido conflictos personales con amigos, familiares, o alguna pareja debido a su trabajo en Uber, tuvo como finalidad conocer los ejercicios de poder efectuados por parte de sus familiares y amigos en torno a su actividad como conductores de *app*. Jesús manifestó que sí ha tenido problemas con sus familiares porque en ocasiones confundían el automóvil que era para uso laboral como vehículo de uso personal. Alex mencionó que posiblemente con alguna pareja por el hecho de que conocería a más personas. Asimismo, con respecto a la familia, el socio conductor mencionó que sí ha recibido comentarios negativos por realizar el servicio de taxista ejecutivo, en palabras de Alex: “[...] la presión familiar sí ha sido así de, según tú estudiando en la universidad para que terminaras de taxista. Es como la presión familiar de que al final de cuentas eres taxista y no tengo el empacho en decir que soy taxista. Pero mientras sea un trabajo honrado, ¿qué me pueden decir?”<sup>525</sup> Luis dijo que no, al contrario, ha recibido apoyo total de familiares y amigos. Juan Carlos aludió que con familiares y amigos no, pero con alguna pareja sí. Pablo señaló que sólo con su pareja debido al poco tiempo con el que cuenta. Pillo mencionó que los problemas que presenta es el estar ausente, sin embargo, remarcó que esto ocurre en cualquier empleo. Aunado a esto, dijo que también no puede acudir a reuniones familiares, pues en fines de semana son los mejores días para generar ingresos.

### Mejorar Uber

Con base en las respuestas de los seis entrevistados en cuanto a lo que debe mejorar la empresa Uber en torno hacia el conductor como hacia el servicio en general, para Jesús la empresa debe estar al pendiente de los problemas que presentan sus conductores, es decir, tiene que apoyarlos más, en palabras del exconductor: “Los conductores son el alma de

---

<sup>524</sup> Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018.

<sup>525</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

Uber”<sup>526</sup>. Según la perspectiva de Alex, la empresa tiene que mejorar la manera en cómo calibra las tarifas, las horas y la distancia, pues, argumenta el socio conductor, Uber puede cobrar más a zonas con mayor nivel socioeconómico. También, dijo estar inconforme en torno a que sólo el conductor debe hacer declaraciones fiscales, y no la empresa. A su vez, comentó que tiene que existir mejor comunicación y resolución de los problemas que presentan sus socios conductores cuando realizan el servicio. Para Luis, la empresa debe tener en cuenta tanto el que las ganancias de sus socios son muy bajas como una mayor cercanía con sus conductores, y manifestó lo siguiente: “Le faltaría pensar más que lo que genera un conductor al día o a su semana no es suficiente para cubrir las necesidades”<sup>527</sup>. Para Juan Carlos, Uber tendría que regresar a sus inicios donde la empresa fungía como un medio para que las personas generaran ingresos extras, y no se lucrara con la empresa con casos donde un propietario cuenta hasta con 20 conductores. Pablo expresó que la empresa tiene que mejorar los ingresos en cuanto al conductor y mejorar el soporte técnico. Pillo compartió que la empresa debe contar con una línea directa con sus conductores, mejor capacitación en las dimensiones técnica y tecnológica para sus socios, y que el conductor pueda revisar las tarifas y rutas del usuario antes de que éste entre a la unidad.

#### Conflicto personal más recurrente y cómo resolverlo

Conforme a cuál es el conflicto más común y cómo lo resuelven en el nivel *personal*, Jesús mencionó que la inseguridad, y él lo resolvió teniendo un bajo perfil.<sup>528</sup> Alex expresó que el tráfico y el precio del combustible, y lo resuelve buscando gasolineras con precios accesibles y donde no le roben litros. Luis manifestó que ha experimentado ansiedad debido a la poca certeza de lo que ocurrirá, pues según el socio conductor, los gastos familiares se presentan, hay que pagar la luz, el agua, la comida, y si no obtiene viajes de una cantidad alta, esto presiona más al conductor. Por su parte, Luis soluciona esta ansiedad de la siguiente manera: “Lo resuelvo dándole más horas y seguir conectado. No te queda de otra más que seguir conectado”<sup>529</sup>. Juan Carlos mencionó que el conflicto más común es el tráfico y las inundaciones, su manera de solucionarlo es pidiendo al usuario cambiar de ruta para que la unidad no reciba golpes o se averíe. Pablo mencionó que el cansancio y, expuso tajantemente: “Esos problemas ya no se resuelven”<sup>530</sup>. Pillo destacó el problema de las placas, pues afirmó que muchos compañeros han tenido que dejar de trabajar para la empresa, pues han tenido conflicto con las autoridades por el asunto de las placas, lo cual, según el socio es preocupante porque los conductores adquieren deudas con las compañías automotrices. También, expuso que han existido casos en que tiene que ocupar los ingresos de su otro empleo para solventar

---

<sup>526</sup> Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018.

<sup>527</sup> Luis. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018.

<sup>528</sup> Con respecto a “manejar un bajo perfil”, Jesús se refiere al hecho de que se vuelve peligroso ser chofer de Uber ya que el automóvil debe tener un costo mayor de 200, 000 pesos y el teléfono celular debe ser de gama media a alta. Por lo cual, y como aclara el exconductor, esto los vuelve un blanco para robos.

<sup>529</sup> Luis. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018..

<sup>530</sup> Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.

los costos que implican trabajar en Uber, cuando la idea principal fue trabajar en la empresa para obtener un automóvil e ir pagándolo conforme al trabajo como conductor. Otro problema que reconoció el socio conductor Pillo en el plano personal fue, que, si por alguna situación le llegan a pegar al vehículo, automáticamente se queda sin trabajo, en palabras del conductor, “Entonces le pegan, ¿qué pasa? No trabajas, no trabajas y no pagas el carro. Y tienes que sacar de acá, y de dónde vas a sacar para comer, entonces sí son cosas medio graves”<sup>531</sup>.

### La experiencia de conducir *UberPOOL*

Por otra parte, Pillo reconoció otro gran conflicto que sufren los conductores de la empresa Uber, ese problema fue uno de los detonantes que motivó las acciones de organización y protesta por parte de socios y conductores de Uber en la Ciudad de México de enero a junio de 2016.<sup>532</sup> El socio comentó que ha estado en *UberPOOL*, otro servicio de automóvil que según el entrevistado: “Para mí ni debería de haber *UberPOOL* para nada, son los viajes más baratos, los más largos, los más riesgosos. Y pues no generas nada”<sup>533</sup>. En gran medida, estas palabras resumen la problemática que sufren los conductores de la empresa Uber al prestar este tipo de servicio, en donde, además, el conductor tiene que mediar el que un usuario no incomode o moleste a otro. Por lo cual, si existe un mal servicio, una distancia muy larga, problemas de inseguridad o cualquier infortunio que ocurra durante el traslado, el cliente se queja y repercute en la calificación del conductor. En palabras de Pillo:

Y a mitad de camino se sube uno, pero si bien *encuerdado*, pero ahí está complicado porque tú tienes que mediar entre que oyes no molestes a la gente, entre que de inicio Pedrito vamos a llevar a Anita y los presentas y todo. Y la gente que viene bien jarra hasta las quiere conquistar. [Por ejemplo] Qué onda, qué pasó, si quieres nos paramos en un *Oxxo*. ¡Son cosas que como operador tienes que estar ahí, aguanta! ¡Es un usuario igual! ¿Ya todo mundo ya se siente que pueden ligar a cualquiera con unas copas encima y qué pasa ahí? Ah, mala calificación, como no puede calificar a Uber, califican al conductor. Entonces ya nos amolaron a nosotros. Y son cosas que dices no puede ser, que por culpa de Uber que está subiendo a tantas personas, la puntuación tuya sea la más afectada y no tanto a Uber.<sup>534</sup>

---

<sup>531</sup> Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018.

<sup>532</sup> Véase el capítulo segundo, subapartado 2.3.1, “Movilización y organización de conductores Uber en la Ciudad de México”, de la presente investigación.

<sup>533</sup> Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018.

<sup>534</sup> *Ídem*.



## 4.2 Situación respecto al conductor de taxi

*A estas y otras causas, para edificación de los fieles y el bien de sus almas les prohibimos leer nunca ningún libro, so pena de condenación eterna. Y, por miedo a que les asalte la tentación diabólica de instruirse, prohibimos a padres y madres que enseñen a leer a sus hijos. Y, para prevenir cualquier contravención a nuestra ordenanza, les prohibimos expresamente pensar, bajo las mismas penas; ordenamos a todos los creyentes que denuncien a nuestra oficialidad a todo aquel que pronuncie cuatro frases bien ordenadas, de las que podría inferirse un sentido claro y neto. Ordenamos que en todas las conversaciones haya que servirse de términos que no signifiquen nada, según el antiguo uso de la Sublime Puerta.*

Voltaire<sup>535</sup>

En el apartado anterior se analizaron las seis entrevistas realizadas por el actual proyecto de tesis con el objetivo de brindar evidencia que sustente y enriquezca las observaciones, las abstracciones y la investigación documental realizadas en los primeros dos capítulos. Esto se ejecutó con miras a la conformación de conocimiento científico que posibilite la construcción de teorías, conceptos o soluciones ante los diversos problemas planteados. De tal suerte que, este segundo apartado tiene como finalidad analizar e interpretar los cuatro niveles de análisis (*económico, político, tecnológico y personal*) que conforman el cuestionario de preguntas que esta investigación efectuó al conductor de taxi.

Si bien el conductor de taxi no es el objeto de estudio de esta investigación y el análisis de este tipo de trabajo suministra información bastante amplia, incluso para desarrollar otro proyecto, el actual plan de tesis considera pertinente analizar los ejercicios de poder (en los mismos niveles, pero con sus respectivas diferencias técnicas y legales en comparación con el conductor de la empresa Uber) que repercuten sobre éste con el propósito de incentivar el diálogo entre dos tipos de conductores que efectúan un servicio de traslado en la Ciudad de México, específicamente, en el mercado de alquiler de autos. Aunque es probable mencionar que se llevan a cabo bajo diferentes regulaciones y actividades, presentan y están sometidos a semejantes ejercicios y *técnicas racionales de dominación* durante el servicio.<sup>536</sup>

---

<sup>535</sup> Voltaire. «Del horrible peligro de la lectura.» Voltaire. *Cuentos completos en prosa y verso*. México: FCE: Ediciones Siruela, 2006. p. 403.

<sup>536</sup> Para más información en torno a las condiciones de trabajo de los conductores de taxi en la Ciudad de México véase Leticia Pogliaghi. «La problemática del trabajo, la identidad y la organización colectiva en los taxistas de la ciudad de México.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva Tomo II*. México, Distrito Federal: UAM-I: Plaza y Valdés Editores, 2011. pp. 209-249. Recuperado el 19 de julio de 2018. <<http://www2.izt.uam.mx/sotraem/NovedadesEditoriales/TrabajonoclasicoII.pdf>>. Leticia Pogliaghi. *Entre el Control y la Libertad: Configuraciones de Trabajo, Identidad y Acción colectiva de los Taxistas de la Ciudad de México (Tesis que para obtener el grado de Doctora en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Nacional Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2012. Enrique de la Garza Toledo, José Luis Gayosso Ramírez y Leticia Pogliaghi. «Corporatism, Informality and Democracy in the Streets of Mexico City.» *Global Labour Journal*, vol. 8. No. 3, (Septiembre

## a) Nivel económico

### Antecedentes y documentación requerida para trabajar

El conductor de taxi entrevistado por este proyecto de tesis es Raúl, quien mencionó que lleva 52 años desempeñando el trabajo de taxista y actualmente trabaja el taxi de otra persona en un sitio, siendo éste su único empleo. El conductor enfatizó que primero fue taxista y posteriormente entró como chofer en una empresa refresquera. Poco después compró su automóvil y regresó al trabajo de conductor de taxi. Por otra parte, compartió los requerimientos para ser conductor de taxi: a) comprobante de estudios; b) examen médico; c) examen de pericia; d) un curso de 16 horas, y e) dinero. Todo esto se requiere para tramitar la licencia tarjetón. También, indicó que sí cuenta con seguro en caso de accidente bajo la aseguradora AFIRME.

### Horarios y zonas de trabajo; ingresos y tarifa

Con respecto al número de horas, horarios y zonas donde acostumbra a trabajar, Raúl comentó que labora jornadas de 32 horas: sale el lunes a las cinco de la mañana y regresa al día siguiente a las dos de la tarde; sale el miércoles de su casa a la cinco de la mañana y regresa el jueves a las dos de la tarde, y el viernes sale a las cinco de la mañana y regresa el sábado por la mañana. Expresó que las zonas donde trabaja dependen directamente del lugar a donde vaya el cliente, pero prefiere trabajar al sur de la ciudad. Sobre las zonas y horarios más peligrosos para trabajar dijo en cualquier parte y en cualquier horario es posible que ocurra algún robo, la diferencia es que hay zonas más peligrosas.

La pregunta sobre cuántas horas trabaja a la semana y a cuánto ascienden sus ingresos, va de la mano con la pregunta sobre qué piensa sobre las tarifas que aparecen en el taxímetro. Estas preguntas contienen conceptos como el de los ejercicios de poder por parte de las autoridades, y el de la flexibilidad externa, interna y salarial al ser un empleo por cuenta propia, con la respectiva diferencia que en este caso no hay una empresa (Uber) que medie el servicio. Sin embargo, como en el caso del entrevistado, éste trabaja el taxi de otra persona a quien entrega una cantidad de los ingresos generados. Raúl manifestó que a la semana trabaja alrededor de 96 horas, y recaló que sus ingresos son totalmente inconstantes, en sus palabras: “No te podría decir, hay veces que en 36 horas me llevo 500 pesos, hay veces que me llevo 700 pesos, hay veces que toda la noche que estoy aquí en el sitio me hago entre 100 y 200 pesos, es variable”<sup>537</sup>. Con respecto a las tarifas, el entrevistado expresó tajantemente que son muy bajas, tomando en cuenta que el precio de la gasolina reduce directamente los

---

2017): pp. 219-233. Recuperado el 29 de marzo de 2019. <file:///C:/Users/mora1/Downloads/3048-Article%20Text-7354-2-10-20170930%20(1).pdf>.

<sup>537</sup> Raúl. *Extracto de entrevista a taxista*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018.

ingresos. Además, apuntó que es el gobierno quien coloca el precio de la tarifa, por lo cual, es posible observar un ejercicio de poder por parte de las autoridades.

Preponderancia del cliente; enfermedades de trabajo; conflicto económico más recurrente y cómo lo resuelve

La siguiente pregunta sobre qué papel desempeña el cliente para desarrollar el trabajo de conductor de taxi está directamente relacionada con el conductor de Uber, pues sin el usuario no sería posible realizar el servicio. Para Raúl sin el cliente no hay posibilidad de empleo, pues es quien brinda el trabajo. En cuanto a problemas de salud por realizar el trabajo, también está relacionado con el concepto de la flexibilidad externa, interna y salarial, donde los gastos del trabajo van por cuenta propia, los ingresos dependen del tiempo de trabajo y no cuenta con prestaciones, para esto, el entrevistado mencionó no tener algún problema de salud. En el nivel *económico*, al igual que los seis entrevistados de Uber, Raúl mencionó que el problema más común es el precio del combustible, ya que, afirmó que se gasta entre 15 y 20 litros de gasolina diarios. Al mismo tiempo, manifestó que la calidad de la gasolina es baja.

#### b) Nivel político

Regulaciones y requisitos del gobierno de la Ciudad de México, así como problemas con autoridades capitalinas

Con referencia a lo que respondió Raúl en torno a los requisitos que pide el gobierno de la Ciudad de México, está directamente relacionado con el tema sobre los ejercicios de poder por parte de las autoridades. Ante esto, el conductor expuso que es un abuso, pues enfatizó que a los conductores con experiencia sólo deberían impartirles el examen de la vista, el examen médico y pagar, por el contrario, continúan haciéndole los exámenes de pericia y la capacitación. Sobre el costo del tarjetón mencionó que hay dos precios: sin “mordida” y con “mordida”, el primero se estipula en 1,600 pesos, mientras que el segundo está entre 2,000 y 2,300 pesos. Con respecto a la pregunta si durante sus 52 años de servicio había tenido algún problema legal con las autoridades por desempeñar el trabajo de conductor de taxi, respondió que no. Por lo tanto, aunque Raúl comentó no haber tenido algún tipo de problema con las autoridades, subrayó que el seguro cuenta con servicio jurídico.

Preponderancia y control del cliente; organización y resistencia; conflictos con otros conductores de taxis y de Uber

La siguiente pregunta con respecto a qué realiza el conductor de taxi al tener problemas con el usuario, está relacionada con el concepto de trabajo no clásico y con el control que ejerce el cliente sobre el conductor. Ante esto, Raúl compartió que nunca ha tenido problema alguno, no obstante, afirmó que si lo llegara a tener y no hay forma de solucionarlo, pues el altercado físico sería el inminente fin. Aunado a esta pregunta con respecto al tema de la organización como forma de resistencia en caso de tener problemas con el auto, con el gobierno o con el cliente, el entrevistado dijo que cuando era joven sí contactaba con otros conductores de taxi. Sin embargo, mencionó que forma parte de un sitio que funciona como una asociación que sirve, según el conductor, “[...] nada más para que nos hagan trámites”<sup>538</sup>. La otra interrogante que se relaciona con el tema de la resistencia que efectúan los conductores fue, ¿qué realiza cuando está cansado de manejar? Raúl manifestó que se retira sólo si falta poco tiempo para cubrir su jornada, pero si va comenzando o a la mitad, compartió que se duerme media hora o una hora.

Con respecto a la pregunta sobre si ha tenido algún problema con conductores de taxi o con algún conductor de Uber, expuso que con taxistas no, salvo de palabras, pero nunca llegó a los golpes. Algo sumamente interesante fue la respuesta que dijo sobre los conductores de Uber, pues subrayó el poder que tiene el cliente, ya que es quien decidirá qué servicio elegir, en palabras del entrevistado: “Con los conductores de Uber, pues no, yo no me meto con ellos, mientras no se metan conmigo. Que ellos hagan su trabajo y yo el mío. El cliente sabrá con quién le sirve mejor y con ese se va a ir. Todos tenemos derecho a buscar la comida”<sup>539</sup>.

Jefe de sí mismo; conflicto político más recurrente y cómo resolverlo

En torno a si considera que controla sus horarios, es decir, si es su propio jefe, esta pregunta conecta con el concepto del trabajo inmaterial en cuanto al individuo empresa, Raúl contestó que sí controla sus horarios porque puede elegir cuando va a trabajar. Afirmó que sí es su propio jefe ya que, “no tengo patrón entonces que mis necesidades me digan lo que tengo que trabajar”<sup>540</sup>. Por último, el problema más común y cómo lo soluciona, argumentó que el usuario venga en estado de ebriedad o que le estén corrigiendo la ruta. Ante esto último, Raúl dijo que les comenta a los usuarios que es él quien está manejando.

---

<sup>538</sup> Raúl. *Extracto de entrevista a taxista*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018.

<sup>539</sup> *Ídem*.

<sup>540</sup> *Ídem*.

### c) Nivel tecnológico

Impresiones del conductor sobre el uso de aplicaciones; importancia del teléfono inteligente y del automóvil, así como del conflicto tecnológico más recurrente y cómo lo resuelve

Relacionado con la pregunta sobre qué opina el entrevistado sobre usar aplicaciones para realizar el servicio, conlleva conceptos como son el de la reconversión industrial, el de las sociedades post-industriales y el *General Intellect*, o saber social acumulado, tratados en el capítulo segundo, apartado 2.4, “Taxis y Uber: condiciones adversas desiguales”, donde se puntualizó que, en torno a los cambios tecnológicos como son el uso de la informática y las telecomunicaciones, sí han tenido repercusiones en el servicio de alquiler de autos. Ante esta interrogante, Raúl comentó que sí utiliza aplicaciones, y detalló que es bueno tanto para el cliente como para él.

Con respecto a las preguntas, la primera, sobre qué realiza o a quién acude en caso de problemas con la aplicación, y la segunda, qué importancia tiene el teléfono y el automóvil, se encontró un punto que los diferencia, pero otro que acerca mucho a estos dos tipos de conductores. En relación con la primera, quedó claro cuando Raúl mencionó que ha tenido problemas con la señal y el internet, sin embargo, aunque afirmó que el teléfono móvil es de mucho apoyo con los clientes, en caso de no contar con internet, simplemente trabaja sin la conexión. Lo cual, es impensable para un conductor de Uber. Mientras que, en la segunda, Raúl expuso que el automóvil es: “Mi modo de vida, pues mi trabajo”<sup>541</sup>. Por último, en el nivel *tecnológico* el conflicto más común al que se enfrenta este conductor no es en cuanto al vehículo porque dijo siempre traer la unidad en buenas condiciones. Los problemas que presenta el entrevistado son: no contar con señal, o que se le termine el saldo, en sus palabras: “Con internet y sin saldo, ¿para qué sirve el internet?”<sup>542</sup>.

### d) Nivel personal

Identidad e identificación con su trabajo: ¿Tiempo de descanso?

Al igual que al conductor de Uber, se le preguntó al conductor de taxi entrevistado ¿qué es lo que más identifica a un conductor de taxi? Con base en lo que expresó Raúl, subrayó que no es taxista, sino que, es un servidor público. A su vez, manifestó que le encanta ser conductor y sí se siente identificado con su trabajo. Conforme al tema sobre las formas de resistencias, se le preguntó qué realiza en su tiempo libre. El entrevistado compartió que intenta relajarse en casa, sólo que tampoco puede descansar debido a las labores familiares.

---

<sup>541</sup> *Ídem.*

<sup>542</sup> *Ídem.*

## Conflictos personales por conducir día y noche

Por otra parte, se le preguntó si ha tenido problemas extralaborales por trabajar como conductor de taxi, con la finalidad de conocer si existen ejercicios de poder por parte de familiares, amigos o pareja con respecto a su trabajo. Raúl comentó que, cuando conoció a su esposa, sus conocidos le comentaban constantemente a ella, que él es taxista y tienen fama de mujeriegos. El entrevistado dijo que, cuando era joven, en un principio no vio negocio en el servicio de taxi, dado que no obtenía ganancias. Por consecuencia, entró como chofer de una empresa refresquera y más tarde, subió a supervisor. Años después, sacó su automóvil y se dedicó a trabajar, hasta la fecha, brindando el servicio de taxi.

## Mejorar el servicio de taxi; conflicto personal más recurrente y cómo lo resuelve

A partir de la respuesta del entrevistado sobre lo que debe mejorar el taxi en cuanto a servicio como con el conductor, Raúl expuso que cada jefe de gobierno que entra los pone a pintar los automóviles, lo cual, es un gasto innecesario; a su vez, comentó que el tema de la licencia tarjetón también afecta, porque a conductores con 52 años de experiencia como es su caso, sólo deberían pedirles examen médico, de la vista y pagar, ya que, expresó el entrevistado que actualmente en el trámite se tarda un mes; también, mencionó que la calidad de la gasolina es muy mala, mientras que los precios son demasiado elevados. Finalmente, a nivel personal, Raúl mencionó no tener algún problema, incluso compartió que nunca lo había pensado porque:

A mí siempre me ha gustado manejar. Lo hago con gusto y todo. Nada de que hay mucho tráfico, de que ¿a dónde me va llevar? No, porque me gusta manejar. El día que ya no me guste manejar, pues a lo mejor lo dejo. Pero como me gusta manejar. He manejado desde los quince años en carretera y me salvé de muchas [...] <sup>543</sup>

---

<sup>543</sup> *Ídem.*

### 4.3 ¿Quién gana? ¿Quién pierde?

*Acepto de todo corazón la máxima: <<el mejor gobierno es el que gobierna menos>>, y me gustaría verlo puesto en práctica de un modo más rápido y sistemático. Pero al cumplirla resulta, y así también lo creo, que <<el mejor gobierno es el que no gobierna en absoluto>>; y, cuando los hombres estén preparados para él, ése será el tipo de gobierno que tendrán. Un gobierno es, en el mejor de los casos, un mal recurso, pero la mayoría de los gobiernos son, a menudo, y todos, en cierta medida, un inconveniente.*

Henry Thoreau<sup>544</sup>

Una vez terminadas las interpretaciones con respecto a las entrevistas que realizó esta investigación a los conductores de Uber y al conductor de taxi, este último apartado, describe a partir de los cuatro niveles de análisis, cuestiones laborales que comparten, así como puntos específicos en los que se diferencian. Esta comparación pretende por una parte visibilizar los problemas que comparten, y por otra, incentivar el diálogo entre dos tipos de conductores que prestan un servicio de traslado, por medio del alquiler de autos en la capital mexicana.

#### a) Nivel económico

La primera gran diferencia que, incluso detonó diversos conflictos en varias ciudades de la república mexicana, es el tema de la documentación.<sup>545</sup> Pues si bien en el capítulo segundo se expusieron todos los requisitos que actualmente piden tanto la empresa como el gobierno en cuanto al conductor como al vehículo del socio de Uber, también el conductor de taxi, a partir de la entrevista con el conductor Raúl, requiere cubrir requisitos gubernamentales. En el caso de Uber es un holograma; mientras que en el caso del taxista es la licencia tarjetón con un costo de 1,600 pesos. Aunado al holograma, el conductor Uber tiene que realizar la certificación en los Centros de Activación y Soporte, por la que tiene que pagar 500 pesos que la empresa descuenta directamente de los ingresos generados por el conductor.

En cuanto al tema de los horarios, zonas e ingresos. Debido a que el conductor de taxi entrevistado es parte de una base o sitio, la mayoría de sus viajes provienen de la misma zona, no obstante, los clientes pueden ir a diversos puntos. Por otro lado, en las entrevistas efectuadas a los conductores de Uber, subrayaron que prefieren el centro de la capital, especialmente en horarios de alta demanda. En cuanto a horas de trabajo diarias, para los conductores de Uber van desde las 4 horas (como es el caso de Alex que estudia y trabaja), hasta las 14 horas que laboraba el exchofer Jesús. Por su parte, es de gran importancia mencionar que Raúl no es el propietario del vehículo, y trabaja el taxi jornadas de 32 horas. El total de horas semanales que trabajan los conductores de Uber entrevistados, van de las

---

<sup>544</sup> Henry Thoreau. *Desobediencia civil y otros escritos*. Barcelona: Diario Público, 2009. p. 37.

<sup>545</sup> Para más información en torno a los conflictos entre conductores de Uber y conductores de taxi, véase capítulo segundo, apartado 2.4, “Taxis y Uber: condiciones adversas desiguales”, que puede consultarse en la presente investigación.

30 horas, como es el caso del socio conductor Pablo, a más de 80 horas como solía realizarlo Jesús. Sin embargo, Raúl trabaja 96 horas semanales. No obstante, y como se mencionó en el segundo capítulo, en ambos casos, la jornada excede las 8 horas diarias y 7 horas nocturnas que estipula la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, en el artículo 123.<sup>546</sup>

Con respecto al tema de los ingresos varía, pues en los dos casos impera la flexibilidad interna, externa y salarial, es decir, los ingresos dependen de cuánto trabaje el conductor, además, está la cuestión en torno a que todos los costos del servicio dependen directamente de ambos tipos de conductores. En cambio, según las entrevistas efectuadas a conductores de Uber, los ingresos semanales se estiman entre los 1,300 pesos, como en el caso de Jesús quien no era propietario del vehículo, hasta los 3,500 pesos que comentó el socio conductor Luis. Gran diferencia con la información compartida por Raúl, quien recalcó que en ocasiones puede llevarse durante 36 horas de trabajo de 500 a 700 pesos.

Algo que tienen en común los dos tipos de conductores es el papel que juega el cliente, pues en ambos casos, sin el usuario no habría trabajo, pero con la gran diferencia del rol que desempeña la aplicación, y aunque Raúl sí utiliza una plataforma digital, sin esta última el conductor de Uber queda imposibilitado de realizar el servicio, dado que representa una herramienta primordial que media o triangula el servicio de traslado que el conductor brinda al usuario. De igual forma, es necesario enfatizar que la aplicación, en el caso de Uber, no sólo no pertenece a los conductores, ésta funciona como el dispositivo tecnológico mediante el cual, Uber genera ganancias a costa del trabajo de sus conductores.

En cuanto al tema de las comisiones y tarifas, en ambos conductores es posible observar dos puntos que los diferencian y un punto en común. La primera diferencia es que la tarifa en el caso de Uber es puesta por la empresa, a través de la “ley de la oferta y la demanda”; mientras que, en el caso de los conductores de taxi, es el gobierno capitalino quien la estipula. La segunda diferencia es el tema de la comisión, siendo unilateralmente decidida por Uber. El punto en común es que ambos conductores muestran estar inconformes con la tarifa, a pesar de que indicaron que es cómoda para los usuarios. Por otro lado, los conductores de Uber manifestaron otra exigencia, que es la comisión cobrada por la empresa. Como se vio en el caso del socio conductor Alex, esta comisión llega a exceder el 25 por ciento que estipula la empresa.

Aunque ya fue mencionado que ambos conductores comparten la condición en cuanto a la flexibilidad interna, externa y salarial, es menester puntualizar que tanto conductores de Uber como Raúl, externaron su consternación debido al elevado precio de la gasolina, así como su baja e incluso “pésima”<sup>547</sup> calidad. Con respecto al tema de problemas de salud por realizar el servicio, Raúl dijo no haber sufrido ninguno; en cambio los conductores de Uber

---

<sup>546</sup> Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Última Reforma el día 27 de agosto de 2018. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. p. 127. <[http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1\\_270818.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_270818.pdf)>.

<sup>547</sup> Raúl. *Extracto de entrevista a taxista*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018.



manifestaron recurrentemente el problema de infección en vías urinarias por estar tantas horas al volante, mareos, hemorroides y dolores de espalda.

#### b) Nivel político

Otra diferencia entre conductores de Uber y conductores de taxi es la cuestión de los términos y condiciones que estipula Uber de manera unilateral a sus socios conductores. El conductor Pablo mencionó que este documento es una forma de coacción; Juan Carlos dijo que los términos y condiciones se transformaban en un elemento obligatorio porque no hay manera de rechazar algún punto, y Alex respondió que no leyó bien el documento pues esta empresa le oferta el trabajo que requiere para cubrir sus necesidades.

Conforme a qué opinan ambos tipos de conductores sobre las regulaciones que pide el gobierno de la Ciudad de México para llevar a cabo el servicio ya se en Uber como en el servicio de taxi. Los conductores de Uber entrevistados mencionaron puntos a favor y en contra. A favor, porque si bien, sufrieron la presión tanto de los taxistas organizados como de las autoridades capitalinas con la “Ley de Movilidad” publicada en la *Gaceta Oficial del Distrito Federal* el 14 de julio de 2014, específicamente en los artículos 258 y 260, donde el gobierno estipuló como delito realizar el servicio de alquiler de autos sin la concesión correspondiente. Ante este escenario, tuvo que pasar un año cuando el 15 de julio de 2015, el gobierno expidió el *Decreto Uber*, documento que aprobó el servicio de traslado por medio de aplicaciones digitales en la capital.<sup>548</sup> No obstante, los entrevistados también expusieron puntos en contra, pues, aunque quedó regulado el servicio, lo cual redujo los conflictos violentos entre taxistas y conductores de Uber en la Ciudad de México, los socios conductores manifestaron que esta regulación fue un acuerdo entre autoridades de la CDMX y la gerencia de Uber, en palabras de Alex “[...] Yo creo que sí hubo dinero, una cuestión de corrupción que se da mucho en México, entonces te doy un montón de dinero a políticos, senador del partido. Apruébenme esta ley y regúlenlo. [...] La ciudad de México lo reguló por intereses”<sup>549</sup>. El socio conductor Pillo expresó lo siguiente: “[...] nosotros cuando Uber en el primer momento en que, al menos yo ingresé, fue una maravilla, porque si yo meto mi vehículo de taxi hay que pasar muchos filtros; en Uber no, en un día te dabas de alta y al segundo día ya estás trabajando. Ahora, todo lo que está haciendo Semovi y Setravi se me hace un negociazo tremendo”<sup>550</sup>. Sin embargo, para el conductor Juan Carlos, estas medidas son insuficientes en comparación con lo que piden a taxistas, en palabras del conductor: “Creo que, como todo lo que sucede aquí en la ciudad, se me hace muy poca cosa. O sea, Uber no, a Uber le conviene todo lo que el gobierno le quiera cobrar porque no es mucho, no

---

<sup>548</sup> Véase capítulo segundo, subapartado 2.2.1, “Estructura normativa de Uber en la Ciudad de México”, de la presente investigación.

<sup>549</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

<sup>550</sup> Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018.

le están poniendo tanto el pie. Creo que tienen más regulaciones los taxis comunes que Uber. La verdad simplemente es el pago de impuesto [el *Fondo para el taxi, la Movilidad y el Peatón*] y punto, una pequeña parte de su gran pastel”<sup>551</sup>. En cuanto a las regulaciones que pide el gobierno a taxistas, el entrevistado Raúl expresó que le parece demasiado, e incluso externó que es un abuso por parte de las autoridades, por ejemplo, en palabras de Raúl, “[...] A uno con experiencia en el manejo nomás deberían tomarle examen de la vista, médico y que pagues. [...] Cada jefe de gobierno entra y nos pone a pintar los carros a su gusto, son gastos innecesarios. Te digo lo de la licencia tarjetón también, ya los que tenemos experiencia pues nada más revisamos, médico, vista y pagas”<sup>552</sup>.

En cuanto a problemas con las autoridades de la Ciudad de México, y si Uber los ha apoyado en algún problema legal, sólo Jesús manifestó haber tenido problemas con autoridades. De igual forma, en cuanto a si la empresa los ha apoyado en caso de algún problema legal, Jesús, Alex y Juan Carlos mencionaron que no; Luis dijo que sólo por mensaje, pero que no es funcional si tienes un percance que debes solucionar en el momento; Pablo y Pillo enfatizaron que sólo en cuestiones específicas. Mientras que, Raúl, mencionó que en caso de algún problema legal su seguro cuenta con apoyo jurídico.

El tema sobre qué hacen los socios conductores en caso de tener algún tipo de problema con el cliente y qué hace Uber, expresa un ejercicio de poder por parte tanto de la empresa como del cliente sobre el conductor. El exchofer Jesús respondió tajantemente: “La empresa se va sobre de mí”<sup>553</sup>; Alex dijo lo siguiente: “Tienen mucho control porque si un usuario mete un reporte te cancelan la cuenta en corto”<sup>554</sup>; Pablo manifestó que “Te pueden suspender, sin previo aviso, así nada más si se queja el cliente”<sup>555</sup>, y Pillo remarcó que “[...] la mayoría de los reportes son a favor del cliente no de nosotros como operadores”<sup>556</sup>. En cuanto al conductor de Taxi, mencionó que no ha tenido problemas con usuarios, pero si ya no hubiera manera de arreglarlo el enfrentamiento físico sería inminente.

Con respecto a la pregunta sobre si han tenido problemas con conductores de Uber o con conductores de taxi, los socios conductores entrevistados mencionaron que, salvo el exchofer Jesús quien sí tuvo un percance en las inmediaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), no han tenido problemas con taxistas, pero sí reconocieron ciertos puntos de la ciudad donde existe un ambiente propicio para el conflicto como es el AICM y las Centrales de Autobuses. Por su parte, Raúl dijo no tener problemas con los conductores de Uber, pues es el cliente quien decidirá qué servicio elegir, “[...] Todos tenemos derecho a buscar la comida”<sup>557</sup>.

---

<sup>551</sup> Juan Carlos. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 11 de octubre de 2018.

<sup>552</sup> Raúl. *Extracto de entrevista a taxista*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018.

<sup>553</sup> Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018.

<sup>554</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

<sup>555</sup> Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.

<sup>556</sup> Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018.

<sup>557</sup> Raúl. *Extracto de entrevista a taxista*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018.

En el tema de la organización y solidaridad, los socios conductores de Uber mencionaron que sí existen grupos de apoyo en redes sociales, no obstante, las opiniones están divididas. Ya que, señalan que si bien, sirve para dar consejos, apoyarse y compartir información en torno a trámites, también aluden que hay muy poco conocimiento, en palabras de Pablo, “Hay grupos, aunque organizados políticamente no están”<sup>558</sup>. En el caso del conductor de taxi, mencionó que cuando era joven solía reunirse con otros conductores del servicio de taxi, pero actualmente es parte de un sitio que funciona como una asociación que permite, al igual que los grupos de conductores de Uber, realizar trámites administrativos.

Sobre la pregunta si consideran que controlan sus horarios, es decir, si son sus propios jefes, los socios conductores mencionaron que (salvo por Juan Carlos quien respondió que sí controla sus horarios y es su propio jefe), pueden controlar sus horarios de inicio, pero no el tiempo de trabajo. Mientras que, Raúl, dijo que sí. En cuanto a cuál es el problema político más recurrente al que se enfrentan, los conductores de Uber mencionaron lo siguiente: a) la inseguridad; b) lo retenes sorpresa por parte de las autoridades, y c) la mala educación y control que ejerce el cliente en conjunto con la empresa. Ante estos puntos, Raúl también identificó el problema más común con el control que ejerce el cliente y cómo debe responder ante esta problemática, por ejemplo: “El [problema] más común [...] que vengan borrachos”<sup>559</sup>. De hecho, Pillo mencionó algo bastante parecido con el tema del alcohol, “El problema más común es lidiar con la gente que viene tomada, son muy necios [...] la gente es muy agresiva y si estás en su cuadra, en su calle, en su colonia y en donde griten, salen todos... y te pueden acusar hasta de me quieren robar. Entonces es algo muy complicado”<sup>560</sup>.

### c) Nivel tecnológico

Como se mencionó con anterioridad, sobre la importancia que tiene la aplicación para el conductor de Uber, de los seis socios conductores entrevistados, salvo por Juan Carlos y Pillo quienes mencionaron que la plataforma no responde como ellos quisieran, los otros cuatro entrevistados reconocieron que Uber es un fenómeno que revolucionó el servicio de traslado por medio del alquiler de autos. Incluso, el conductor de taxi, Raúl, también utiliza una aplicación y dijo lo siguiente con respecto al uso de plataformas digitales: “Es bueno para el cliente, igual y para uno es bueno utilizar la aplicación”<sup>561</sup>.

Otro punto clave que pudo recabar esta investigación fue, en primera instancia, la diferencia en cuanto a la importancia que tiene el teléfono inteligente tanto para los conductores de Uber como para el taxista. En cambio, la enorme similitud que tiene el

---

<sup>558</sup> Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.

<sup>559</sup> *Op., cit.*

<sup>560</sup> Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018.

<sup>561</sup> Raúl. *Extracto de entrevista a taxista*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018.

vehículo para ambos conductores. Sobre el teléfono inteligente, es necesario recordar cuáles son las herramientas de trabajo para los dos tipos de conductores, pues como se vio en el primer y segundo capítulo, y con base en las entrevistas efectuadas, el celular para los socios conductores es tan importante como el vehículo, ya que sin esta herramienta no pueden trabajar, porque no tienen la posibilidad de realizar el servicio de traslado. Por el contrario, aunque Raúl expuso que el celular es de mucha ayuda para desempeñar su trabajo, enfatizó que, si se le termina el saldo, “Pues ya no trabajo con la aplicación hasta que haya internet”<sup>562</sup>. Es decir, continúa trabajando, aunque el celular no tenga batería o no cuente con acceso a internet. Al igual que, el papel protagonizado por el cliente, y el problema del precio y calidad del combustible, el vehículo representa en ambos casos una herramienta de trabajo indispensable, o como mencionó Raúl en torno al automóvil: “Mi modo de vida, pues mi trabajo”<sup>563</sup>.

La siguiente diferencia entre los conductores de Uber y los conductores que desempeñan el servicio de taxi, es el control que realiza la empresa Uber sobre sus socios conductores con respecto a la calificación de una a cinco estrellas, pues los seis entrevistados afirmaron que es un arma de doble filo, porque está bien que califiquen el desempeño, pero según Pablo esto es una forma de coaccionar al conductor; de igual forma Alex argumentó lo siguiente: “[...] pero al final de cuentas aunque el usuario se porte mal, aunque te miente la madre o aunque sea déspota y lo califiques con uno, no le van a hacer nada. Pero al conductor sí, es como doble moral”<sup>564</sup>.

En cuanto al problema más común en el nivel *tecnológico*, los dos tipos de conductores identificaron el problema del acceso a internet, que también debe entenderse como un costo que asumen ambos conductores por su propia cuenta, así como el mantenimiento de la unidad. De acuerdo con el socio conductor Juan Carlos, el internet en México es de baja calidad, y en el caso de los conductores de Uber, sin acceso a internet tampoco pueden desempeñar el servicio; asimismo, Raúl identificó el acceso a internet como un problema, porque si se termina su saldo, no puede utilizar la plataforma digital. El excofer Jesús subrayó el problema de la calibración, esto es, la poca exactitud en cuanto a la ubicación ya sea del usuario como del destino; y Alex expresó otra molestia e identificó otro ejercicio de control por parte de la empresa, puesto que Uber no muestra el destino hasta que el usuario entra en la unidad, en palabras del conductor: “Porque saber es un derecho, por ejemplo, a un taxista le dices a dónde vas. Y acá estos te obligan a trabajar, aunque sea por un [...] viaje de \$30 o uno de \$300 tiene que ser igual y te obligan porque si no, no generas. Te tienen obligado, en ese aspecto y me molesta mucho de la aplicación que no te digan a dónde vas”<sup>565</sup>.

---

<sup>562</sup> *Ídem.*

<sup>563</sup> *Ídem.*

<sup>564</sup> Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber.* Luis Mora. 8 de octubre de 2018.

<sup>565</sup> *Ídem.*

#### d) Nivel personal

Las respuestas sobre qué es lo que más identifica a un socio conductor Uber se dividieron en tres: a) la vestimenta, el tipo de vehículo y el sitio del teléfono inteligente al centro del tablero; b) la empatía, y c) como mencionó el conductor Pablo que son trabajadores precarizados<sup>566</sup>. Raúl indicó que él no es un taxista, sino un servidor público. Por otra parte, sólo Pablo mencionó que no siente identificación ni con su trabajo ni con la empresa, y tampoco le gusta ser conductor de Uber, pues según el conductor es difícil sentir orgullo por trabajar jornadas extenuantes para sobrevivir. Los otros entrevistados manifestaron que se sienten más identificados con su trabajo que con la empresa, y sobre todo que les agrada ser conductores, pero no de Uber. Raúl dijo que le encanta trabajar como conductor de taxi.

En relación con la pregunta sobre qué le hace falta a la empresa Uber o al taxi para mejorar en cuanto al servicio como al trato con el conductor, los seis entrevistados mencionaron lo siguiente: a) mejorar la comunicación con sus conductores; b) tomar en cuenta que los ingresos para sus conductores son muy bajos; c) calibrar las tarifas de acuerdo a la zona, esto es, cobrar más en zonas con mayor poder adquisitivo; d) no sólo el conductor debe hacer declaraciones fiscales, sino también la empresa; e) mejorar el soporte técnico y brindar mejor capacitación a sus conductores, y f) que no se lucre con la plataforma digital, es decir, que funcione como un mecanismo para generar un ingreso extra, y no como una flotilla de conductores que trabajan diversos vehículos del mismo propietario. Sumado a esto, los conductores expresaron temas que no competen directamente a la empresa, pero consideran que deben ser atendidas como es la inseguridad, el precio de la gasolina, y la pésima condición en que se encuentra el pavimento de la Ciudad de México, dado que según los entrevistados las calles están repletas de hoyos y en época de lluvias, las inundaciones deterioran las unidades.

En cambio, como indicó el conductor del servicio de taxi, Raúl, debe tomarse en cuenta no sólo el precio de la tarifa, también el gasto que representa pintar los vehículos de acuerdo a lo que expida la jefatura de gobierno; el tema de la licencia tarjetón, pues en casos como el del entrevistado con 52 años de experiencia en el servicio del taxi, externó que en el trámite se lleva hasta un mes, lo cual considera demasiado, e indicó que sólo deberían pedirle

---

<sup>566</sup> El socio conductor Pablo es quien menciona que son trabajadores precarios. Para brindar una definición académica sobre la precariedad laboral se acude al especialista Dasten Julián Jever: “La “precariedad” se define en este contexto más bien como una “condición”, un fenómeno emergente e irruptivo, una forma de estar/ser en el mundo vinculado a la pérdida y/o debilitamiento de los vínculos sociales de integración y protección social que sostenían el compromiso social fordista. En esa dirección el concepto de precariedad laboral tiende asociarse al deterioro de las condiciones laborales, a una condición de inestabilidad laboral, y/o inseguridad laboral; un lugar en el espacio social donde el/la trabajador/a se encuentra desprotegido/a ante la expansión de las relaciones no formales, donde las leyes no lo protegen, la consolidación de un área de desprotección, la inexistencia del derecho de afiliación o participación sindical, etc.” Véase Julián Jever, Dasten. «La precariedad laboral, modernidad y modernización capitalista: Una contribución al debate desde América Latina.» *Trabajo y Sociedad*, no. 23, (Invierno 2014): p. 150. Recuperado el 18 de noviembre de 2018. <<http://www.unse.edu.ar/trabajosociedad/23%20JULIAN%20Dasten%20precariedad%20laboral.pdf>>.

el examen médico, examen de la vista y pagar. También expresó disgusto con respecto al elevado precio de la gasolina y sobre la existencia de zonas peligrosas para brindar el servicio.

#### e) Consideraciones finales

Este último capítulo permitió no sólo sustentar las abstracciones efectuadas en cuanto al tipo de trabajo que realiza el conductor de Uber; también respaldó la investigación documental elaborada en el segundo capítulo, con el arribo y consolidación de Uber en la Ciudad de México y, por último, ayudó con el análisis de distintas formas de movilización y resistencia ejecutadas por los choferes en diversas ciudades, ya sea a nivel internacional como en la capital mexicana. De igual forma, este capítulo posibilitó responder el objetivo principal de este proyecto de tesis, que es explicar las relaciones de poder a las que está expuesto el conductor de Uber a nivel *económico, político, tecnológico y personal*. Lo cual, y después de interpretar las entrevistas efectuadas por este proyecto, pudo hallarse que, en los cuatro niveles de análisis, existen relaciones de poder, en donde Uber, el gobierno, el cliente, la familia y conductores del servicio de taxi, ejercen el poder sobre el conductor, específicamente, por medio de *técnicas racionales de dominación*.

A su vez, los tres apartados que conforman este capítulo permitieron comparar y contrastar el servicio que realiza el conductor de Uber y el conductor de taxi. Por lo cual, pudo encontrarse que comparten rasgos y problemas, pero también cuentan con puntos que los diferencian. Entre los rasgos que comparten está el hecho que ambos tipos de conductores realizan un servicio de traslado en la capital mexicana y están expuestos a problemas como: la inseguridad; el alto precio y la baja calidad del combustible; que todos los costos del trabajo, así como sus ingresos van por propia cuenta; que no cuentan con prestaciones; la relevancia y control que ejerce el cliente; las regulaciones por parte de las autoridades de la Ciudad de México; la importancia del vehículo, y los modelos de negocio como en el caso del exchofer Jesús y el conductor de servicio de taxi, Raúl, que no son propietarios del vehículo, y por consiguiente, trabajan la unidad del dueño.

Con respecto a las diferencias, la primera es en cuanto al tema de la tarifa. Como se mencionó con anterioridad, Uber decide la de sus socios, por medio de la “ley de la oferta y la demanda”, mientras que el gobierno estipula la de los taxistas; también está el punto sobre el 25 por ciento de comisión que Uber cobra a sus socios conductores por cada viaje realizado, sin importar que el chofer sea dueño del vehículo o trabaje la unidad de otra persona, pues la empresa resta el porcentaje en cada servicio brindado. Con respecto a lo anterior, de igual forma se encuentra el control que ejerce la aplicación, o sea Uber, puesto que clasifica a sus conductores de acuerdo con el número de viajes realizados y la calificación que otorga el cliente; por otra parte, si bien los requisitos tanto para Uber como para el taxi son distintos y pueden conllevar diversos trámites, actualmente ambos tipos de servicio están regulados en la Ciudad de México. Del mismo modo, está la importancia en cuanto al uso

del teléfono inteligente, dado que, según las entrevistas efectuadas, Raúl remarcó que sí utiliza una aplicación y que le es de mucha ayuda, y al mismo tiempo emplea el celular para contactar a sus clientes; no obstante, está la situación con respecto a que él puede continuar desarrollando el servicio, aunque se termine el saldo del teléfono celular. En cambio, para un conductor de Uber el teléfono inteligente tiene que contar obligatoriamente con acceso a internet para desarrollar su trabajo.

Por último, con base en toda la información recopilada en cuanto a uno y otro tipo de servicio, este proyecto de tesis, más que afirmar cuál de los dos es mejor o peor, tiene especial interés por incentivar el diálogo, pues ambos tipos de conductores comparten problemas y puntos que los distinguen. Aunque las diferencias pueden verse nítidamente a través de la disminución de los ingresos por el aumento de unidades en la ciudad, sería de mayor utilidad que pudieran reunirse y establecer mesas de negociación para conseguir regulaciones que beneficien el correcto desenvolvimiento de sus actividades. Sin embargo, el contenido de esta propuesta excede los objetivos de esta tesis, pero este trabajo proporciona un primer esfuerzo por analizar cómo se gestan los conflictos y, a través de estos, probablemente pueda surgir el diálogo, teniendo como punto nodal<sup>567</sup> o centro de convergencia, las problemáticas en común.

---

<sup>567</sup> Para más información con respecto a otras definiciones y usos del concepto “punto nodal” véanse Sigmund Freud. «capítulo VI. El trabajo del sueño.» Freud, Sigmund. *La Interpretación de los sueños*. Vol. 4 de las Obras Completas. Buenos Aires: Amorrortu, 1979. pp. 285-292. Bejamín Arditi. «La totalidad como archipiélago: el diagrama de puntos nodales.» *Questión*, vol. 1. No. 25, (Verano, enero-marzo de 2010): 9 p. Recuperado el 10 de mayo de 2018. <<http://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/question/article/view/889/790>>.

Cuadro no. 4 Cuadro comparativo entre conductores de Uber y conductor de taxi

Diferencias	Semejanzas
<p>Documentación requerida por las autoridades de la Ciudad de México:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En el caso del taxi es la licencia tarjetón</li> <li>• En el caso del conductor de Uber es el holograma regulatorio, pero también hay que tomar en cuenta la documentación que estipula la empresa como es la certificación en los Centros de Activación y Soporte, por la que el conductor tiene que pagar 500 pesos</li> </ul>	Jornadas de trabajo extenuantes
<p>Preponderancia y control del teléfono inteligente y de la aplicación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En el caso del taxi, se expuso que si utiliza teléfono inteligente y una aplicación, sin embargo, en caso de no contar con acceso a internet o si el teléfono no cuenta con batería puede desarrollar su trabajo</li> <li>• En el caso del conductor de Uber el teléfono inteligente es tan importante como el automóvil, porque sin esta herramienta no puede descargar la aplicación. Además, el conductor tiene que estar todo el tiempo conectado para desarrollar el servicio. No obstante, es por medio de la aplicación como la empresa califica y clasifica el rendimiento de sus conductores a partir de las observaciones del usuario</li> </ul>	Inseguridad a la que están sometidos ambos conductores
<p>Comisiones y tarifas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En el caso del taxi las tarifas son designadas por el gobierno</li> <li>• En el caso de los conductores de Uber, las comisiones e incentivos son decididos unilateralmente por la empresa, mientras que, con respecto a las tarifas, el conductor de Uber queda en la intemperie de "la ley de la oferta y la demanda". Todo es estipulado por la empresa, es decir, si baja la tarifa o sube la comisión no hay posibilidad de negociación dado que los conductores son reducidos al término de contratistas independientes</li> </ul>	Precio elevado y baja calidad de la gasolina
	Todos los gastos del servicio, así como los ingresos recabados dependen del conductor
	Sin prestaciones
	Papel preponderante y control del cliente para desarrollar el trabajo
	Brindan un servicio de traslado
	Están a expensas de lo que estipule el gobierno y en el caso de los conductores de Uber también están bajo el control de la empresa
	Importancia del vehículo para desarrollar el servicio de traslado
	Están expuestos a las pésimas condiciones en que se encuentra el pavimento de la Ciudad de México, así como a inundaciones, por lo cual las unidades sufren daños que los conductores también tienen que afrontar

Fuente: elaboración propia a partir del capítulo cuarto de la presente investigación, "¿Destrucción definitiva del Trabajo?"



## Reflexiones finales sobre las relaciones de poder: ¿cómo se ejerce el poder?

El filósofo francés Michel Foucault en sus obras, *El sujeto y el poder*, *El poder, una bestia magnífica: Sobre el poder, la prisión y la vida*, y en *Microfísica del poder*, se pregunta específicamente, no por lo que es o no es el poder, sino más bien por el “¿cómo se ejerce el poder?”. Esta visión de Foucault del “cómo”, más que del “qué” o del “por qué” del poder, trae consigo toda una serie de reflexiones en donde este filósofo sospecha que el poder sea sólo uno o que sea algo fijo, es decir, que esté inscrito orgánicamente en las instituciones, en el derecho o en el Estado mismo. Al contrario, para Foucault estos últimos son aparatos del poder, pero no el poder en sí. Por lo tanto, este pensador propone analizar el poder como acciones sobre más acciones de unos sobre otros; esto es, poder como mecanismos, estrategias, instrumentos, tácticas y técnicas de dominación; poder como algo que circula, que funciona a partir de ejercicios milimétricos y como algo que no está localizado. De igual manera, la actual investigación más que indagar el “qué” o el “por qué”, se preguntó ¿cómo se dan las relaciones de poder en el esquema de trabajo en Uber? Esto último dirigió la investigación hacia la indagación, hacia analizar el contenido, el funcionamiento, hacer observaciones y finalmente pretendió explicar las relaciones de poder a las que está sometido el conductor de la empresa Uber.<sup>568</sup>

Asimismo, y siguiendo la propuesta foucaultiana, es importante recordar que el poder puede entenderse como relaciones y ejercicios, pero también como resistencias. Para que existan las relaciones de poder se requieren por lo menos dos personas, quien ejerza el poder y quien posibilite abrir múltiples campos de acción y estrategias donde se darán las resistencias generando, a su vez, novedosas formas de acción más sofisticadas que desembocarán en nuevas estrategias.<sup>569</sup> En palabras de Gilles Deleuze las relaciones de poder son la capacidad de “afectar, [y] ser afectado”<sup>570</sup>. De tal suerte, esta tesis propuso partir desde las resistencias para observar los múltiples ejercicios de poder a los que están sometidos los conductores de Uber. Para explicar con precisión por qué este trabajo de investigación partió de las resistencias se acude directamente a Foucault, en palabras del filósofo francés: “Este

---

<sup>568</sup> Michel Foucault. «El sujeto y el poder.» *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 50. No. 3, (julio-septiembre de 1988): pp. 11-19. Michel Foucault. *Microfísica del poder*. Madrid, España: Las ediciones de la piqueta, 1980. pp. 103-189. Michel Foucault. *El poder, una bestia magnífica: Sobre el poder, la prisión y la vida*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2012. pp. 29-165. Recuperado el 7 de julio de 2018. <[https://ciudadproyector.files.wordpress.com/2013/11/foucault-michel\\_el-poder-una-bestia-magnificasobre-el-poder-la-prision-y-la-vida.pdf](https://ciudadproyector.files.wordpress.com/2013/11/foucault-michel_el-poder-una-bestia-magnificasobre-el-poder-la-prision-y-la-vida.pdf)>.

<sup>569</sup> Michel Foucault. *El poder, una bestia magnífica: Sobre el poder, la prisión y la vida*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2012. p. 77. Recuperado el 7 de julio de 2018. <[https://ciudadproyector.files.wordpress.com/2013/11/foucault-michel\\_el-poder-una-bestia-magnificasobre-el-poder-la-prision-y-la-vida.pdf](https://ciudadproyector.files.wordpress.com/2013/11/foucault-michel_el-poder-una-bestia-magnificasobre-el-poder-la-prision-y-la-vida.pdf)>. María Inés García Canal. *Foucault y el poder*. México: UAM-X, 2010. pp. 37-38.

<sup>570</sup> Gilles Deleuze. «Las estrategias o lo no estratificado: El pensamiento del afuera (poder).» *Foucault*. México, Distrito Federal: Ediciones Culturales Paidós, S.A. de C.V., 2016. p. 100.

nuevo método de investigación consiste en tomar como punto de partida las formas de resistencias contra los diferentes tipos de poder. [...] En lugar de analizar el poder desde el punto de vista de su racionalidad interna, se trata de analizar las relaciones de poder a través del enfrentamiento de las estrategias”.<sup>571</sup>

Ante estos múltiples ejercicios de poder reflexionados desde la visión foucaultiana y después de analizar el funcionamiento de la empresa Uber [véanse capítulos uno y dos] y observar que ésta (Uber) muestra novedosas formas de trabajo basadas en el uso de plataformas digitales, es que se decidió utilizar una batería de conceptos [para más información sobre los conceptos desarrollados véase capítulo uno] que permitieran explicar las relaciones de poder en el esquema laboral de Uber. Pero ¿por qué explicar las relaciones de poder? ¿A caso en el modelo laboral donde trabaja el conductor de la empresa Uber existen relaciones de poder como ejercicios y acciones sobre más acciones de unos sobre otros? Finalmente, ¿estos múltiples ejercicios de poder abren campos de acción y estrategia, es decir, hay posibilidad de generar resistencias?

En cuanto a estas tres preguntas previamente plasmadas, la presente investigación recuperó la noción foucaultiana de poder como el concepto óptimo ya que permite explicar las relaciones de poder que el conductor de la empresa Uber sostiene en *los niveles económico, político, tecnológico y personal* con la empresa Uber, el gobierno, el cliente, familiares y amigos, con otros conductores de Uber y con los conductores del servicio de taxi, entre otros más [véanse esquemas uno y dos]. Pero no sólo es analizar los conflictos, también las resistencias. Es decir, qué ejercicios de poder ejecuta la empresa, el gobierno, el cliente, familiares, amigos y cómo resiste el conductor de Uber ante tales. Como se mencionó con anterioridad el conflicto abre nuevos campos de acción y estrategias, especialmente genera *técnicas racionales de dominación*. Por ejemplo, en el capítulo segundo se explicaron las estrategias de infiltración del mercado por parte de Uber, iniciando con la localización de una ciudad con posibilidades de éxito, hasta llegar a el *lobbying* que realiza la gerencia con los gobiernos locales para lograr establecerse legalmente. No obstante, estas *técnicas racionales de dominación* no se detienen o llegan hasta la infiltración del mercado, en el caso de la empresa Uber puede ejemplificarse con el uso de las innovaciones tecnológicas para generar una acumulación flexible y con el establecimiento de los términos y condiciones unilateralmente decididos por la empresa; aunado a esto habría que agregar las regulaciones del gobierno y el control que realiza el cliente [véanse capítulos uno, dos y cuatro]. Por lo tanto, ante todos estos ejercicios constantes de poder, este proyecto también optó por investigar y preguntarle directamente a los conductores: ¿cómo resisten ante tales?

En cuanto a las formas de resistencias, en el segundo capítulo se propuso una tabla [véase tabla número uno] donde es posible observar formas de resistencias expresadas mediante demandas, estrategias organizativas (recuérdese que en la definición foucaultiana

---

<sup>571</sup> Michel Foucault. «El sujeto y el poder.» *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 50. No. 3, (julio-septiembre de 1988): p. 5

de las relaciones de poder ocurre el choque de estrategias) y resultados alcanzados por los conductores de Uber en Estados Unidos de América, Indonesia, Uruguay, Australia y México. Asimismo, en el cuarto capítulo se interpretaron las observaciones y las entrevistas efectuadas por este proyecto de investigación para conocer dónde y cómo perciben mayores conflictos y cómo resisten ante tales problemas los conductores de Uber en la capital mexicana. En resumen, los cuatro capítulos pretenden explicar y describir las relaciones de poder a las que están sometidos los conductores de la empresa Uber.

No obstante, y para cerrar estas reflexiones finales en torno a las relaciones de poder al interior del esquema laboral en Uber, la presente investigación insiste en retomar el tema sobre el choque de estrategias, sólo que esta vez llevando la discusión hacia el tema de las relaciones industriales, específicamente con Richard Hyman, en su libro *Relaciones Industriales. Una Introducción marxista*. En palabras de Hyman: “[...] una *relación de poder* es clave para las relaciones industriales: cada parte persigue estrategias que están en parte afectadas por las iniciativas del otro.”<sup>572</sup>

La relevancia de Hyman para esta investigación radica en la discusión sobre su concepto relaciones industriales, donde si bien podría parecer que está diseñado únicamente para analizar las relaciones laborales en el sector secundario, también permite estudiar la relación entre el capital y el trabajo desde una visión basada en el conflicto y en las estrategias. Para Hyman el objeto de estudio de las relaciones industriales no reside simplemente en el análisis sobre las interacciones y las decisiones que ocurren en la industria; tampoco plantea que las relaciones industriales se basen en el estudio del marco institucional o de las reglamentaciones del trabajo, pues esto pierde de vista otros elementos esenciales en el estudio de las condiciones laborales de los trabajadores. En palabras del investigador: “[...] la noción de regulación encubre el carácter central que tienen el poder, el conflicto y la inestabilidad en los procesos de relaciones industriales”<sup>573</sup>.

La importancia de este concepto es que permitió a esta investigación, en conjunto con la teoría foucaultiana sobre las relaciones de poder, plantear que en el esquema de trabajo desempeñado por el conductor de Uber sí concurren diversos conflictos, y a su vez conllevan a estrategias de acción y reacción que en el actual proyecto se identificó [véase capítulo uno] como la lucha irresoluble al interior del sistema capitalista entre los dos factores de la producción, el capital y el trabajo. Este conflicto puede ejemplificarse con el modelo laboral donde trabaja el conductor de Uber, pues si bien no existe una relación contractual e incluso la empresa se define a sí misma como una empresa de tecnología que no emplea a conductores, está el hecho innegable que obtiene ganancias debido al trabajo realizado por éstos mismos. Finalmente, a lo largo de esta tesis se intentó mostrar que sí ocurren conflictos

---

<sup>572</sup> Richard Hyman. *Relaciones industriales. Una introducción marxista*. Madrid, España: H. Blume Ediciones, 1981. p. 124.

<sup>573</sup> *Ibid.*, p. 42.

y ejercicios constantes de unos sobre otros, en sí, los conductores están sometidos a relaciones de poder.

Por último, esta investigación advierte que si bien, pueden existir muchos otros ejercicios de poder, pues el mismo Foucault menciona que las relaciones de poder se enlazan, tocan y conectan con otros tipos de relaciones como pueden ser de producción o familiares<sup>574</sup>, esta investigación delimitó las relaciones de poder que el conductor sostiene en los cuatro niveles de análisis (*económico, político, tecnológico y personal*) con la empresa Uber, el gobierno, el cliente, familiares y amigos, con otros conductores de Uber y con los conductores del servicio de taxi [véanse capítulos tres y cuatro]. Esto último significa que pueden existir diversos tipos de relaciones que atraviesan a los conductores, lo cual presenta un desafío para próximas investigaciones que deseen analizar estas múltiples acciones sobre más acciones que atraviesan a los socios y conductores Uber en la capital mexicana.

---

<sup>574</sup> Michel Foucault. *Microfísica del poder*. Madrid, España: Las ediciones de la piqueta, 1980. pp. 170-171.

## Conclusiones

El objetivo principal que motivó esta investigación fue explicar y describir, mediante cuatro niveles de análisis (el nivel *económico*, el nivel *político*, el nivel *tecnológico* y el nivel *personal*), las relaciones de poder a las que están expuestos los conductores de la empresa multinacional Uber en la Ciudad de México. Para lograr esto, el proyecto se dividió en cuatro capítulos. Es importante aclarar que, cada capítulo está interconectado con el resto, de este modo y como se explicó en el capítulo tercero, para esclarecer las relaciones de poder a las que está sometido el conductor de Uber, esta tesis siguió un conjunto de pasos y procedimientos sustentados en un método, que es el estudio de caso; en la *estrategia marxista*, y en tres herramientas de recolección de información que son la observación (directa, indirecta y no participante), la documentación y la entrevista en profundidad. La pertinencia en el uso de la *estrategia marxista* radica en que debido a ésta, es posible generar abstracciones sin perder de vista o desprenderse del objeto de estudio de este trabajo, que es el conductor Uber.

Esto último significa que, por medio de la investigación, de la observación constante y de las entrevistas realizadas, es posible transformar intuiciones e ideas en conceptos con el objetivo de construir conocimiento científico que permita enriquecer el estudio de la Ciencia Política y hallar la indiscutible politicidad en las nuevas formas del trabajo. De este modo, el primer capítulo es el soporte teórico y conceptual sobre el cual se sustenta este trabajo; el segundo capítulo conforma la investigación documental en cuanto al funcionamiento y consolidación de la empresa Uber a nivel internacional como en la Ciudad de México; el tercer capítulo es el estudio empírico de caso, y en el cuarto capítulo se interpretan las entrevistas con miras no sólo a sustentar los conceptos desarrollados, sino a enriquecer y explicar las relaciones de poder sin alejarse del objeto de estudio.

Por ende, para exponer las relaciones de poder comprendidas en el esquema de trabajo Uber, con apoyo del conjunto de conceptos analizados en el primer capítulo como son el trabajo productivo e improductivo, el trabajo inmaterial, el trabajo autónomo y el trabajo no clásico; mediante la investigación documental desarrollada en el segundo capítulo, y del análisis e interpretación de las entrevistas efectuadas en el cuarto capítulo, permitieron explicar el contexto histórico, político, social, económico y laboral sobre el cual se sostiene este tipo de trabajo y cómo funciona la empresa Uber. Esto se logró partiendo del supuesto, en donde estamos transitando de las sociedades industriales a las sociedades post-industriales; de las sociedades disciplinarias a las sociedades de control; del capitalismo fase II al capitalismo fase III; de la crisis de los modelos fordista y taylorista al establecimiento de los modelos productivos posfordista y *neotaylorista*. En resumen, es la metamorfosis del trabajo, cuyas especificidades operativas, como lo fue en el caso de las sociedades

industriales y las sociedades disciplinarias establecidas en el sistema fabril, transitan a otras basadas en el sector de los servicios.

Este cambio de una formación histórica a otra puede ejemplificarse con el modelo operativo de la empresa multinacional Uber, pues si bien se encuentra en el sector de los servicios, recupera elementos de la reconversión industrial de los años 70 y 80 que le permiten sostener su producción mediante formas flexibles de acumulación, a partir de la integración de cadenas de valor global y en la automatización al introducir la informática y las telecomunicaciones al proceso productivo. Esto es posible debido a la función que lleva a cabo el conocimiento o el saber social (*General Intellect*) en el sistema capitalista, puesto que no sólo es absorbido, también expresa la preponderancia que tienen la información y el saber para las nuevas tendencias del capital en su búsqueda por la acumulación y la generación de ganancias.

Asimismo, este tránsito de una formación histórica a otra mediante la implementación de la tecnología no tiene consecuencias exclusivas en torno a la cuestión productiva, también tiene repercusiones en la vida personal y la manera en cómo se relacionan las personas. A su vez, y como se analizó en el segundo capítulo de esta investigación, estas transformaciones tienen efectos sobre las legislaciones respectivas. Por ejemplo, como se estudió en los primeros dos capítulos, en materia laboral estos nuevos enfoques productivos traen consigo novedosos perfiles de trabajo, en donde empresas, como es el caso de Uber, aprovechan las áreas grises existentes en las normas, logrando por medio de estrategias empresariales, conquistar y consolidarse en los mercados alcanzados. Por lo tanto, sin la existencia de marcos regulatorios especializados en el servicio de traslado por medio de aplicaciones digitales, se corre el riesgo de incrementar lo que se definió con anterioridad como la externalización, el outsourcing, la tercerización o subcontratación del trabajo, que transforman el ciclo productivo trayendo consigo la disolución de las relaciones laborales, cuyo objetivo es evitar el conflicto existente e inacabado entre los dos factores de la producción, el capital y el trabajo.

Con apoyo de la investigación documental, en el capítulo segundo se analizaron las estrategias empresariales de Uber, sus operaciones y su funcionamiento a nivel internacional como en la Ciudad de México. De igual forma se examinaron, hasta septiembre de 2018, las regulaciones y requisitos que las autoridades capitalinas estipulan para desarrollar el servicio de traslado en Uber. Este análisis partió de la prohibición en el año 2014 en los artículos 258 y 260 de la “Ley de Movilidad”; la regulación de Uber en la Ciudad de México, en el *Decreto Uber* el 15 de julio de 2015, y finalmente con la prohibición de la modalidad *UberPOOL* el 15 de septiembre de 2017 en el “Nuevo Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México”, donde los requisitos se acordaron en el artículo 58 y la prohibición de esta modalidad en el artículo 59 del mismo reglamento.

Al mismo tiempo, en el capítulo segundo y con base en el filósofo francés Michel Foucault, se examinaron distintas formas de organización y resistencia que han llevado a

cabo conductores de Uber a nivel internacional y en la Ciudad de México, ya que, siguiendo el argumento foucaultiano para que existan relaciones de poder debe haber al menos dos personas: es la capacidad de afectar y de ser afectado que conlleva la posibilidad de resistir o reaccionar ante los múltiples ejercicios de poder. Por lo cual, se analizaron las demandas, las estrategias organizativas y los resultados alcanzados por diversas movilizaciones y acciones de resistencia efectuadas por conductores de Uber en Estados Unidos de América, Indonesia, Uruguay, Australia y en la Ciudad de México.

En el capítulo cuarto y a través de los cuatro niveles de análisis (*económico, político, tecnológico y personal*) en que se dividieron ambos cuestionarios de preguntas de las siete entrevistas realizadas, uno para conductores de Uber y otro para el conductor de taxi, no sólo permitieron sustentar las abstracciones realizadas en el primer capítulo y la investigación documental del segundo capítulo, sino explicar las relaciones de poder a las que están sometidos los conductores de Uber, así como exponer algunas formas de resistencia. De igual forma, por medio del análisis y comparación de las condiciones laborales tanto del conductor de taxi como de los conductores de Uber entrevistados, se visibilizaron puntos que tienen en común y que podrían retomarse en futuras investigaciones para generar propuestas que incentiven el diálogo entre ambos tipos de conductores, y a su vez, permitan impulsar negociaciones con las autoridades y lograr regulaciones que beneficien tanto a taxistas como a conductores de Uber. Por lo que, este proyecto proporciona un primer esfuerzo por estudiar a ambos conductores y analizar qué conflictos sufren y cómo resisten. Por ende, estos conflictos pueden servir como punto nodal para introducir el tema con respecto a las dificultades que presentan ambos tipos de conductores, es decir, las problemáticas en común pueden ser el centro de convergencia de la discusión y resolución conjunta de los problemas a los que están expuestos.

De este modo, el entrelazamiento de los cuatro capítulos permitió a este proyecto de tesis la elaboración del concepto *técnicas racionales de dominación*, esto es, los ejercicios, las tácticas y las estrategias milimétricamente trazadas en una formación social específica para explicar y describir los ejercicios de poder a los que está sometido el conductor, y que son ejercidos por la empresa Uber, el gobierno, el cliente, familiares y amigos y por los conductores del servicio de taxi. Son diversas técnicas de dominio perfectamente diseñadas y ejecutadas por diferentes actores, en las que está sometido el conductor de esta empresa, pero también trae consigo formas de resistencia.

Finalmente, este proyecto, aunque explica las relaciones de poder en modalidades de empleo novedosas como la que existe en Uber, e intenta describir el destino del escenario laboral en el capitalismo tardío bajo figuras como el de la economía colaborativa y su entrelazamiento con el conocimiento y la tecnología, también comprende que no es un tema acabado, pues tan sólo Uber seguirá cambiando, del mismo modo como vendrán nuevas transformaciones y mutaciones del sistema capitalista, donde puede inferirse que el conflicto laboral continuará. Por tanto, esta tesis buscó efectuar una primera aproximación en torno a

esta metamorfosis del trabajo como concepto y actividad vital, en donde las siguientes generaciones deberán desarrollar propuestas políticas que permitan equilibrar la relación conflictiva entre los dos factores de la producción, el trabajo y el capital.

Este estudio lanza nuevos retos y observaciones que es menester analizar, ya que, el sistema capitalista contemporáneo sustentado en las sociedades de los servicios y el conocimiento, expresa desafíos y conflictos que será preciso estudiar. En consecuencia, es necesario entender los movimientos o acomodos de estas nuevas tendencias del capital, para desarrollar propuestas políticas que permitan, si no resolver, al menos comprender el devenir del trabajo, como concepto y actividad.

*Dixi et salvavi animam meam.*<sup>575</sup>

---

<sup>575</sup> *He dicho y salvado mi alma.* Véase en Carlos Marx. *Crítica al Programa de Gotha.* México: Ediciones El Caballito, 2013. p. 63.



## Fuentes consultadas

- ASF Melbourne North. «Solidarity Action with KUMAN (Uber drivers Indonesia).» s.f. *Facebook*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <[https://www.facebook.com/events/1710546229254446/?active\\_tab=about](https://www.facebook.com/events/1710546229254446/?active_tab=about)>.
- Asociación Internacional de los Trabajadores. «Estatutos.» s.f. *Asociación Internacional de los Trabajadores*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<http://www.iwa-ait.org/es/node/14/>>.
- Admin. «No Uber, Drivers Log-OFF strike! Monday 6/8/2018 – 7am to 9:30am. Boom.» 28 de julio de 2018. *RideShare Drivers United | AUS & USA*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<http://ridesharedriversunited.com/no-uber-drivers-log-off-strike-monday-682018-7am-to-930am/>>.
- Administración Pública de la Ciudad de México. «Decreto por el que se expide el Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal.» 15 de septiembre de 2017. *Gaceta Oficial de la Ciudad de México*. Recuperado el 6 de junio de 2018. <[http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/585b39baccbd5bc797ba4e3ffe84d060.pdf](http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/585b39baccbd5bc797ba4e3ffe84d060.pdf)>.
- Administración Pública del Distrito Federal. «Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones.» 15 de julio de 2015. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*. Recuperado el 20 de junio de 2018. <[http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf](http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/c9b9972feb6fa4501f6facffc2b9a9bf.pdf)>.
- . «Reglamento de Tránsito de Distrito Federal.» 17 de agosto de 2015. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*. Recopilado el 15 de junio de 2018. <[http://data.ssp.cdmx.gob.mx/reglamentodetransito/documentos/nuevo\\_reglamento\\_transito.pdf](http://data.ssp.cdmx.gob.mx/reglamentodetransito/documentos/nuevo_reglamento_transito.pdf)>.
- Administración Pública del Distrito Federal. «Ley de Movilidad del Distrito Federal.» 14 de julio de 2014. *Gaceta Oficial del Distrito Federal*. Recuperado el 13 de septiembre de 2018. <[http://www.paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2016/LEY\\_MOVILIDAD\\_DISTRITO\\_FEDERAL\\_07\\_10\\_2016.pdf](http://www.paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2016/LEY_MOVILIDAD_DISTRITO_FEDERAL_07_10_2016.pdf)>.
- Agencia EFE. «Conductores de aplicaciones de transporte en Uruguay crean un sindicato.» *Wradio*, 9 de septiembre de 2017. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <<http://www.wradio.com.co/noticias/economia/conductores-de-aplicaciones-de-transporte-en-uruguay-crean-un-sindicato/20170901/nota/3567346.aspx>>.

- Aldaz, Phenélope. «Crean en DF frente contra Uber y Cabify.» *El Universal*, 6 de julio de 2015. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/2015/07/6/crean-en-df-frente-contra-uber-y-cabify>>.
- Alex. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 8 de octubre de 2018.
- Álvarez Saldaña, David. «Prólogo a la edición mexicana.» Marx, Carlos y Federico Engels. *La ideología alemana*. México, D.F.: Ediciones El Caballito, 2013. pp. 7-26.
- Álvarez Saldaña, David. «Prólogo a la edición mexicana.» Marx, Carlos. *El dieciocho Brumario de Luis Bonaparte*. México, D.F.: Ediciones El Caballito, 2013. pp. 7-24.
- Antunes, Ricardo. *¿Adiós al trabajo? Ensayo sobre las metamorfosis y la centralidad del mundo del trabajo*. Brasil: Cortez Editora, 2001. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://catedralibrets.files.wordpress.com/2015/04/ricardo-antunes-adios-al-trabajo.pdf>>.
- . «Diez tesis sobre el trabajo del presente y una hipótesis sobre el futuro del trabajo.» *Realidad Económica*, no. 232, (16 de noviembre al 31 de diciembre de 2007): pp. 29-48. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://cdamcheguevara.files.wordpress.com/2012/06/antunes-trabajo-sintetico.pdf>>.
- . «La centralidad del trabajo hoy.» *Papeles de Población*, vol.6. No. 25, (julio-septiembre 2000): pp. 83-96. Recuperado el 28 de julio de 2018. <<http://www.scielo.org.mx/pdf/pp/v6n25/v6n25a5.pdf>>.
- . «Las metamorfosis en el mundo del trabajo.» *Nómadas (Col)*, no. 12, (2000): pp. 28-37. Recuperado el 28 de julio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/1051/105115263004.pdf>>.
- AP. «Taxistas en París retoman huelga contra Uber.» *El Economista*, 27 de enero de 2016. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<https://www.economista.com.mx/tecnologia/Taxistas-en-Paris-retoman-huelga-contra-Uber-20160127-0160.html>>.
- . «Taxistas españoles protestan contra Uber y Cabify.» *El Economista*, 30 de mayo de 2017. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<https://www.economista.com.mx/tecnologia/Taxistas-espanoles-protestan-contra-Uber-y-Cabify-20170530-0084.html>>.
- Arditi, Bejamín. «La totalidad como archipiélago: el diagrama de puntos nodales.» *Questión*, vol. 1. No. 25, (Verano, enero-marzo de 2010): 9 p. Recuperado el 10 de mayo de 2018. <<http://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/question/article/view/889/790>>.

- Arsu Team Manager. *Facebook*. s.f. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://www.facebook.com/arsuteamanager/>>.
- Ávalos, Marcos y Sofía Paula. «Baby, you can(t) drive my car. El caso de Über en México.» *Economía Informa*, no. 390, (enero-febrero de 2015): pp. 104-112. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.economia.unam.mx/assets/pdfs/econinfo/390/06avalosyssofia.pdf>>.
- Bakunin, Mijail. *Dios y el Estado*. Barcelona: Diario Público, 2009.
- Barreto, Martha Helena. «La industria del network marketing y la producción de nuevas subjetividades.» *Nómadas*, no. 43, (octubre de 2015): pp. 75-93. Recuperado el 26 de julio de 2018. <[http://nomadas.ucentral.edu.co/nomadas/pdf/nomadas\\_43/43\\_5B\\_la\\_industria\\_del\\_network.pdf](http://nomadas.ucentral.edu.co/nomadas/pdf/nomadas_43/43_5B_la_industria_del_network.pdf)>.
- Bartra, Roger. *Breve diccionario de sociología marxista*. México, Distrito Federal: Editorial Grijalbo, S.A., 1973.
- Bell, Daniel. *El advenimiento de la sociedad post-industrial*. Madrid: Alianza Editorial, 1994.
- Berardi, Franco (Bifo). *Generación Post-Alfa. Patologías e imaginarios en el semio capitalismo*. Bueno Aires: Tinta Limón, 2007.
- Bolaños Sánchez, Ángel. «Fondo para el Taxi y Movilidad asciende a 300 mdp: Semovi.» *La jornada*, 9 de noviembre de 2018. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/11/09/fondo-para-el-taxi-asciende-a-300-mdp-semovi-7632.html>>.
- Cabify. «¿Qué es Cabify?» s.f. *Cabify Ayuda*. Recuperado el 24 de septiembre de 2018. <<https://help.cabify.com/hc/es/articles/115000999425--Qu%C3%A9-es-Cabify->>.
- Caicedo Escobar, Carlos y Carlos Cortés Amador. «Enfoque sistémico de la organización, la tecnología y los modelos de gestión.» *Revista Ingeniería e Investigación*, no. 37, (1997): pp. 72-90. Recuperado el 15 de octubre de 2018. <<https://revistas.unal.edu.co/index.php/ingevin/article/view/20941/21843>>.
- Calderón G., Guillermo y María Jesús Núñez F. *¿Qué es el poder según Foucault?* s.f. Recuperado el 3 de julio de 2018. <[http://repositorios.unes.edu.ve:8080/jspui/bitstream/123456789/268/1/¿Qué%20es%20el%20poder%20según%20Foucault%3F%2007\\_06\\_2013\\_01.pdf](http://repositorios.unes.edu.ve:8080/jspui/bitstream/123456789/268/1/¿Qué%20es%20el%20poder%20según%20Foucault%3F%2007_06_2013_01.pdf)>.
- Camacho Ramírez, Adriana. «Flexibilización sin precarización: estrategias para prevenir la precarización en la era de la modernidad económica.» *Criterio Jurídico*, vol. 13. No. 2, (2013-2): pp. 11-33. Recuperado el 13 de septiembre de 2018.

<<http://revistas.javerianacali.edu.co/index.php/criteriojuridico/article/viewFile/1019/1588>>.

Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Última Reforma el día 27 de agosto de 2018. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <[http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1\\_270818.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_270818.pdf)>.

Cantera, Sara. «Uber no debe regularse como los taxis: Cofece.» *El Universal*, 24 de junio de 2015. Recuperado el 13 de septiembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/06/24/uber-no-debe-regularse-como-los-taxis-cofece>>.

Castañeda Rodríguez, Víctor Mauricio y Ómar Díaz-Bautista. «El Consenso de Washington: algunas implicaciones para América Latina.» *Apuntes del CENES* vol. 36.No. 63 (enero-junio de 2017): pp. 15-41. Recuperado el 25 de mayo de 2018. <<https://www.redalyc.org/pdf/4795/479553173002.pdf>>.

Castro, Miriam. «Uber y su pelea con las leyes de México y el mundo.» *Milenio*, 25 de mayo de 2015. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<http://www.milenio.com/negocios/uber-y-su-pelea-con-las-leyes-de-mexico-y-el-mundo>>.

Change.org. «Comentario de apoyo no. 1 a la petición de change.org.» s.f. *Change.org*. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<https://www.change.org/p/comisi%C3%B3n-de-uber-al-15-en-todos-sus-servicios-y-tarifas-justas-para-los-socios-uber-mx-ro-arevalo-travisk/c/378964078>>.

—. «Comentario de apoyo no. 2 a la petición de change.org.» s.f. *Change.org*. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<https://www.change.org/p/comisi%C3%B3n-de-uber-al-15-en-todos-sus-servicios-y-tarifas-justas-para-los-socios-uber-mx-ro-arevalo-travisk/c/378757010>>.

—. «Comision de Uber al 15% en todos sus servicios y tarifas justas para los socios.» s.f. *Change.org*. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<https://www.change.org/p/comisi%C3%B3n-de-uber-al-15-en-todos-sus-servicios-y-tarifas-justas-para-los-socios-uber-mx-ro-arevalo-travisk>>.

—. «La mayor plataforma de peticiones del mundo.» s.f. *Change.org*. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<https://www.change.org/about>>.

Chávez, Gabriela. «¡Fuera Uber!: Taxistas del DF.» *Expansión*, 22 de abril de 2015. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2015/04/22/fuera-uber>>.

- «Choferes reclaman comisiones, requisitos y el cese de UberPOOL.» *Expansión*, 15 de julio de 2016. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2016/07/14/choferes-reclaman-comisiones-requisitos-y-el-cese-de-uber-pool>>.
- «Los Choferes prefieren ser socios que empleados: Uber.» *Expansión*, 7 de agosto de 2015. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2015/08/07/los-choferes-prefieren-ser-socios-que-empleados-uber>>.
- «Reducción de tarifas en Uber molesta a choferes.» *Expansión*, 18 de enero de 2016. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2016/01/18/reduccion-de-tarifas-en-uber-molesta-a-choferes>>.
- «Uber quiere a medio millón de mexicanos como choferes.» *Expansión*, 24 de julio de 2017. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2017/07/24/uber-quiere-a-medio-millon-de-mexicanos-como-choferes>>.

Chávez, Gabriela y Sofía Sánchez Morales. «El costo de tener Uber en México.» *Expansión*, (1217) (15 de agosto de 2017): pp. 78-89.

Cisneros, Javier. «7 razones por las que los taxistas quieren fuera a Uber.» *El Economista*, 12 de octubre de 2016. Recuperado el 25 de septiembre de 2018. <<https://www.economista.com.mx/politica/7-razones-por-las-que-los-taxistas-quieren-fuera-a-Uber-20161012-0120.html>>.

CNN Español . «Descargas de Uber aumentan 800% en Ciudad de México tras protesta de taxistas.» *CNN*, 26 de mayo de 2015. Recuperado el 29 de agosto de 2018. <<https://cnnespanol.cnn.com/2015/05/26/descargas-de-uber-aumentan-800-en-ciudad-de-mexico-tras-marcha-de-taxistas/>>.

CNT-AIT Sindicato de Oficios Varios. «Acto en solidaridad con los trabajadores de KUMAN Uber (Indonesia).» 9 de septiembre de 2017. *CNT-AIT Sindicato de Oficios Varios*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://sovmadrid.org/acto-en-solidaridad-con-los-trabajadores-de-kuman-uber-indonesia>>.

Codeglia, Ana. «¿Qué es una startup? Todo lo que necesitas saber sobre el tema.» 17 de enero de 2018. *Hotmart/BLOG*. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://blog.hotmart.com/es/que-es-una-startup/>>.

Correa Lucero, Horacio y Julio Edgardo González. «Análisis del devenir del concepto de trabajo inmaterial.» *X Jornadas de Sociología*. Buenos Aires: Facultad de Ciencias

- Sociales, Universidad de Buenos Aires, 2013. pp. 1-12. Recuperado el 18 de junio de 2018. <<http://cdsa.academica.org/000-038/709.pdf>>.
- Cruz, Filiberto. «Inseguridad sobre ruedas; víctimas de taxistas.» *Excelsior*, 23 de septiembre de 2016. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/09/23/1118509>>.
- De la Garza Toledo, Enrique. «El método del concreto abstracto concreto.» De la Garza Toledo, Enrique. *La metodología configuracionista para la investigación social*. Ciudad de México: UAM-I: Editorial Gedisa, 2018. pp. 75-94.
- De la Garza Toledo, Enrique. «Reconversión industrial y cambio en el patrón de relaciones laborales en México.» Anguiano, Arturo (coord.). *La Modernización de México*. México: UAM-X, 1990. pp. 315-362.
- . «Trabajo no clásico y Flexibilidad.» *Caderno CRH*, vol. 26. No. 68, (mayo-agosto de 2013): pp. 315-330. Recuperado el 3 de julio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632191007.pdf>>.
- De la Garza Toledo, Enrique. «Trabajo no clásico, organización y acción colectiva.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva*. T. II. México, Distrito Federal: UAM-I: Plaza y Valdés Editores, 2011. pp. 305-334. Recuperado el 19 de Julio de 2018. <<http://www2.izt.uam.mx/sotraem/NovedadesEditoriales/TrabajonoclasicoII.pdf>>.
- De la Garza Toledo, Enrique y Juan Manuel Hernández. «Fin del trabajo o trabajo sin fin.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Tratado Latinoamericano de Sociología del trabajo*. México, Distrito Federal: El Colegio de México: FLACSO: UAM: Fondo de Cultura Económica, 2000. pp. 755-774.
- De la Garza Toledo, Enrique, José Luis Gayosso Ramírez y Leticia Pogliaghi. «Corporatism, Informality and Democracy in the Streets of Mexico City.» *Global Labour Journal*, vol. 8. No. 3, (Septiembre 2017): pp. 219-233. Recuperado el 29 de marzo de 2019. <[file:///C:/Users/mora1/Downloads/3048-Article%20Text-7354-2-10-20170930%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/mora1/Downloads/3048-Article%20Text-7354-2-10-20170930%20(1).pdf)>.
- De Pablos, E. «Revolución Industrial 4.0.» *Crédito y Caución: Atradius*, no. 21, (2016): pp. 10-15.
- De Vicente, Pedro. «Qué es LinkedIn, para qué sirve y cómo funciona.» 23 de abril de 2018. *Exprimiendo LinkedIn*. Recuperado el 18 de noviembre de 2018. <<https://www.exprimiendolinkedin.com/2018/04/que-es-linkedin-para-que-sirve-como-funciona/>>.
- Debord, Guy. *La sociedad del espectáculo*. Buenos Aires: La Marca Editora, 2012.

- Del Valle, Marilina. «La relación entre trabajo, capital y subjetivación en las sociedades contemporáneas en las lecturas de Michel Foucault y Negri y Lazzarato: elementos para una revisión del análisis marxista del trabajo.» *Nuevo Itinerario Revista Digital de Filosofía*, vol. 10.No. X, (2015): pp. 1-15. Recuperado el 26 de julio de 2018. <<http://hum.unne.edu.ar/revistas/itinerario/revista10/articulo07.pdf>>.
- Deleuze, Gilles. «Las estrategias o lo no estratificado: El pensamiento del afuera (poder).» *Foucault*. México, Distrito Federal: Ediciones Culturales Paidós, S.A. de C.V., 2016. pp. 99-123.
- . «Post-scriptum sobre las sociedades de control.» *Polis*, no. 13, (2006): pp. 1-7. Recuperado el 5 de mayo de 2018. <<http://polis.ulagos.cl/index.php/polis/article/view/431/777>>.
- Deleuze, Gilles y Félix Guattari. *Rizoma*. México, Distrito Federal: editorial fontamara, 2016.
- Delgado, Diana. «Baja Uber tarifas y protestan socios.» *El Universal*, 19 de enero de 2016. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2016/01/19/baja-uber-tarifas-y-protestan-socios>>.
- Díaz De Salas, Sergio Alfaro, Víctor Manuel Mendoza Martínez y Cecilia Margarita Porras Morales. «Una guía para la elaboración de estudios de caso.» *Razón y Palabra*, no. 75, (febrero-abril de 2011): p. 0. Recuperado el 18 de julio de 2018. <[http://www.razonypalabra.org.mx/N/N75/varia\\_75/01\\_Diaz\\_V75.pdf](http://www.razonypalabra.org.mx/N/N75/varia_75/01_Diaz_V75.pdf)>.
- Dib, Daniela. «Uber no se estaciona: las controversias no detienen a la compañía en México.» *Fortune*, 25 de octubre de 2018. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.fortuneenespanol.com/destacado/uber-no-se-estaciona-crece-mexico/>>.
- Domínguez, Daniel. «Se arma campal entre taxistas y choferes de Uber.» *El Diario de Juárez*, 5 de octubre de 2017. Recuperado el 21 de septiembre de 2018. <[http://diario.mx/Local/2017-10-05\\_fb738984/se-arma-campal-entre-taxistas-y-choferes-de-uber/](http://diario.mx/Local/2017-10-05_fb738984/se-arma-campal-entre-taxistas-y-choferes-de-uber/)>.
- Dussel, Enrique. *16 Tesis de Economía Política: interpretación filosófica*. México, Distrito Federal: Siglo XXI Editores, 2014.
- Efe. «Conductores de Uber protestan en Australia en demanda de mejores condiciones.» *Sinembargo*, 6 de agosto de 2018. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <<http://www.sinembargo.mx/06-08-2018/3406492>>.
- El Diario de Juárez. «Arman pelea campal taxistas y conductores de Uber en la Central.» *El Diario de Juárez*, 06 de octubre de 2017. Recuperado el 6 de agosto de 2018.

<[http://diario.mx/Local/2017-10-05\\_386bc586/arman-pelea-campal-taxistas-y-conductores-de-uber-en-la-central/](http://diario.mx/Local/2017-10-05_386bc586/arman-pelea-campal-taxistas-y-conductores-de-uber-en-la-central/)>.

El Informador. «Conductores Uber bloquean tránsito en La Minerva, Guadalajara.» *Diario de Yucatán*, 16 de julio de 2018. Recuperado el 19 de agosto de 2018. <<http://www.yucatan.com.mx/mexico/conductores-uber-bloquean-transito-en-la-minerva-guadalajara>>.

EL Miliciano Blog Anarcosindicalista y de difusión. «Actos de solidaridad y de apoyo internacional a los conductores de Uber en Indonesia.» 11 de septiembre de 2017. *EL Miliciano Blog Anarcosindicalista y de difusión*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<http://elmilicianocnt-aitchiclana.blogspot.com/2017/09/actos-de-solidaridad-y-de-apoyo.html>>.

El País. «Gobierno apoya las sanciones a Uber, la considera "clandestina".» *El País*, 20 de noviembre de 2015. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.elpais.com.uy/informacion/gobierno-apoya-sanciones-uber-considera-clandestina.html>>.

—. «San Pablo emplea policía militar para frenar Uber.» *El País*, 2 de julio de 2015. Recuperado el 16 de noviembre de 2018. <<https://www.elpais.com.uy/vida-actual/san-pablo-emplea-policia-militar-frenar-uber.html>>.

Engels, Federico. *El papel del trabajo en la transformación del mono en hombre*. México, Distrito Federal: Grupo Editorial Éxodo, 2008.

Enzensberg, Hans Magnus. *El corto verano de la anarquía. Vida y muerte de Durruti*. Barcelona: Editorial Anagrama, 2016.

Escobar y Gorostieta, Edmundo. «Opinión: el reto de diferenciar entre 'outsourcing' y tercerización.» *Expansión*, 14 de diciembre de 2017. Recuperado el 2 de noviembre de 2018. <<https://expansion.mx/opinion/2017/12/14/opinion-el-reto-de-diferenciar-entre-outsourcing-y-tercerizacion>>.

Expansión. «10 datos sobre la ruta que ha seguido Uber en la Ciudad de México.» *Expansión*, 13 de abril de 2016. Recuperado el 18 de julio de 2018. <<https://expansion.mx/empresas/2016/04/12/10-datos-sobre-la-ruta-que-ha-seguido-uber-en-la-ciudad-de-mexico>>.

—. «Federico Ranero, el nuevo Director General de Uber en México.» *Expansión*, 17 de abril de 2017. Recuperado el 7 de agosto de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2017/04/17/federico-ranero-el-nuevo-director-general-de-uber-en-mexico>>.



- . «La accidentada historia de Uber en México.» *Expansión*, 14 de agosto de 2017. Recuperado el 15 de agosto de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2017/08/11/uber-redefine-su-camino-en-mexico>>.
- Fazio, Ariel. *El trabajo inmaterial como problema de la filosofía política*. Buenos Aires: E-Book, 2006. Recuperado el 15 de julio de 2018. <<http://serbal.pntic.mec.es/~cmunoz11/fazio48.pdf>>.
- Federation. «Indonesian Uber drivers fight back with anarcho-syndicalism.» 30 de enero de 2018. *Federación Anarquista Rosa Negra*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<http://blackrosefed.org/indonesian-uber-drivers-fight-back-with-anarcho-syndicalism/>>.
- Federico. «Crean sindicato de conductores de Uber, Easy y Cabify en Uruguay afiliado al PIT-CNT.» 31 de agosto de 2017. *Comunidad Latinoamericana de Conductores de Aplicaciones (CappLATAM)*. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <<https://capplatam.com/sindicato-de-conductores-de-uber-easy-y-cabify-en-uruguay/>>.
- Ferrer, Angélica. «Taxistas contra Uber: la pelea por los pasajeros en el DF.» *Milenio*, 1 de enero de 2016. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<http://www.milenio.com/estados/taxistas-contra-uber-la-pelea-por-los-pasajeros-en-el-df>>.
- Flores, Zenyazen. «STPS autoriza sindicato para corporativo de Uber.» *El Financiero*, 15 de agosto de 2016. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/economia/stps-autoriza-sindicato-corporativo-de-uber>>.
- Forbes Staff. «Ante multa de Profeco, Uber y Cabify se dicen dispuestas a mejorar su servicio.» *Forbes*, 11 de julio de 2018. Recuperado el 11 de julio de 2018. <<https://www.forbes.com.mx/uber-y-cabify-dispuestas-a-dialogo-con-profeco-para-mejorar-servicio/>>.
- . «Así regulará el GDF a Uber y Cabify.» *Forbes*, 15 de julio de 2015. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<https://www.forbes.com.mx/asi-regulara-el-gdf-a-uber-y-cabify/>>.
- . «Cofece pide reconocer a Uber y Cabify.» *Forbes*, 10 de junio de 2015. Recuperado el 14 de septiembre de 2018. <<https://www.forbes.com.mx/cofece-pide-reconocer-a-uber-y-cabify/>>.
- . «En total opacidad, los millones que Uber y Cabify entregan a CDMX.» *Forbes*, 7 de junio de 2018. Recuperado el 17 de noviembre de 2018. <<https://www.forbes.com.mx/en-total-opacidad-los-millones-que-uber-y-cabify-entregan-al-gobierno/>>.

- . «Profeco sanciona a Uber, Easy Taxi y Cabify con 6.4 mdp.» *Forbes*, 11 de junio de 2018. Recuperado el 11 de junio de 2018. <<https://www.forbes.com.mx/profeco-sanciona-a-uber-easy-taxi-y-cabify-con-6-4-mdp/>>.
- . «Uber negará el servicio a los usuarios malportados.» *Forbes*, 5 de septiembre de 2018. Recuperado el 10 de septiembre de 2018.
- Foucault, Michel. *El poder, una bestia magnífica: Sobre el poder, la prisión y la vida*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores, 2012. Recuperado el 7 de julio de 2018. <[https://ciudadproyector.files.wordpress.com/2013/11/foucault-michel\\_el-poder-una-bestia-magnifica-sobre-el-poder-la-prision-y-la-vida.pdf](https://ciudadproyector.files.wordpress.com/2013/11/foucault-michel_el-poder-una-bestia-magnifica-sobre-el-poder-la-prision-y-la-vida.pdf)>.
- . «El sujeto y el poder.» *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 50. No. 3, (julio-septiembre de 1988): pp. 3-20.
- Foucault, Michel. «Los cuerpos dóciles.» *Vigilar y Castigar: nacimiento de la prisión*. México: Siglo XXI Editores, 2009. pp. 157-197.
- . *Microfísica del poder*. Madrid, España: Las ediciones de la piqueta, 1980.
- Freud, Sigmund. «capítulo VI. El trabajo del sueño.» Freud, Sigmund. *La Interpretación de los sueños*. Vol. 4 de las Obras Completas. Buenos Aires: Amorrortu, 1979. pp. 285-292.
- Fuecys. «Estatuto.» s.f. *Fuecys*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<http://www.fuecys.org/estatuto/>>.
- Fuertes Camacho, María Teresa. «La observación de las prácticas educativas como elemento de evaluación y de mejora de la calidad en la formación inicial y continua del profesorado.» *Revista de Docencia Universitaria* (Octubre-Diciembre 2011): pp. 237-258. Recuperado el 29 de octubre de 2018. <<http://redu.net/redu/files/journals/1/articles/248/public/248-647-1-PB.pdf>>.
- Fukuyama, Francis. *El fin de la historia*. s.f. Recuperado el 5 de agosto de agosto de 2018. <[https://www.alianzaeditorial.es/minisites/manual\\_web/3491295/CAP8/1\\_FindelaHistoria.pdf](https://www.alianzaeditorial.es/minisites/manual_web/3491295/CAP8/1_FindelaHistoria.pdf)>.
- Gallagher, Leigh. *La historia de Airbnb*. México: Penguin Random House Grupo Editorial, 2018.
- García Canal, María Inés. *Foucault y el poder*. México: UAM-X, 2010.
- García, Luis Fernando y Moritz Cruz Blanco. «Desempleo en América Latina: ¿flexibilidad laboral o acumulación de capital?» *Revista Problemas del Desarrollo*, vol. 48. No. 189, (abril-junio de 2017): pp. 33-57. Recuperado el 4 de julio de 2018. <<http://www.revistas.unam.mx/index.php/pde/article/view/57821/52083>>.

- Garrido, Rodrigo. «Uber expande su servicio a seis ciudades adicionales en México.» 7 de marzo de 2016. *Xataka*. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<https://www.xataka.com.mx/otros-1/uber-expandira-su-servicio-a-seis-ciudades-adicionales-en-mexico>>.
- Gayosso Ramírez, José Luis. *Trabajo, Identidad y Acción colectiva en el Trabajo no Clásico: Los vendedores de Tianguis en el D.F. (Tesis que para obtener el grado de Doctor en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Nacional Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2012.
- Giordano, Pedro. «Sociedad de la información y trabajo inmaterial.» *IX Jornadas de Sociología*. Buenos Aires: Facultad de Ciencias Sociales, 2011. pp. 1-19. Recuperado el 18 de junio de 2018. <<http://cdsa.academica.org/000-034/406.pdf>>.
- Giordano, Pedro y Juan Montes Cató. «Diez tesis sobre el trabajo inmaterial.» *Revista GPT Gestión de las Personas y Tecnología*, no. 14, (Agosto 2012): pp. 13-21.
- González Aguirre, Diego. «Opinión: la subcontratación, un desafío laboral para las empresas en México.» *Expansión*, 22 de noviembre de 2017. Recuperado el 2 de noviembre de 2018. <<https://expansion.mx/opinion/2017/11/22/opinion-la-subcontratacion-un-desafio-laboral-para-las-empresas-en-mexico>>.
- González de Cossío, Francisco. «El caso Uber en México: un cri de coeur.» (s.f.): 5 p. Recuperado el 5 de julio de 2018. <<http://www.gdca.com.mx/PDF/competencia/EL%20CASO%20UBER.pdf>>.
- González G., Susana. «Multa Profeco a Uber, Easy Taxi y Cabify por cláusulas abusivas.» *La jornada*, 12 de julio de 2018. Recuperado el 12 de julio de 2018. <<https://www.jornada.com.mx/2018/07/12/economia/023n2eco>>.
- . «Uber responde a multa de Profeco.» *La jornada*, 12 de julio de 2018. Recuperado el 13 de julio de 2018. <<http://www.jornada.com.mx/ultimas/2018/07/12/uber-responde-a-multa-de-profeco-2193.html>>.
- Gorz, André. *Adiós al proletariado: Más allá del socialismo*. Barcelona: El viejo topo, 1980. Recuperado el 28 de julio de 2018. <<https://es.scribd.com/doc/102871690/1980-Andre-Gorz-Adios-al-proletariado-Mas-alla-del-socialismo>>.
- Grave, Jean. *La sociedad moribunda y la anarquía*. México: Ediciones: La Voz de la Anarquía, 2014.
- Guerrero, Práxedes. *Artículos de combate*. México: Editorial Redez, 2013.
- Gutiérrez, Pablo. «El otro lado de Uber: de la estrategia para pagar menos impuestos a los problemas con los conductores.» *La Nación*, 14 de abril de 2016. Recuperado el 8 de

- junio de 2018. <<https://www.lanacion.com.ar/1889293-el-otro-lado-de-uber-la-estrategia-para-pagar-menos-impuestos-y-los-problemas-de-seguridad>>.
- Han, Byung-Chul. *La sociedad del cansancio*. Barcelona: Herder Editorial, 2016.
- . *Psicopolítica*. Barcelona: Herder Editorial, 2014. Recuperado el 5 de noviembre de 2017. <<http://geopolitica.iiec.unam.mx/sites/default/files/2018-10/Han%2C%20Byung-Chul%20%282014%29%2C%20Psicopoli%CC%81tica.%20Herder.pdf>>.
- Hardt, Michael y Negri Antonio. *Imperio*. Barcelona, España: Paidós, 2005.
- Hargreaves, Steve. «Uber tiene un chofer como empleado... en San Francisco.» *Expansión*, 18 de junio de 2015. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://expansion.mx/negocios/2015/06/17/fallo-legal-pone-en-problemas-a-uber>>.
- Hatch, Patrick. «Los conductores se rebelan por los 'recortes salariales' mientras Uber se enfrenta a la nueva competencia.» *The Sydney Morning Herald*, 28 de julio de 2018. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<https://www.smh.com.au/business/companies/drivers-in-revolt-over-pay-cuts-as-uber-faces-new-competition-20180726-p4ztob.html>>.
- Henshall, Adam. «The Aggressive Processes Uber is Using for Global Expansion.» *Process.st*, 21 de abril de 2017. Recuperado el 11 de septiembre de 2018. <<https://www.process.st/global-expansion/>>.
- Hernández Romero, Yasmín y Raúl Vicente Galindo Sosa. «Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana?» *Espacios Públicos*, vol. 19.No. 47, (septiembre-diciembre de 2016): pp. 157-175. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67650281008>>.
- Hernández, Eduardo. «Agreden a vehículos de Uber en intermediaciones del AICM.» *El Universal*, 28 de julio de 2015. Recuperado el 21 de septiembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2015/07/28/agreden-vehiculos-de-uber-en-inmediaciones-del-aicm>>.
- . «Reglamento prohíbe servicios como uberPOOL.» *El Universal*, 18 de septiembre de 2017. Recuperado el 14 de septiembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/reglamento-prohibe-servicios-como-uberpool>>.
- Herrera Guerra, Carmen Estela y Luz Alexandra Montoya Restrepo. «El emprendedor: una aproximación a su definición y caracterización.» *Punto de vista*, vol. IV.No. 7, (Julio-diciembre 2013): pp. 7-30. Recuperado el 31 de marzo de 2019. <<file:///C:/Users/moral/Downloads/Dialnet-ElEmprendedor-4776922.pdf>>.

- Hyman, Richard. «La rigidez flexible ¿un modelo para una Europa Social?» *Cuadernos Relaciones Laborales*, no. 19, (2001): pp. 17-29. Recuperado el 6 de julio de 2018. <<http://revistas.ucm.es/index.php/CRLA/article/view/CRLA0101220017A/32431>>.
- . *Relaciones industriales. Una introducción marxista*. Madrid, España: H. Blume Ediciones, 1981.
- Ibarra Cisneros, Manuel Alejandro y Lourdes Alicia González Torres. «La Flexibilidad laboral como estrategia de competitividad y sus efectos sobre la economía, la empresa y el mercado de trabajo.» *Contaduría y Administración*, no. 231, (mayo-agosto de 2012): pp. 33-52. Recuperado el 3 de julio de 2018. <<http://www.ejournal.unam.mx/rca/231/RCA000023103.pdf>>.
- Independent Drivers Guild. «About the IDG.» s.f. *Independent Drivers Guild*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://drivingguild.org/about/>>.
- . «We are Uber, Lyft, Juno, Via workers united for a fair industry.» s.f. *Independent Drivers Guild*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://drivingguild.org/>>.
- INEGI. «Ocupación. Población ocupada según sector de actividad económica, nacional trimestral.» 15 de Agosto de 2018. *INEGI*. Recuperado el 3 de noviembre de 2018. <<http://www.inegi.org.mx/sistemas/BIE/CuadrosEstadisticos/GeneraCuadro.aspx?s=est&nc=597&c=25586>>.
- Isaac, Mike. «Uber y su cultura de trabajo abusiva.» *The New York Times*, 27 de febrero de 2017. Recuperado el 3 de agosto de 2018. <<https://www.nytimes.com/es/2017/02/27/uber-y-su-cultura-de-trabajo-agresiva/>>.
- IWA-AIT. «Letter sent to Uber CEO.» 3 de septiembre de 2017. *Facebook*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<https://www.facebook.com/iwa.ait/photos/a.10151409229631883/10154612047826883/?type=3&theater>>.
- Jalife Daher, Mauricio. «Uber.....¿competencia desleal?» *El Financiero*, 5 de noviembre de 2014. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/opinion/mauricio-jalife/uber-competencia-desleal>>.
- Jesús. *Extracto de entrevista a exconductor de Uber*. Luis Mora. 7 de octubre de 2018.
- Juan Carlos. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 11 de octubre de 2018.
- Julián Jever, Dasten. «La precariedad laboral, modernidad y modernización capitalista: Una contribución al debate desde América Latina.» *Trabajo y Sociedad*, no. 23, (Invierno 2014): pp. 147-168. Recuperado el 18 de noviembre de 2018.

<<http://www.unse.edu.ar/trabajosociedad/23%20JULIAN%20Dasten%20precariedad%20laboral.pdf>>.

Kröll, Hans Gundermann. «El método de los estudios de caso.» Tarrés, María Luisa (coord.). *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México, Distrito Federal: Colegio de México: FLACSO, 2013. pp. 231-264.

Laboratorio para la Ciudad. «Debate Digital CDMX. Tecnología y movilidad en la Ciudad de México.» s.f. *Laboratorio para la Ciudad*. Recuperado el 13 de septiembre de 2018. <<http://pubpub.labcd.mx/>>.

Laclau, Ernesto. «Universalismo, Particularismo y el tema de la identidad.» *Revista Internacional de Filosofía Política*, no. 5, (1995): pp. 38-52. Recuperado el 18 de junio de 2018. <[http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/bibliuned:filopoli-1995-5-1C777F7B-79B6-19D3-B6B9-B7F90B382C27/universalismo\\_particularismo.pdf](http://e-spacio.uned.es/fez/eserv/bibliuned:filopoli-1995-5-1C777F7B-79B6-19D3-B6B9-B7F90B382C27/universalismo_particularismo.pdf)>.

Lara, Juan Fernando. «‘Me duelen los riñones y las piernas, pero tampoco puedo bajarme del carro’.» *La Nación*, 15 de julio de 2018. Recuperado el 25 de septiembre de 2018. <<https://www.nacion.com/el-pais/servicios/me-duelen-los-rinones-y-las-piernas-pero-tampoco/HOI3DA2YHVCWRNAZVKVC2PKNEM/story/>>.

—. «Taxis vs Uber: Conductores en dos bandos sufren mismas penurias.» *La Nación*, 15 de julio de 2018. Recuperado el 25 de septiembre de 2018. <<https://www.nacion.com/el-pais/servicios/taxis-vs-uber-conductores-en-dos-bandos-sufren/GYBDINDZIVGKXGYWWGDTJQD72E/story/>>.

Lascurain Fernández, Mauricio. «Empresas multinacionales y sus efectos en los países menos desarrollados.» *Economía: Teoría y práctica*, no. 36, (enero-junio de 2012): pp. 83-105. Recuperado el 19 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/2811/281125196003.pdf>>.

Law@Tec. *La Batalla De Uber En México*. 24 de junio de 2016. Recuperado el 1 de julio de 2018. <<https://posgradoderecho.itesm.mx/blog/Uber-en-Mexico/>>.

Lazzarato, Maurizio. «El ciclo de producción inmaterial.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): pp. 55-61. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

—. «Estrategias del empresario político.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): pp. 63-70. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.

Lazzarato, Maurizio. *La Fábrica del hombre endeudado. Ensayo sobre la condición neoliberal*. Buenos Aires: Amorrortu, 2013.

- . «Trabajo autónomo, producción por medio del lenguaje y general intellect.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no. 7, (diciembre de 2006): pp. 35-44. Recuperado el 7 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.
- Lazzarato, Maurizio y Antonio Negri. «Trabajo inmaterial y subjetividad.» *Brumaria. Arte, máquinas, trabajo inmaterial*, no.7, (diciembre de 2006): pp. 45-54. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <<https://es.scribd.com/document/203642870/Revista-Brumaria-n%C2%BA7-Espana>>.
- . *Trabajo inmaterial, Formas de vida y producción de subjetividad*. Río de Janeiro: DP&A editora, 2001.
- León Medina, Mariana. «Despídete de uberPOOL... dejará de operar en la CDMX.» *El Financiero*, 17 de septiembre de 2017. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/ya-no-podras-compartir-la-tarifa-uberpool-dejara-de-operar-en-la-cdmx>>.
- Lexel Abogados. «Miembros.» s.f. *Lexel Abogados*. Recuperado el 17 de noviembre de 2018. <<http://lexel.mx/miembros/>>.
- . «Nuestra Firma.» s.f. *Lexel Abogados*. Recuperado el 17 de noviembre de 2018. <<http://lexel.mx/>>.
- Leyva, Adriana. «Cobraré Uber más a socios.» *Reforma*, 11 de noviembre de 2015. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?id=691537&v=3&po=4&urlredirect=https://www.reforma.com/aplicaciones/articulo/default.aspx?id=691537&v=3&po=4>>.
- Linkedin. «Carlos Benigno Siqueiros Fernandez.» s.f. *Linkedin*. Recuperado el 18 de noviembre de 2018. <<https://www.linkedin.com/in/carlos-benigno-siqueiros-fernandez-a010a3153/>>.
- Lipietz, Alain. «El mundo del postfordismo.» *Ensayos de Economía*, vol. 7. No. 12, (1997): pp. 11-50. Recuperado el 29 de julio de 2018. <<https://revistas.unal.edu.co/index.php/ede/article/view/23729/24410>>.
- . «El posfordismo y sus espacios. Las relaciones capital-trabajo en el mundo.» *Seminarios Intensivos de Investigación*. Buenos Aires: PIETTE, 1994. pp. 1-53. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<http://www.ceil-conicet.gov.ar/wp-content/uploads/2013/06/s4lipietz.pdf>>.
- Lipovetsky, Gilles. *La felicidad paradójica. Ensayo sobre la sociedad de hiperconsumo*. México, Distrito Federal: Editorial Anagrama, 2013.

- López Villaseñor, Salvador. «Prestaciones laborales legales y extralegales.» 7 de diciembre de 2017. *COEM.MX*. Recuperado el 18 de noviembre de 2018. <<https://coem.mx/prestaciones-laborales-legales-extralegales/>>.
- López, Jair. «Conductores de Uber protestan por baja de tarifas.» *El Financiero*, 18 de enero de 2016. Recuperado el 14 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/conductores-promueven-undiasinuber-y-anuncian-manifestacion-ante-reduccion-en-tarifas>>.
- . «Si Kalanick vendiera su participación en Uber, esto ganaría.» *Expansión*, 21 de junio de 2017. Recuperado el 10 de septiembre de 2018. <<https://expansion.mx/tecnologia/2017/06/21/si-kalanick-vendiera-su-participacion-en-uber-esto-ganaria>>.
- Lucas, Nicolás y Angélica Pineda. «Uber exprime a sus socios para ser el líder.» *El Economista*, 12 de marzo de 2016. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://www.economista.com.mx/tecnologia/Uber-exprime-a-sus-socios-para-ser-el-lider-20160312-0026.html>>.
- Luege Tamargo, José Luis. «Uber contra la corrupción.» *El Universal*, 1 de junio de 2015. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/entrada-de-opinion/articulo/jose-luis-luege-tamargo/metropoli/2015/06/1/uber-contra-la-corrupcion>>.
- Lugius. «ASF Secretariat calls for International Day of Solidarity with KUMAN uber drivers 9 September.» 23 de agosto de 2017. *Lib.com*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://libcom.org/forums/oceania/asf-secretariat-calls-international-day-solidarity-kuman-uber-drivers-9-september>>.
- Luis. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018.
- Luna, Nazifh. «Uber: de la innovación a la realidad.» *Forbes*, 28 de mayo de 2015. Recuperado el 9 de agosto de 2018. <<https://www.forbes.com.mx/uber-de-la-innovacion-a-la-realidad/>>.
- Lyotard, Jean-François. *La posmodernidad (Explicada a los niños)*. Barcelona, España: Editorial Gedisa, S.A., 2008.
- Majluf, Pablo. «La economía colaborativa.» *Forbes*, 19 de enero de 2015. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://www.forbes.com.mx/la-economia-colaborativa/>>.
- Malatesta, Errico. *En el café y otros textos sobre organización*. Distrito Federal: Ruta a la libertad, 2010.
- . «La nuova Internazionale dei Lavoratori.» *La Rivoluzione Sociale*, no. 4, (1902). Recuperado el 3 de junio de 2018.



<<http://rebeldealegre.blogspot.com/2017/05/errico-malatesta-la-nueva-internacional.html>>.

Martínez Carazo, Piedad Cristina. «El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica.» *Pensamiento & Gestión*, no. 20, (julio de 2006): pp. 165-193. Recuperado el 2 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/646/64602005.pdf>>.

Martínez Velázquez, Carlos. «¿A dónde se va el 1.5 % que pagamos a Uber?» *Animal Político*, 24 de agosto de 2017. Recuperado el 17 de noviembre de 2018. <<https://www.animalpolitico.com/blogueros-c-al-cubo/2017/08/24/donde-se-va-1-5-pagamos-uber/>>.

Martínez y Morales, Enrique. «Uber vs. taxis, el dilema.» *Milenio*, 18 de mayo de 2015. Recuperado el 25 de septiembre de 2018. <<http://www.milenio.com/opinion/enrique-martinez-morales/columna-enrique-martinez-morales/uber-vs-taxis-el-dilema>>.

Martínez, León A. «5 controvertidas cláusulas del nuevo contrato de Uber.» *El Economista*, 14 de diciembre de 2017. Recuperado el 17 de septiembre de 2018. <<https://www.economista.com.mx/politica/5-controvertidas-clausulas-del-nuevo-contrato-de-Uber-20171214-0091.html>>.

Marx, Carlos. *Crítica al Programa de Gotha*. México: Ediciones El Caballito, 2013.

Marx, Carlos. «El maquinismo automatizado.» Marx, Carlos. *Formas de propiedad precapitalista; el método de la economía política; el maquinismo automatizado*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular, 1978. pp. 121-170.

—. *Historia crítica de la teoría de la plusvalía I*. T. I. México: Fondo de Cultura Económica, 1945. Recuperado el 5 de julio de 2018. <<https://es.scribd.com/doc/100711856/carlos-marx-historia-critica-de-la-teoria-de-la-plusvalia-tomo-i>>.

—. *Manuscritos económicos filosóficos de 1844*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular, 1984.

Marx, Carlos y Federico Engels. *La ideología alemana*. México, Distrito Federal: Ediciones El Caballito, 2013.

—. *Manifiesto del Partido Comunista*. México, Distrito Federal: Ediciones El Caballito, 2010.

Marx, Karl. *Contribución a la crítica de la economía política*. México: siglo veintiuno editores, 2016.

—. *El capital, crítica de la economía política*. Vol. 6. T. 3. México, Distrito Federal: siglo xxi editores, s.a. de c.v., 2009.

- . *El capital, crítica de la economía política. El proceso de producción del capital*. Vol. 1. T. 1. México, Distrito Federal: siglo veintiuno editores s.a., 2014.
- . *El capital, crítica de la economía política. El proceso de producción del capital*. Vol. 2. T. 1. México: siglo veintiuno editores s.a., 2013.
- . *El capital, crítica de la economía política. El proceso de producción del capital*. Vol. 3. T. 1. México, Distrito Federal: siglo veintiuno editores, 2013.
- . *Elementos Fundamentales para la Crítica de la Economía Política (Grundrisse) 1857-1858*. Vol. 1. México: siglo veintiuno editores, 2016.
- . *Elementos Fundamentales para la Crítica de la Economía Política (Grundrisse) 1857-1858*. Vol. 2. México: siglo veintiuno editores, 2016.
- . *Miseria de la Filosofía. Respuesta a la Filosofía de la Miseria de P.-J. Proudhon*. México: siglo veintiuno editores, 2015.
- Marx, Karl. «Sobre la cuestión judía.» Marx, Karl y Friedrich Engels. *Manifiesto comunista; Sobre la cuestión judía*. México, Distrito Federal: Editorial Lectorum, 2016. pp. 5-48.
- . *Teorías sobre la Plusvalía I. Tomo IV de El Capital*. Tomo I. México, Distrito Federal: Fondo de Cultura Económica, 1980. Recuperado el 4 de julio de 2018. <[http://www.fundacionfedericoengels.net/images/PDF/marx\\_teorias\\_1\\_1.pdf](http://www.fundacionfedericoengels.net/images/PDF/marx_teorias_1_1.pdf)>.
- Max B. «No Uber, Log-OFF Monday, 6/8/2018. Strike Results. Boom.» 6 de agosto de 2018. *RideShare Drivers United | AUS & USA*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<http://ridesharedriversunited.com/no-uber-log-off-monday-682018-boom-strike-results/>>.
- Melville, Herman. *Bartleby, el escribiente*. Guadalajara, Jalisco: Editorial Ambar, 2015.
- Méndez Picazo, María Teresa y María Soledad Castaño Martínez. «Claves de la economía colaborativa y políticas públicas.» *Economía Industrial*, no. 402, (2016): 11-17. Recuperado el 1 de abril de noviembre de 2019. <<https://www.mincotur.gob.es/Publicaciones/Publicacionesperiodicas/EconomiaIndustrial/RevistaEconomiaIndustrial/402/MT%20MENDEZ%20y%20MS%20CASTA%C3%91O.pdf>>.
- Míguez, Pablo. «Trabajo cognitivo: genealogía y aportes de un debate para pensar los procesos de valorización del capital contemporáneos desde la sociología del trabajo y la economía política.» *Revista da ABET*, vol. 15. No. 2, (julho-dezembro de 2016): pp. 7-25.
- Miranda, Alan. «Critican socios de Uber baja en tarifas.» *Reforma*, 20 de enero de 2016. Recuperado el 17 de septiembre de 2018.

<<https://www.reforma.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?id=745596&v=3&po=4&urlredirect=https://www.reforma.com/aplicaciones/articulo/default.aspx?id=745596&v=3&po=4>>.

Montseny, Federica. *Qué es el anarquismo*. México: MareA NegrA, 2015.

Morales, Carlos. «Uber se extraña por prohibición de carpooling en la Ciudad de México.» *Forbes*, 5 de octubre de 2017. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://www.forbes.com.mx/uber-se-extrana-por-prohibicion-de-carpooling-en-la-ciudad-de-mexico/>>.

Moreno, Hugo César. «Bourdieu, Foucault y el poder.» *Voces y contextos*, no. II, año I, (2006): pp. 1-14. Recuperado el 29 de junio de 2018. <<https://www.uv.mx/tipmal/files/2016/09/BOURDIEU-FOUCAULT-Y-PODER.pdf>>.

Muñoz Jodar, Carmen. «El lobby en el laboratorio. Hacia una influencia en la política cada vez más social.» 3 de mayo de 2017. *ACOP*. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<https://compolitica.com/el-lobby-en-el-laboratorio-hacia-una-influencia-en-la-politica-cada-vez-mas-social/>>.

Navarro, María Fernanda. «Paralizan la ciudad por taxis pirata; acusan inacción de autoridades.» *Excelsior*, 25 de mayo de 2015. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/05/26/1025893>>.

—. «Uber baja tarifas en México y conductores protestan con paro.» *Excelsior*, 19 de enero de 2016. Recuperado el 29 de agosto de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/01/19/1069529>>.

Nietzsche, Friedrich. *Cómo se filosofa a martillazos*. México: Grupo Editorial Tomo S.A. de C.V., 2004.

Nietzsche, Friedrich. «El nacimiento de la tragedia.» Nietzsche, Friedrich. *El nacimiento de la tragedia; El caminante y su sombra; La ciencia jovial*. Madrid: Editorial Gredos, 2009. pp. 18-155.

Nietzsche, Friedrich. «La ciencia jovial.» Nietzsche, Friedrich. *El nacimiento de la tragedia; El caminante y su sombra; La ciencia jovial*. Madrid: Editorial Gredos, 2009. pp. 309-607.

Nietzsche, Friedrich. «Más allá del bien y el mal.» Nietzsche, Friedrich. *Más allá del bien y el mal; Así hablaba Zaratrustra; Genealogía de la moral; El anticristo; Humano, demasiado humano*. Ciudad de México: Editores Mexicanos Unidos S.A., 2016. pp. 11-144.

- No1. «Uber drivers strike in Indonesia.» 23 de agosto de 2017. *Libcom.org*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<https://libcom.org/news/uber-drivers-strike-indonesia-23082017>>.
- Noticieros Televisa. «Nuevo reglamento de movilidad de la CDMX regula aplicaciones Uber y Cabify.» *Noticieros Televisa*, 17 de septiembre de 2017. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<https://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/reglamento-movilidad-cdmx-regula-uber-cabify/>>.
- Notimex. «Taxistas protestan en Italia contra Uber.» *El Economista*, 26 de enero de 2016. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<https://www.economista.com.mx/tecnologia/Taxistas-protestan-en-Italia-contra-Uber--20160126-0088.html>>.
- O'Keefe, Brian y Marty Jones. «How Uber plays the tax shell game.» *Fortune*, 22 de octubre de 2015. Recuperado el 14 de julio de 2018. <<http://fortune.com/2015/10/22/uber-tax-shell/>>.
- Offe, Claus. «¿Es el trabajo una categoría sociológica clave?» Offe, Claus. *La sociedad del trabajo. Problemas estructurales y perspectivas de futuro*. Madrid: Alianza Editorial, 1984. pp. 17-51.
- Olán, Francisco. «Reconocen transas con placas.» *Tabasco Hoy*, 23 de marzo de 2018. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<http://www.tabascohoy.com/nota/434540/reconocen-transas-con-placas>>.
- Olguín, Leobardo. «Opina COFECE sobre los servicios de transporte de personas por medio de plataformas móviles.» 4 de abril de 2016. *Colunga Abogados*. Recuperado el 19 de junio de 2018. <<http://www.colungaabogados.com.mx/opina-cofece-sobre-los-servicios-de-transporte-de-personas-por-medio-de-plataformas-moviles/>>.
- Olivas, Oswaldo. «¿Qué es UberX VIP y por qué no todos los usuarios pueden usarlo?» 12 de septiembre de 2017. *Merca 2.0*. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-US/blog/puerto-rico/requisitos-para-uber-socios-conductores/>>.
- Olivos, Carlos. «Uber México realiza aportación trimestral de más de \$30 millones de pesos al Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón de la CDMX.» *Uber Sala de prensa* 25 de enero de 2018. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/newsroom/uber-mexico-realiza-aportacion-trimestral-de-mas-de-30-millones-de-pesos-al-fondo-para-el-taxi-la-movilidad-y-el-peaton-de-la-cdmx/>>.

- Ortega Araiza, Javier. «La economía compartida.» *El Financiero*, 8 de junio de 2015. Recuperado el 5 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/opinion/imef/la-economia-compartida>>.
- Oxford Dictionaries. «Lifeblood.» s.f. *English Oxford Living Dictionaries*. Recuperado el 17 de agosto de 2018. <<https://en.oxforddictionaries.com/definition/lifeblood>>.
- Pablo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 12 de octubre de 2018.
- Pazos, Francisco. «Choferes y socios suman firmas contra Uber.» *Excelsior*, 25 de enero de 2016. Recuperado el 20 de noviembre de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/01/25/1070867>>.
- Pereira Marcelino, Paula Regina. *Terceirização e ação sindical. A singularidade da reestruturação do capital no Brasil (Tese apresentada para obtenção do título de Doutor em Ciências Sociais. Linha de Pesquisa: Trabalho, Política e Sociedade.)*. Campinas: Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, 2008. Recuperado el 10 de noviembre de 2018. <[http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280871/1/Marcelino\\_PaulaReginaPereira\\_D.pdf](http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/280871/1/Marcelino_PaulaReginaPereira_D.pdf)>.
- Piedra Guillén, Nancy. «Relaciones de poder: leyendo a Foucault Desde la perspectiva de género.» *Revista de Ciencias Sociales (Cr)*, vol. IV. No. 106, (2004): pp. 123-141. Recuperado el 29 de julio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/153/15310610.pdf>>.
- Pillo. *Extracto de entrevista a socio conductor de Uber*. Luis Mora. 14 de octubre de 2018.
- Pineda, Angélica. «Uber enfrenta la rebeldía de socios y choferes por tarifas.» *El Economista*, 15 de julio de 2016. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<https://www.economista.com.mx/empresas/Uber-enfrenta-la-rebeldia-de-socios-y-choferes-por-tarifas-20160715-0058.html>>.
- Piñón Gaytán, Francisco. «La fenomenología de la alienación y a la crítica del fetichismo en el pensamiento de Hegel y Marx.» *Revista: Teoría y Práctica*. no. 3, (Otoño de 1983).
- PIT-CNT. «Qué es el PIT-CNT.» s.f. *PIT-CNT*. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <<https://www.pitcnt.uy/el-pit-cnt/que-es-el-pitcnt>>.
- Pogliaghi, Leticia. *Entre el Control y la Libertad: Configuraciones de Trabajo, Identidad y Acción colectiva de los Taxistas de la Ciudad de México (Tesis que para obtener el grado de Doctora en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Nacional Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2012.
- Pogliaghi, Leticia. «La problemática del trabajo, la identidad y la organización colectiva en los taxistas de la ciudad de México.» De la Garza Toledo, Enrique (coord.). *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva Tomo II*. México, Distrito Federal: UAM-

- I: Plaza y Valdés Editores, 2011. pp. 209-249. Recuperado el 19 de julio de 2018. <<http://www2.izt.uam.mx/sotraem/NovedadesEditoriales/TrabajonoclasicoII.pdf>>.
- Poulantzas, Nicos. *Estado, Poder y Socialismo*. Madrid: siglo veintiuno editores, 1980.
- . *Poder Político y Clases Sociales en el Estado Capitalista*. Madrid: Siglo Veintiuno Editores, 1997.
- Proudhon, Pierre-Joseph. *¿Qué es la propiedad?* Barcelona: Diario Público, 2010.
- Publimetro. «Pelea entre conductor de Uber y taxistas en Cancún deja un muerto.» *El Publimetro*, 27 de octubre de 2017. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<https://www.publimetro.com.mx/mx/quintana-roo/2017/10/27/pelea-conductor-uber-taxistas-cancun-deja-muerto.html>>.
- Ramírez Medina, Valeriano. «Reconversión Industrial en México: la innovación tecnológica y las características del mercado de trabajo.» *Estudios Políticos*, no. 25, sexta época, (septiembre-diciembre de 2000): pp. 303-318.
- Raúl. *Extracto de entrevista a taxista*. Luis Mora. 10 de octubre de 2018.
- Redacción 180. «La “guía” de Richard Read para agremiar a conductores de Uber, Easy y Cabify.» 1 de septiembre de 2017. *CANAL 180*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <[https://www.180.com.uy/articulo/70296\\_richard-read-nos-guio-hasta-fuecys-dijeron-delegados-de-uctradu](https://www.180.com.uy/articulo/70296_richard-read-nos-guio-hasta-fuecys-dijeron-delegados-de-uctradu)>.
- Redacción. «Choferes denuncian abusos de Uber en la CDMX.» *Proceso*, 11 de julio de 2016. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<https://www.proceso.com.mx/446918/choferes-denuncian-abusos-uber-en-la-cdmx>>.
- . «Conductores de Uber anuncian movilizaciones en la CDMX.» *Proceso*, 21 de julio de 2016. Recuperado el 23 de noviembre de 2018. <<https://www.proceso.com.mx/448147/conductores-uber-anuncian-movilizaciones-en-la-cdmx>>.
- . «Distingue el outsourcing de la tercerización.» *idconline*, 8 de marzo de 2016. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<https://idconline.mx/laboral/2016/03/10/distingue-el-outsourcing-de-la-tercerizacion>>.
- . «Taxistas acusan a Mancera de proteger a Uber y Cabify.» *Proceso*, 26 de mayo de 2015. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.proceso.com.mx/405428/taxistas-acusan-a-mancera-de-proteger-a-uber-y-cabify>>.

Redacción, Aristegui Noticias. «Prohíben en CDMX mototaxis y viajes compartidos en servicios tipo Uber y Cabify.» *Aristegui Noticias*, 18 de septiembre de 2017. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://aristeguinoticias.com/1809/mexico/prohiben-en-cdmx-mototaxis-y-viajes-compartidos-en-servicios-tipo-uber-y-cabify/>>.

Redacción, BBC. «Qué es la "economía gig", por qué está creciendo tan rápido y cuáles son sus riesgos.» *BBC News*, 6 de septiembre de 2017. Recuperado el 5 de septiembre de 2018. <<https://www.bbc.com/mundo/noticias-41156141>>.

Redacción, El Economista. «Imponen nuevas reglas a Uber y Cabify en la CDMX.» *El Economista*, 18 de septiembre de 2017. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<https://www.eleconomista.com.mx/politica/Imponen-nuevas-reglas-a-Uber-y-Cabify-en-la-CDMX--20170918-0076.html>>.

—. «Uber aumentó las tarifas en la CDMX.» *El Economista*, 16 de noviembre de 2016. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<https://www.eleconomista.com.mx/politica/Uber-aumento-las-tarifas-en-la-CDMX-20161108-0185.html>>.

Redacción, El Financiero. «88% de candidatos a conductores son rechazados: Uber.» *El Financiero*, 18 de octubre de 2017. Recuperado el 28 de noviembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/tech/88-de-candidatos-a-conductores-son-rechazados-uber>>.

—. «Choferes protestan en oficinas de Uber México ante baja de tarifas.» *El Financiero*, 22 de enero de 2016. Recuperado el 13 de julio de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/tech/choferes-protestan-en-oficinas-de-uber-mexico-ante-baja-de-tarifas.html>>.

—. «Cofece da el visto bueno a Uber y Cabify.» *El Financiero*, 10 de junio de 2015. Recuperado el 13 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/tech/cofece-recomienda-reconocer-a-uber-y-cabify-como-medios-de-transporte>>.

Redacción, El Universal. «Socios de Uber convocan a reunión en el Parque España.» *El Universal*, 12 de julio de 2016. Recuperado el 18 de julio de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2016/07/12/socios-de-uber-convocan-reunion-en-el-parque-espana>>.

Redacción, Excelsior. «Limitan aún más a Uber.» *Excelsior*, 17 de septiembre de 2017. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2017/09/17/1188914>>.

- Redacción, La jornada. «Valor de Uber supera 60 mil millones de dólares; más que GM.» *La jornada*, 5 de diciembre de 2015. Recuperado el 10 de septiembre de 2018. <<http://www.jornada.com.mx/2015/12/05/economia/028n1eco>>.
- Redacción, Proceso. «Harán debate digital sobre operación de Uber y Cabify.» *Proceso*, 15 de junio de 2015. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://www.proceso.com.mx/407682/haran-debate-digital-sobre-operacion-de-uber-y-cabify>>.
- . «Taxistas y vecinos destrozan 5 autos de Uber y Cabify cerca del aeropuerto del DF.» *Proceso*, 28 de julio de 2015. Recuperado el 21 de septiembre de 2018. <<https://www.proceso.com.mx/411741/destrozan-cinco-autos-de-uber-y-cabify-cerca-del-aeropuerto-del-df>>.
- Redacción, SDP. «SSP impide protesta de choferes Uber.» *SPDnoticias*, 26 de julio de 2016. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<https://www.sdpnoticias.com/local/ciudad-de-mexico/2016/07/26/spp-impide-protesta-de-choferes-de-uber>>.
- Redacción, Sin embargo. «Chofer de Uber y taxista protagonizan pelea callejera en Taxqueña (VIDEO).» *Sinembargo*, 26 de octubre de 2016. Recuperado el 29 de octubre de 2018. <<http://www.sinembargo.mx/26-10-2016/3108143>>.
- Redacción, Sin Embargo. «Conductores de Uber realizan marcha en el DF para exigir mejores tarifas.» *Sinembargo*, 22 de enero de 2016. Recuperado el 19 de agosto de 2018. <<http://www.sinembargo.mx/22-01-2016/1604224>>.
- Requena Hidalgo, Jesús. «De la "Sociedad Disciplinaria" a la "Sociedad de Control": la incorporación de nuevas tecnologías a la policía.» *Scripta Nova* vol. VIII. No. 170 (1 de agosto de 2004): p. 0. Recuperado el 5 de julio de 2018. <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-43.htm>>.
- Reynoso Zaragoza, Yazmín. «Requisitos para ser chofer de Uber en México.» 04 de 12 de 2017. *Carmatch.mx*. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<https://carmatch.mx/articulos/advice/consejos-administrativos/requisitos-para-ser-chofer-de-uber-en-mexico>>.
- RideShare Drivers United | AUS & USA. «Welcome Driver!» s.f. *RideShare Drivers United / AUS & USA*. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <<http://ridesharedriversunited.com/>>.
- Rifkin, Jeremy. «El fin del trabajo.» *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*. México: Paidós, 1996. pp. 23-35. Recuperado el 27 de julio de 2018.



<<http://www.economia.unam.mx/biblioteca/redeco/Pdf/articulos/Pol/RifkinFinTrabajo.pdf>>.

Rios Rozo, Camilo Enrique. «Sociedades disciplinarias y sociedades de control. Del sujeto a la subjetiv-acción.» *VI Jornadas de Sociología de la UNLP*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología, 2010. p. 0. Recuperado el 29 de junio de 2018. <<https://www.aacademica.org/000-027/467.pdf>>.

Rivas Moreno, Sara. «¿Qué ofrecen los negocios de economía colaborativa?» *El País*, 14 de septiembre de 2017. Recuperado el 1 de septiembre de 2018. <[https://elpais.com/economia/2017/09/12/actualidad/1505209242\\_295550.html](https://elpais.com/economia/2017/09/12/actualidad/1505209242_295550.html)>.

Rivera Ríos, Miguel Ángel. «Cambio histórico mundial, capitalismo informático y economía.» *Revista Problemas del Desarrollo*, vol. 36. No. 141, (abril-junio de 2005): pp. 27-58. Recuperado el 20 de julio de 2018. <<http://www.ejournal.unam.mx/pde/pde141/PDE14103.pdf>>.

Rivera, Librado. *Librado Rivera. El viejo combatiente del anarquismo mexicano*. México: Ediciones: La Voz de la An-Arquia, 2015.

Rodríguez, Pablo Esteban. *¿Qué son las sociedades de control?* s.f. Recuperado el 4 de julio de 2018. <<http://www.sociales.uba.ar/wp-content/uploads/21.-Qué-son-las-sociedades-de-control.pdf>>.

Rojas, Paola. «Uber aumenta cobro de comisión a socios y baja tarifa a usuarios: vocero.» *Radio Fórmula*, 26 de enero de 2016. Recuperado el día 15 de septiembre de 2016. <<https://www.radioformula.com.mx/notas.asp?Idn=565528&idFC=2016>>.

Ross, Henry. «Ridesharing's House of Cards: O'Connor V. Uber Technologies, Inc. and the viability of Uber's labor model in Washington.» *Washington Law Review*, vol. 90. No. 3, (October 2015): pp. 1431–1470. Recuperado el 1 de julio de 2018. <<https://digital.lib.washington.edu/dspace-law/bitstream/handle/1773.1/1489/90WLR1431.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>.

Ruiz Palacios, Fanny. «Choferes de Uber llaman a paro mañana.» *El Universal*, 14 de julio de 2016. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <[http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2016/07/14/choferes-de-uber-llaman-paro-manana#.V4ebz\\_PzuYo.twitter](http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2016/07/14/choferes-de-uber-llaman-paro-manana#.V4ebz_PzuYo.twitter)>.

—. «Siguen las protestas de socios de Uber contra la app.» *El Universal*, 13 de julio de 2016. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2016/07/13/siguen-las-protestas-de-socios-de-uber-contr-la-app#.V4Zo-zbtZ5o.twitter>>.

- Sánchez, Axel. «Cinco opciones de auto para operar como Uber y Cabify.» *El Financiero*, 14 de junio de 2016. Recuperado el 14 de julio de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/cinco-opciones-de-auto-para-operar-como-uber-y-cabify.html>>.
- . «Uber y Cabify ‘aceleran’ 3% crédito automotriz.» *El Financiero*, 18 de enero de 2016. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/uber-y-cabify-aceleran-credito-automotriz.html>>.
- Scheiber, Noam. «Los trucos psicológicos de Uber para que sus conductores trabajen más.» *The New York Times*, 6 de abril de 2017. Recuperado el 1 de agosto de 2018. <<https://www.nytimes.com/es/2017/04/06/los-trucos-psicologicos-de-uber-para-que-sus-conductores-trabajen-mas/>>.
- Schmitter, Philippe. «Still the Century of Corporatism?» *The Review of Politics*, vol. 36. No.1, (Enero 1974): pp. 85-131. Recuperado el 2 de abril de 2019. <<http://www.rochelleterman.com/ComparativeExam/sites/default/files/Bibliography%20and%20Summaries/Schmitter%201974.pdf>>.
- Secció de ram del taxi. CNT-AIT Barcelona. «Uber y el sector del Taxi.» s.f. *Secció de ram del taxi. CNT-AIT Barcelona*. Recuperado el 19 de septiembre de 2018. <<https://taxi.cnt.cat/seccio/article/7002>>.
- Secretaría Auxiliar de Conflictos Colectivos. «Contratos Colectivos de Trabajo.» s.f. *Junta Local de Conciliación y Arbitraje de la Ciudad de México*. Recuperado el 4 de octubre de 2018. <[www.juntalocal.cdmx.gob.mx/ut/ut/articulos/Art\\_137/Fracc\\_I/Art\\_137\\_Fr\\_I\\_a.xls](http://www.juntalocal.cdmx.gob.mx/ut/ut/articulos/Art_137/Fracc_I/Art_137_Fr_I_a.xls)>.
- Secretaría de Movilidad. «A efecto de evitar que se politice y polemice el tema de los recursos aportados por las empresas Uber y Cabify, que conforman el Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón.» 1 de marzo de 2017. *Secretaría de Movilidad*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<http://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/efecto-de-evitar-que-se-politice-y-polemice-el-tema-de-los-recursos-aportados-por-las-empresas-uber-y-cabify-que-conforman-el-fondo-para-el-taxi-la-movilidad-y-el-peaton>>.
- . «Trámites para taxis.» s.f. *Secretaría de Movilidad*. Recuperado el 24 de septiembre de 2018. <[http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/Tr%C3%A1mites\\_y\\_Servicios.html](http://data.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/Tr%C3%A1mites_y_Servicios.html)>.
- Serrano Espinosa, Julio. «Los estragos de Uber en los taxistas.» *Milenio*, 25 de julio de 2018. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<http://www.milenio.com/opinion/julio-serrano/apuntes-financieros/los-estragos-de-uber-en-los-taxistas>>.

- Silva Méndez, Jorge Luis. «¿Cómo se regula el outsourcing en México?» *Cuestiones Constitucionales*, no. 22, (enero-junio 2010): pp. 411-424. Recuperado el 2 de noviembre de 2018. <<http://www.scielo.org.mx/pdf/cconst/n22/n22a14.pdf>>.
- Socios Uber Mx. «Conductor Uber.» s.f. *Socios Uber Mx*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://registroseguroenlinea.com/registro/conductor/>>.
- . «Contrato Elaborado Por Licenciados Especialistas Uber.» s.f. *Socios Uber Mx*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<http://www.sociosuber.mx/contrato/>>.
- . «Registro Socio Conductor.» s.f. *Socios Uber Mx*. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <[https://registroseguroenlinea.com/registro/socio\\_conductor/](https://registroseguroenlinea.com/registro/socio_conductor/)>.
- . «Socio No Conductor Uber.» s.f. *Socios Uber Mx*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <[https://registroseguroenlinea.com/registro/socio\\_no\\_conductor/](https://registroseguroenlinea.com/registro/socio_no_conductor/)>.
- Sotelo Valencia, Adrián. «El trabajo inmaterial en el ciclo material del capital y la determinación de las clases sociales en el capitalismo contemporáneo.» *Caderno CRH*, vol 27. No. 70, (enero/abril 2014): pp. 47-59. Recuperado el 30 de junio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/3476/347632193004.pdf>>.
- . «Flexibilidad y fragmentación del mundo del trabajo: debate teórico.» *Lutas & Resistências*, vol. 2. No. 3, (2º sem. 2007): pp. 10-21. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<http://www.uel.br/grupo-pesquisa/gepal/revista3aedicao/lr3-1-adrian.pdf>>.
- Sputnik Nóvosti. «El dinero rápido de Uber, una experiencia semiclandestina en Montevideo.» 23 de abril de 2016. *Sputnik*. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <[https://mundo.sputniknews.com/reportajes/201604231058990714-uber-montevideo/?utm\\_source=short\\_direct&utm\\_medium=short\\_url&utm\\_content=jZZb&utm\\_campaign=URL\\_shortening](https://mundo.sputniknews.com/reportajes/201604231058990714-uber-montevideo/?utm_source=short_direct&utm_medium=short_url&utm_content=jZZb&utm_campaign=URL_shortening)>.
- Stake, Robert E. *Investigación con estudio de caso*. Madrid: Ediciones Morata, 1999.
- Stirner, Max. *El Único y su Propiedad*. Buenos Aires: Editorial Reconstruir, 2007.
- Subirats, Eduardo. *La existencia sitiada*. México: Fineo, 2006.
- Subsecretaría de Empleo y Productividad Laboral. «Información Laboral.» Octubre de 2018. *Secretaría del Trabajo y Previsión Social*. Recuperado el 4 de noviembre de 2018. <<http://www.stps.gob.mx/gobmx/estadisticas/pdf/perfiles/perfil%20nacional.pdf>>.
- The Huffington Post México. «Lo que callan los conductores de Uber.» *Excelsior*, 23 de octubre de 2017. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2017/10/23/1196541>>.
- Thoreau, Henry. *Desobediencia civil y otros escritos*. Barcelona: Diario Público, 2009.

- Toyama Miyagusuku, Jorge. «Tercerización e intermediación Laboral: Diferencias y Tendencias.» *Derecho & Sociedad*, no. 30, (2008): pp. 84-103. Recuperado el 2 de noviembre de 2018. <<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechosociedad/article/view/17332/17618>>.
- Transport Workers Union of America. «Public transportation and the rise of the Transportation Network Industry.» Abril de 2017. *Transport Workers Union of America*. Recuperado el 3 de agosto de 2018. <<http://www.twu.org/wp-content/uploads/2017/05/The-Emerging-Transportation-Network-Industry-040817.pdf>>.
- Trejo, Rubén. *Despojo Capitalista y privatización en México, 1982-2010*. México, Distrito Federal: Editorial Itaca, 2012.
- Uber. «¿Cuándo y dónde está disponible Uber en mi ciudad?» s.f. *Uber Ayuda*. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <<https://help.uber.com/es-MX/h/558929fa-b991-4810-b6db-8c823862d7d4>>.
- . «¿No tienes auto?» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/vehicle-solutions/>>.
- . «¿Qué es la aplicación UberFLEET?» s.f. *Uber Ayuda*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://help.uber.com/h/e54e9417-e58e-4308-8fbd-51da2f2630e9>>.
- . «7 Acciones de Uber por tu seguridad.» s.f. *Uber*. Recuperado el 9 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/u/7-acciones/>>.
- . «Ciudades.» s.f. *Uber*. Recuperado el 21 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/cities/>>.
- . «Comienza con Uber para Empresas.» s.f. *Uber Ayuda*. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://help.uber.com/es-MX/h/827ebfa9-024d-4ad7-8c28-88681e1eb977>>.
- . «Cómo crear una cuenta de Uber en cinco sencillos pasos.» 20 de abril de 2018. *Uber Blog*. Recuperado el 8 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/como-crear-cuenta-uber/>>.
- . «Cómo funciona Uber.» s.f. *Uber*. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/about/how-does-uber-work/>>.
- . «Conduce con Uber.» s.f. *Uber*. Recuperado el 7 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/>>.

- . «Conoce más sobre el pago con tarjeta.» 2 de marzo de 2017. *Uber Blog*. Recuperado el 8 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/blog/lima/conoce-mas-sobre-el-pago-con-tarjeta/>>.
- . «Contacta a Uber.» s.f. *Uber*. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/contact/>>.
- . «Conviértete en un socio conductor de cinco estrellas.» 29 de junio de 2017. *Uber Blog*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/cinco-estrellas/>>.
- . «Cuenta con un viaje. Cuando quieras.» s.f. *Uber*. Recuperado el 18 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/>>.
- . «Descubre qué es Uber y cómo puede ayudarte.» 5 de julio de 2018. *Uber Blog*. Recuperado el 8 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/que-es-uber-mexico/>>.
- . «Descubre todos los tipos de Uber disponibles.» 28 de junio de 2018. *Uber Blog*. Recuperado el 7 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/tipos-de-uber-mexico/>>.
- . «Dónde conducir.» s.f. *Uber*. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/where-to-drive/>>.
- . «El viaje que siempre quieres. La mejor forma de llegar a dondequiera que vayas.» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/ride/>>.
- . «Estimador de tarifas Uber.» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/fare-estimate/>>.
- . «Funciones de seguridad en cada etapa de tu viaje.» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/ride/safety/>>.
- . «Funciones de seguridad para Socios Conductores.» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/safety/>>.
- . «Guía básica para los métodos de pago Uber.» 19 de abril de 2018. *Uber Blog*. Recuperado el 2 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/metodos-de-pago-uber/>>.
- . «Haz entregas con la app de Uber.» s.f. *Uber*. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/a/signup/drive/deliver/?70307t>>.
- . «Información de la empresa.» s.f. *Uber Sala de prensa*. Recuperado el 28 de julio de 2018. <<https://www.uber.com/es-US/newsroom/company-info/>>.

- «La historia de Uber.» s.f. *Uber Sala de prensa*. Recuperado el 29 de julio de 2018. <<https://www.uber.com/es-US/newsroom/history/>>.
  - «Legal. Uber B.V. Términos y condiciones.» 13 de diciembre de 2017. *Uber*. Recuperado el 27 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/legal/terms/mx/>>.
  - «Liderazgo.» s.f. *Uber Sala de prensa*. Recuperado el 28 de julio de 2018. <<https://www.uber.com/es-US/newsroom/leadership/>>.
  - «Maneja con la app de Uber en México.» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/>>.
- Uber México Technology & Software, S.A. de C.V. *Facebook*. s.f. Recuperado el 11 de septiembre de 2018. <<https://www.facebook.com/pages/Uber-M%C3%A9xico-Technology-Software-SA-de-CV/1761833077168290>>.
- Uber. «Modificamos las tarifas en la Ciudad de México.» 5 de enero de 2017. *Uber Blog*. 10 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/modificamos-las-tarifas-en-cdmx>>.
- «Momentum: El Programa de Lealtad para Socios Llega a México.» 25 de septiembre de 2015. *Uber Blog*. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/momentum-programa-de-lealtad-mexico/>>.
  - «Pagar en efectivo.» s.f. *Uber Ayuda*. Recuperado el 8 de agosto de 2018. <<https://help.uber.com/es/h/ba02bcb0-4bdc-417a-a236-8fe1582adffc>>.
- Uber para Empresas. «Todos los lugares a los que necesitas que lleguen tus negocios.» s.f. *Uber para Empresas*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/business/>>.
- Uber. «Pero al fin de cuentas, ¿Qué es Uber y cómo se usa?» 29 de julio de 2015. *Uber Blog*. Recuperado el 3 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-CL/blog/que-es-uber/>>.
- «Presentamos la nueva app para Socios Conductores, tu otra mano derecha al volante.» s.f. *Uber*. Recuperado el 9 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/driver-app/>>.
  - «Presentamos UberPET: Nuestra opción para viajar con tu mascota.» 26 de junio de 2015. *Uber Blog*. Recuperado el 22 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/mexico-city/uberpets-mascota-mexico/>>.
  - «Programa de obtención de Holograma Regulatorio.» s.f. *Uber*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/resources/regulacion-ciudad-de-mexico/>>.

- «Recompensas Uber. Categoría Oro.» s.f. *Uber*. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/drive/lima/resources/recompensas-oro/>>.
  - «Recompensas Uber. Términos y condiciones.» s.f. *Uber*. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/drive/lima/resources/tycs-recompensas-uber/>>.
  - «Recursos para conductores.» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/resources/>>.
  - «Regístrate para conducir hoy.» s.f. *Uber*. Recuperado el 5 de octubre de 2018. <<https://www.uber.com/a/join>>.
  - «Requisitos de autos.» s.f. *Uber*. Recuperado el 6 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/vehicle-requirements/>>.
  - «Requisitos para conducir o ser socio.» s.f. *Uber*. Recuperado el 10 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/requirements/>>.
  - «Requisitos para Uber: Qué necesitas para ser Socio Conductor.» 22 de mayo de 2018. *Uber Blog*. Recuperado el 3 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-US/blog/puerto-rico/requisitos-para-uber-socios-conductores/>>.
  - «Sitios Internacionales.» s.f. *Uber*. Recuperado el 21 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/country-list/>>.
  - «Tarifas por adelantado.» s.f. *Uber*. Recuperado el 16 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/info/cl/driver/faq-upfront-pricing/>>.
  - «Tarifas y pagos.» s.f. *Uber*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/drive/lima/resources/tarifasypagos/>>.
- Uber Technologies Inc. «Uber Android.» *Uber Technologies Inc.* s.f. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <[https://play.google.com/store/apps/details?id=com.ubercab&hl=es\\_419](https://play.google.com/store/apps/details?id=com.ubercab&hl=es_419)>.
- «Uber driver iOS.» *Uber Technologies Inc.* s.f. Recuperado el 3 de agosto de 2018. <<https://itunes.apple.com/us/app/uber-driver/id1131342792?mt=8>>.
- Uber Technologies Inc. «Uber driver Android.» *Uber Technologies Inc.* s.f. Recuperado el 3 de agosto de 2018. <<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.ubercab.driver>>.
- «Uber Fleet.» *Uber Technologies Inc.* s.f. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.ubercab.fleet>>.
  - «Uber iOS.» *Uber Technologies Inc.* s.f. Recuperado el 6 de agosto de 2018. <<https://itunes.apple.com/us/app/uber/id368677368?mt=8>>.

- Uber. «Términos y Condiciones de la promoción denominada “#ENUBERACEREMONIA”.» 22 de marzo de 2017. *Uber Blog*. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/terminos-y-condiciones-de-la-promocion-denominada-enuberaceremonia/>>.
- . «Toma el primer paso. Conduce con Uber en la Ciudad de México.» s.f. *Uber*. Recuperado el 15 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/get-started/>>.
- . «Tus viajes con Uber están asegurados.» 16 de octubre de 2017. *Uber Blog*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/seguro-uber/>>.
- . «Tus viajes están asegurados.» s.f. *Uber*. Recuperado el 14 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/insurance/>>.
- . «Uber | Everyone’s Private Driver.» 2 de febrero de 2013. *Vimeo*. Recuperado el 5 de septiembre de 2018. <<https://vimeo.com/58800109>>.
- . «Uber en el aeropuerto.» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/airports/>>.
- . «Uber Fleet: administra tu negocio desde tu celular desde tu celular.» 6 de junio de 2018. *Uber Blog*. Recuperado de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/mejoras-uber-fleet/>>.
- . «UberASSIST. Un viaje hacia la inclusión.» s.f. *Uber*. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/resources/uber-assist/>>.
- . «UberBLACK.» s.f. *Uber*. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/ride/uberblack/>>.
- . «uberPOOL. Juntos ahorramos más.» s.f. *Uber*. Recuperado el 4 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/ride/uberpool/>>.
- . «uberRESPONDE. Videos educativos todas las semanas.» s.f. *Uber*. Recuperado el 1 de septiembre de 2018. <<https://www.uber.com/es-AR/drive/buenos-aires/resources/uber-responde/>>.
- . «UberX VIP.» s.f. *Uber Ayuda*. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://help.uber.com/es-MX/h/169bef66-3f08-4a97-8a2c-a6098e6eaba4>>.
- . «uberX VIP. Una alternativa exclusiva para ti.» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-PE/drive/lima/resources/uberx-vip/>>.
- . «uberXL y UberSUV: los servicios de Uber para 5 personas o más.» 22 de mayo de 2018. *Uber Blog*. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/blog/uber-para-5-personas/>>.



- . «Ventajas locales.» s.f. *Uber*. Recuperado el 8 de junio de 2018. <<https://www.uber.com/es-MX/drive/mexico-city/perks/>>.
- UberEats. «Encuentra restaurantes que realicen entregas cerca de tu ubicación.» s.f. *UberEats*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.ubereats.com/es-MX/>>.
- . «Entregas de comida en Mexico City.» s.f. *UberEats*. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <<https://www.ubereats.com/es-MX/mexico-city/>>.
- UberFREIGHT. «Freedom to haul the way you want.» s.f. *UberFREIGHT*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uberfreight.com/>>.
- UberHealth. «Care begins with getting there. Help patients and caregivers get reliable rides.» s.f. *UberHealth*. Recuperado el 11 de agosto de 2018. <<https://www.uberhealth.com/>>.
- Uctradu. «Acercarse para sumar, siguiendo una estrategia de lucha seria y con propuestas.» 29 de enero de 2018. *Twitter*. Recuperado el 19 de noviembre de 2018. <<https://twitter.com/uctradu?lang=es>>.
- Ugalde, Luis Carlos y Gustavo Rivera Loret de Mola. «Clientelismo electoral y la compra del voto en México.» 21 de junio de 2013. *Nexos*. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<https://www.nexos.com.mx/?p=18989%20https://www.excelsior.com.mx/opinion/leo-zuckermann/2016/07/05/1102952>>.
- Unión de Socios Uber. «Logística de movilización-Unión de Socios.» 25 de julio de 2016. *Twitter*. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<https://twitter.com/unionsociosuber?lang=es>>.
- . «Orden del día para la sesión-Unión de Socios Uber.» 13 de julio de 2016. *Twitter*. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<https://twitter.com/unionsociosuber?lang=es>>.
- . «Pliego Petitorio-Unión de Socios.» 14 de julio de 2016. *Twitter*. Recuperado el 18 de septiembre de 2018. <<https://twitter.com/unionsociosuber?lang=es>>.
- Valdez, Ilich. «Concluyen mesas de trabajo del Debate Digital CDMX.» *Milenio*, 18 de junio de 2015. Recuperado el 12 de septiembre de 2018. <[www.milenio.com/estados/concluyen-mesas-de-trabajo-del-debate-digital-cdmx](http://www.milenio.com/estados/concluyen-mesas-de-trabajo-del-debate-digital-cdmx)>.
- . «Taxistas denuncian ante la PGJDF a Uber y Cabify.» *Milenio*, 11 de diciembre de 2014. Recuperado el 20 de septiembre de 2018. <<http://www.milenio.com/estados/taxistas-denuncian-ante-la-pgjdf-a-uber-y-cabify>>.

- Varela, Luiz. «Pelean Uber y taxistas 2 horas; detienen a 50.» *El Mexicano*, 6 de octubre de 2017. Recuperado el 21 de septiembre de 2018. <<https://www.periodicoelmexicano.com.mx/local/pelean-urber-y-taxistas-2-horas-detienen-a-50>>.
- Vargas Escobar, Eduardo. *Conflicto y resistencias en el trabajo de los conductores de Uber en la Ciudad (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Sociales. Línea de conocimiento: Estudios Laborales)*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Unidad Iztapalapa, 2018.
- Vargas Hernández, Ivonne. «Diferencias entre empleado y emprendedor.» *Expansión*, 08 de mayo de 2013. Recuperado el 4 de noviembre de 2018. <<https://expansion.mx/emprendedores/2013/05/07/eres-empleado-o-emprendedor>>.
- Varillas, Adriana. «Escala conflicto entre taxistas y Uber en Cancún; hay un muerto.» *El Universal*, 26 de octubre de 2017. Recuperado el 5 de agosto de 2018. <<http://www.eluniversal.com.mx/estados/escala-conflicto-entre-taxistas-y-uber-en-cancun-hay-un-muerto>>.
- Vattimo, Gianni. «Posmoderno: ¿Una sociedad transparente?» Arditi, Benjamín (ed.). *El reverso de la diferencia*. Caracas: Nueva Sociedad, 2000. pp.15-22.
- Vela Peón, Fortino. «Un acto metodológico básico de la investigación social: la entrevista cualitativa.» Tarrés, María Luisa (coord.). *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México, Distrito Federal: El Colegio de México: FLACSO, 2013. pp. 63-92.
- Vieyra Medrano, José Antonio. «Reconversión Industrial, gran empresa y efectos territoriales: el caso del sector automotriz en México.» *EURE*, vol. XXVI. No. 77, (mayo de 2000): p. 0. Recuperado el 15 de julio de 2018. <<http://www.redalyc.org/pdf/196/19607702.pdf>>.
- Voltaire. «Del horrible peligro de la lectura.» Voltaire. *Cuentos completos en prosa y verso*. México: FCE: Ediciones Siruela, 2006. pp. 402-404.
- Walmart. «¿Quiénes somos?» s.f. *Walmart México y Centroamérica*. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.walmartcentroamerica.com/quienes-somos>>.
- . «Nuestra gente.» s.f. *Walmart México y Centroamérica*. Recuperado el 15 de noviembre de 2018. <<https://www.walmartmexico.com/responsabilidad-corporativa/nuestra-gente>>.
- Westhoff, Rodolfo. «Uber en el mundo: ¿cómo lo hicieron los países que lo regularizaron?» *El Definido*, Recuperado el 13 de julio de 2017. Recuperado el 15 de julio de 2018. <<https://www.eldefinido.cl/actualidad/mundo/8757/Uber-en-el-mundo-como-lo-hicieron-los-paises-que-lo-regularizaron/>>.

- Woo, Christian y Richard A. Bales. «The Uber Million Dollar Question: Are Uber Drivers Employees or Independent Contractors?» *Mercer L. Rev.*, vol. 68 (2017): pp. 1-27. Recuperado el 14 de julio de 2018. <[https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2759886##](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2759886##)>.
- Xelhuantzi López, María. «¿Qué es un contrato de protección?» Bouzas Ortiz, José Alfonso. *Contratación colectiva de protección en México. Informe a la Organización Regional Interamericana de Trabajadores (ORIT)*. México: UNAM-IIE, 2007. pp. 99-120.
- . *La democracia pendiente. La libertad de asociación sindical y los contratos de protección en México*. México: Sindicato de Telefonistas de la República Mexicana, 2000.
- . *La tarea sindical en México: un camino sinuoso para la democracia*. México, D.F.: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2011. 15 p.
- Yela Gómez, Jeysson A. y Clara I. Hidalgo Romero. «El poder en Foucault: bases analíticas para el estudio de las organizaciones.» *Cuadernos de Administración*, no. 44, (julio-diciembre de 2010): pp. 57-70. Recuperado el 28 de septiembre de 2018.
- Zarembeg Lis, Gisela. *¿Corporativismo informal? Organizaciones ambulantes y partidos políticos a partir de la alternancia electoral en México, Distrito Federal (2000-2005)*. Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales-Clacso, 2011.
- Zuckerman, Leo. «La industria del clientelismo político.» *Excelsior*, 6 de julio de 2016. Recuperado el 21 de noviembre de 2018. <<https://www.excelsior.com.mx/opinion/leo-zuckermann/2016/07/05/1102952>>.