

VITAM

Revista de investigación en humanidades

Año 7 | Número 1 | Enero - Abril 2023 | \$60.00

LA NUEVA TERRITORIALIZACIÓN LABORAL: ESTUDIOS DE CASO JUVENOLÓGICOS

La escolarización y la pandemia:
migración forzada y lucha territorial

Del portafolio a *Instagram*, de la pasarela a
YouTube. Nuevas formas de habitar el mundo
digital desde los diferentes agentes de la
industria de la moda en la Ciudad de México

Me reporto en línea: redes sociodigitales e
inseguridad en el trabajo de plataformas de
transporte en Puebla, México

Precariedad y organización laboral de
trabajadores de transporte de plataforma de la
ciudad de Puebla

VITAM

Revista de investigación en humanidades

LA NUEVA TERRITORIALIZACIÓN LABORAL: ESTUDIOS DE CASO JUVENOLÓGICOS

NUEVA ÉPOCA
Año VII, Número I

Enero – Abril de 2023



DIRECTORIO

Rectoría General

Dr. Jesús Ramón Pazarán Cano, SDB

Rectoría Ejecutiva

Mtra. Sara Guadalupe Sánchez Tapia

Consejo Editorial

Mtra. Ana Cristina Estrada, Guatemala

Dr. Enrique Cruz Rodríguez, México

Dr. Francisco Sánchez, SDB, Italia

Dr. Israel Covarrubias González, México

Dr. Jorge Baeza Correa, Chile

Dr. Jorge León Casero, España

Dr. Teresa Yurén Camarena, México

Dr. Willy W. Chambi, Bolivia

Mtra. Yolanda Rodríguez Rodríguez, EEUU

Director Editorial

Dr. Jesús Ramón Pazarán Cano, SDB

Responsable Editorial

Lic. Edgar Morales Flores

Producción

Ediciones Navarra, S. A. de C. V., Van Ostade 7, Col. Alfonso XIII, Del.

Álvaro Obregón, 01460, Cd. de México

Diseño y Arte Final

Miguel Morales Domínguez

Vitam. Revista de Investigación en Humanidades

Año VII, número 1, Enero–Abril de 2023

Publicación arbitrada cuatrimestral de la Universidad Salesiana, A.C.

Editor responsable: Edgar Morales Flores.

Número de Certificado de Reserva otorgado por el Instituto Nacional de Derechos de Autor 04-2017-011716441700-102. ISSN: 2448-6124

Número de Certificado de Licitud de Título y Contenido: 16625.

Domicilio de la publicación: Laguna de Tamiahua no. 97, Col. Anáhuac, Del. Miguel Hidalgo, México, D. F., C.P. 11320. Distribución propia.

Impresa por Ediciones Navarra, S. A. de C. V., Van Ostade 7, Col. Alfonso XIII, Del.

Álvaro Obregón, 01460, Ciudad de México.

Los criterios y opiniones expresadas por los autores son de su exclusiva responsabilidad.

PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL DE ESTA OBRA, SIN PERMISO POR ESCRITO DEL EDITOR. DERECHOS RESERVADOS: © UNIVERSIDAD SALESIANA, A.C.

VITAM. REVISTA DE INVESTIGACIÓN EN HUMANIDADES

Año VII • n. 1 • 2023

Dirigir correspondencia y valores a:

Laguna de Tamiahua no. 97, Col. Anáhuac, Alc. Miguel Hidalgo, C.P.

11320, Ciudad de México

Contacto: revistavitam@universidadsalesiana.edu.mx y

asistentevitam@universidadsalesiana.edu.mx

Las políticas de recepción de textos pueden ser consultadas en nuestro portal: www.revistavitam.mx

INVESTIGACIÓN

- 7 **Hugo César Moreno Hernández**
Eduardo Hernández de la Rosa
La escolarización y la pandemia: migración forzada y lucha territorial
- 31 **Angela Rivera Martínez**
Del portafolio a *Instagram*, de la pasarela a YouTube. Nuevas formas de habitar el mundo digital desde los diferentes agentes de la industria de la moda en la Ciudad de México
- 50 **Olegario Batalla**
Me reporto en línea: redes sociodigitales e inseguridad en el trabajo de plataformas de transporte en Puebla, México
- 82 **Luis Carlos Chávez Hernández**
Precariedad y organización laboral de trabajadores de transporte de plataforma de la ciudad de Puebla

ENSAYO

- 111 **Mauricio Dimeo Coria**
La dialéctica “natural-artificial”: tres episodios históricos

RESEÑA

- 121 **Laura Angélica López Méndez**
AMLO: el presunto mesías del 2018

- 129 **SEMBLANZAS**

INVESTIGACIÓN

LA ESCOLARIZACIÓN Y LA PANDEMIA: MIGRACIÓN FORZADA Y LUCHA TERRITORIAL

Schooling and the pandemic: forced migration and territorial struggle

Hugo César Moreno Hernández

Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, BUAP
<http://orcid.org/0000-0003-1709-3955>

Eduardo Hernández de la Rosa

Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, BUAP
<https://orcid.org/0000-0002-6333-0846>

RESUMEN

La crisis sanitaria producida por el virus SARS-CoV- 2 afectó la cotidianidad de las personas en todo el mundo. La escuela, como espacio de socialización y socialidad fue uno de los principales territorios de encuentro cancelados con el fin de frenar los contagios. Esto tuvo efectos importantes en el proceso de escolarización y en los procesos experienciales de los jóvenes. En lo que respecta a las universidades, se impulsó un asalto a lo virtual, promoviendo con ello una migración forzada de todos los aparatos institucionales para asegurar el proceso de socialización vertical. Estos procesos generaron resistencias que fueron expresadas a través de diferentes sátiras producidas por memes, stikers y otras formas que son emblemas pictóricos de estas circunstancias, aun cuando la juventud mantiene habitus sobre el manejo del ciberespacio, las resistencias se hicieron notar por un conjunto de innovaciones que permiten admitir una colonización de la escuela (la socialización vertical) sobre el territorio sociodigital (socialidad horizontal) habitado por las juventudes universitarias.

Palabras clave: Escolarización, juventud, pandemia, migración, ciberespacio.

ABSTRACT

The health crisis caused by the SARS-CoV-2 virus affected the daily lives of people around the world. The school, as a space for socialization and sociality, was one of the main meeting places that were canceled in order to stop contagion. This had important effects on the schooling process and the experiential processes of the young people. With regard to the universities, an assault on the virtual was promoted, thereby promoting a forced migration of all institutional apparatus to ensure the process of vertical socialization. These processes generated resistances that were expressed through different satires produced by memes, stickers and other forms that are pictorial emblems of these circumstances, even when youth maintain habitus about the management of cyberspace, the resistances were noted by a set of innovations that allow admitting a colonization of the school (vertical socialization) on the socio-digital territory (horizontal sociality) inhabited by university youths.

Keywords: Schooling, youth, pandemic, migration, cyberspace

INTRODUCCIÓN: ELEMENTOS METODOLÓGICOS Y TEÓRICOS

La metodología que se usa en esta investigación, aborda a la juventud universitaria, en dónde se busca entender el papel de la socialidad en la generación de procesos horizontales, entonces, la universidad adquiere un papel de reconfiguración, puesto que de la mano de la formación de subjetividades técnicas y cívicas, aparece la construcción del joven, su subjetividad, sociabilidad, procesos intersubjetivos, conductas de resistencia, emociones y, por ende, experiencias que se aglutinan bajo diferentes acciones.

Es aquí donde nos preguntamos ¿Cómo abordar la construcción de las subjetividades, desde lo horizontal? y ¿cómo identificar lo que permite extender la juventud en los espacios universitarios? Dichos cuestionamientos nos acercan la propuesta metodológica socio-cultural,

la cual permite comprender al joven desde su relación simbólica, sus prácticas, estilos de vida, así como su pluralidad y con ello sus experiencias. De forma tal que se toma de referencia la propuesta de Maffesoli (2005), en donde la socialidad nos ayuda a mirar la interseccionalidad entre lo social y lo societal, es decir, la relación adulto-joven que se expresa dentro del contexto universitario como docente-joven, con ello, también la relación joven-joven, que emerge en la experiencia juvenil universitaria,

Estas condiciones, permiten la configuración de los espacios y, con ello, su vivencialidad, el reconocimiento de esta heterogeneidad es una pista dentro del trabajo de investigación, que ha permitido comprender los aspectos globales de la subjetividad-socialidad juvenil.

La investigación pertenece a una investigación doctoral, por lo que lo expresado en este documento se muestran los descubrimientos promovidos por la coyuntura de la circunstancia pandémica causada por el virus SARS-CoV-2 y que ha orillado a las instituciones universitarias a territorializar el espacio virtual.

En este sentido, es importante destacar que se realizaron técnicas como entrevistas, grupos focales y “netnografía” o etnografía digital. Es importante aclarar que se omiten los nombres de las instituciones y de los estudiantes por fines éticos y en atención a la confidencialidad que fue requerida por las instituciones participantes.

En cuanto a referentes conceptuales en el marco de la investigación en curso y para este artículo, recuperamos la noción de táctica ofrecida por Michel de Certeau (2000) quien la distingue de estrategia según las articulaciones entre sujetos e instituciones. La táctica es una relación que podemos identificar como una relación vertical de abajo hacia arriba, pensando en el lugar “abajo” relaciones horizontales que permiten oponerse a los ejercicios de poder, con argucias, astucias, irreverencias y sátiras, sin que se logren “acumular” como fuerza o estrategia. En ese sentido, las estrategias son ejercicios que sí logran acumular poder y producen instituciones. En ese mismo orden, hablamos de resistencia, no

como una forma de soportar o tolerar las relaciones de poder, sino como una forma creativa, siguiendo a Gilles Deleuze (2005), quien afirma que la resistencia es creación. En la medida que sucede una táctica hay una resistencia al producir creativamente respuestas, inacción o desviación a los postulados emergidos desde “arriba”.

En la hiperrealidad como arena para la lucha política y no como una forma de dominación política. La idea de hiperrealidad la tomamos a través del entretejido de tres autores, Walter Benjamin, Rossana Reguillo y Jean Baudrillard. El primero, retomado por la segunda, afirma:

Parecía que nuestros bares, nuestras oficinas, nuestras viviendas amuebladas, nuestras estaciones y fábricas nos aprisionaban sin esperanza. Entonces vino el cine y con la dinamita de sus décimas de segundo hizo saltar ese mundo carcelario. Y ahora emprendemos entre sus dispersos escombros viajes de aventuras. Con el primer plano se ensancha el espacio y bajo el retardador se alarga el movimiento. En una ampliación no sólo se trata de aclarar lo que de otra manera no se vería claro, sino que más bien aparecen en ella formaciones estructurales del todo nuevas (citado en Reguillo, 2017, p. 168).

Las tecnologías de la comunicación funcionan como aparatos de expansión de la realidad, en hiperrealidad. El hiperespacio es puro aparato de hiperrealidad, moviliza afecciones unidas para la acción conectiva donde las experiencias dispares de la realidad posibilitan la colaboración y reconfiguración de los acontecimientos. Gracias a las tecnologías de la comunicación, los sujetos logran conectarse para actuar según son afectados en las comunicaciones realizadas y produce cosas más allá del puro entretenimiento. Si bien el concepto de hiperrealidad tiene en Baudrillard un tinte negativo al relacionarse con la idea de simulacro y suponer que la realidad se disuelve en la imposibilidad de distinguir realidad de ficción, siendo las representaciones del mundo más importantes que la realidad en sí, evitando, incluso, los acontecimientos, nos parece posible hacer una lectura distinta sin desligar los elementos centrales del concepto hiperrealidad y la investigación de Rossana Reguillo permite desmontar el

concepto para hacerlo operar de una manera más profunda, ampliando su espectro de observación. A través de los planteamientos de Reguillo (2017), comprendemos la hiperrealidad en un sentido positivo, porque el acontecimiento hiperreal no se da por el hecho de que esto suceda en el territorio de lo virtual, sino en cómo lo virtual sirve para producir el acontecimiento, en las formas distintas de moverse, formas hiperreales que unifican en un horizonte lo tangible con lo virtual, expandiendo en lugar de limitar la acción colectiva en su esfuerzo conectivo.

Se usa el concepto de geometría para referirnos a un accionar dentro de los procesos virtuales cuyos alcances trascienden lo virtual-presencial al manteniendo la pluralidad y con ello las relaciones horizontalidad-socialidad-territorialización. Pensar en aspectos geométricos nos permite mirarnos dentro de la red, no solo con procesos de comunicación unidireccionales, sino con una comunicación más abarcadora que permite impulsar de forma clara y precisa una comunicación que va desde lo síncrono a lo asíncrono y con ello la virtualización de los cuerpos y emociones en diferentes grados, orientaciones y niveles.

Al respecto, es importante recordar que los espacios son territorializados por el habitar, este habitar del cuerpo ha sido configurado bajo una óptica distinta, en donde lo digital hace presencia, los espacios pueden o no construirse a través de actividades reguladas por la institución, pero es el habitar de los jóvenes quienes le dan un sentido geométrico a cada lugar, puesto que en todo momento se es posible conectarse a la red o compartir algún instante con otros jóvenes. Por lo que el espacio se expande en función de las necesidades del joven: Podrá mantenerse solo habitando un lugar o extender su territorialización en lo digital habitando esos espacios que desea, siendo esto la principal acción de la conceptualización de geometría.

Mientras que lo críptico, hace alusión a las posibilidades de relación, prácticas, emociones e ideas, se dan no sólo en lo presencial, sino también en lo virtual, ello, de manera encriptada, lo que implica lo oculto y con fronteras definidas por los espacios, donde no hay acceso para quien no

es considerado como joven, lo cual implica una relación de identidad, de construcción y convergencia sobre aquellos que los agentes consideran dentro de su gremio. Un ejemplo de esta convergencia, se da en los contextos escolares, así, un poder expresado por la institución como lo son los profesores universitarios, difícilmente podrá acceder a estos mundos juveniles, en tanto no poseen las claves para descryptar.

Así, podremos hablar de los lapsos crípticos que expresan la construcción de espacios públicos, privados y sociales, esto es la socialidad que integra la construcción de subjetividad cyborg en la Universidad, la cual es producto de las relaciones que se establecen por los grupos y donde también aparecen pugnas por la originalidad y la identidad. La emergencia de la juventud mantiene una praxis orientada hacia la construcción de su propio contexto, ejemplos de esta acción se centran en los espacios universitarios, su experiencia concreta en el estar juntos deja de manifiesto un sentimiento afectivo que permite encontrar en el espacio en concreto una expresión, emociones que se construyen al ritmo de las relaciones que se dan en tanto compañeros y amigos, grupos afines a gustos, ritmos, ideales que mezclan la realidad institucional con la creada e inventada por ellos, imperceptible a la vista y encryptada a través de la tecnología.

Por lo tanto, habrá lapsos crípticos, estos se entienden como aquellos momentos temporales que son construidos por la socialidad juvenil cyborg, donde se integran tanto emociones, relaciones, prácticas, ideas, conocimientos y relaciones sintetizados en una micro cápsula temporal de lo cyborg (orgánico-sintético) en donde la asimilación cultural y la estética del grupo o grupos juveniles se expresa a través de un dispositivo, pensada como una llave de acceso a mundos ocultos, por lo tanto, crípticos.

JUVENTUDES

La especificidad de la juventud universitaria radica en relacionarla en términos de interseccionalidad, es decir, no hay una juventud sino muchas.

En el contexto universitario se pueden identificar diferentes formas de expresar la juventud, ello en función de un efecto de cruces entre la clase, la racialización, el género y otras condiciones y situaciones de especificidad. Estas circunstancias promueven entornos de socialidad y, con ello, de las experiencias que son producidas en estos espacios.

La universidad es un lugar con dos finalidades-momentos: 1) el que es construido y vivido por los jóvenes; y 2) el que es aceptado e impulsado por la institución. El primero de ellos se debe a la socialidad y la horizontalidad que se establece al realizar intercambios y relaciones sobre distintas necesidades, se trata de las formas de estar juntos. Mientras que el segundo, se debe especialmente al proceso de formación cívico-técnico (Moreno Hernández, 2017) que se establece en la universidad como dispositivo de control y con ello de una relación vertical de la socialización.

Se entiende por socialidad la conjunción sobre las necesidades que se establecen entre el uno y la comunidad (Maffesoli, 2005), al usar “socialidad” y no “sociabilidad”, se enfatiza el aquí y el ahora de las experiencias juveniles, según prácticas sociales y culturales a través de las cuales se moldea el mundo y no de prácticas relacionales que definen las formas de los lazos, es decir, aunque es importante la sociabilidad (capacidad de relacionarse con otros a través de compartir rasgos culturales, sociales, simbólicos), el desarrollo del concepto socialidad, trata de un orden de interacción social propio, distinto a la socialización en su jerarquía vertical, es un aporte conceptual determinante para la comprensión de las juventudes descentradas de las experiencias sociales normadas por las instituciones adultas.

...la conceptualización sobre los mundos juveniles como espacio social juvenil exige [...] el reconocimiento y aceptación de dos condiciones: 1) la presencia y acción de los jóvenes sobre su mundo inmediato –el presente– como actores sociales, es decir, están activamente comprometidos en la producción de sus mundos sociales, y 2) su condición de agentes, esto es, de activos productores de cultura (Urteaga, 2011, p. 172).

Los jóvenes disputan espacios y, para comprender la relación entre la experiencia juvenil, es necesario descubrir cómo están cargados de sentidos los espacios ocupados en oposición a los asignados (desde una pared rayada o grafitada o tagueada, hasta una sala virtual usada en doble vía, no sólo con la imagen, sino con el intercambio de textos y archivos en el chat incrustado en el recurso digital, sin dejar de lado la erotización de los espacios públicos y virtuales cargados amorosamente por cuerpos juveniles en territorialización intersubjetiva). Cómo se habitan los espacios y cómo se lucha contra la ausencia de espacios capaces de hacer lugar para las prácticas juveniles de socialidad son elementos centrales para comprender cómo “gran parte de sus prácticas socioespaciales son constitutivas de sus prácticas identitarias y de socialidad establecidas con otros jóvenes” (Urteaga, 2011, p. 202), estas prácticas no sólo hacen lugar en espacios restringidos, sino que pueden alcanzar espacialidades extendidas y desterritorializadas. La escuela, como territorio (más allá de su cualidad de dispositivo) habitada por diversas juventudes, supone un espacio social de gran importancia para la socialidad. Los jóvenes habitan la escuela (Moreno, 2015; 2017; Moreno y Polo, 2017), lo hacen, incluso, por encima o por debajo de la dimensión académica, superponiendo la dimensión de socialidad. El estar juntos significa hallar espacios de reconocimiento sobre sus saberes y producciones culturales. Así, la socialidad sucede en un eje dimensional horizontal, mientras que la socialización sucede en la relación de individualización y formación en masa que se promueve como condición para incorporar al contexto productivo capitalista, alejado de las experiencias que se entranan en la juventud, es decir, en un eje vertical de producción de subjetividad. Tenemos así dos cadenas conceptuales: 1) Socialidad-horizontaldad-territorio; y 2) Socialización-verticalidad-dispositivo.

Tomando en consideración este argumento, se comprenderá a la universidad como un territorio de socialidad donde sucede un intercambio de saberes para aprehender en relación horizontal; y como un dispositivo para formar, sobre todo, técnicamente para el trabajo en relaciones de enseñanza-aprendizaje verticales. Se comprende así a la universidad como un dispositivo tensionado por las territorializaciones, que suceden en el

espacio, el cuerpo y el ciberespacio. Con ello emergen formas de razonar, de divertirse, siendo la tecnología un punto clave, porque el ciberespacio es un territorio que interfiere, positiva y negativamente, los procesos verticales y horizontales, en la medida que se habita y genera experiencia desde diferentes microcampos cohesionados por el ejercicio de la socialidad, una socialidad que arregla un conjunto de subjetividades y, por ende, estéticas, donde sus consumos y producciones culturales impulsan una narrativa global tensionada por las desigualdades y el futuro, construyendo discursos que no son prescriptivos, sino transitorios y cuyas aplicaciones son geométricas.

En este sentido, la escolarización permite también tener elasticidad para participar en diferentes lugares a la vez, es por ello que la territorialización lleva a mutar al espacio por los significantes que puedan darse en el contexto virtual, que trae semánticas concretas que ayudan a promover una comprensión más integral del contexto en el que participan las juventudes, de lo contrario, se ocasionan malinterpretaciones que llevan al conflicto, es por ello que los adultos se enfrentan a un choque de horizontes lingüísticos que aparecen aun dentro de un mismo idioma pero que son complejizados por el devenir de los jóvenes y su uso pragmático dentro del texto de lo digital.

Habitar este territorio tiene también diferencias interseccionales, las más visibles a través del género, hombres y mujeres habitan el mismo territorio con tácticas diferentes, debido, principalmente, a la mirada adulta que busca tensionar el cuerpo de ambos a partir de una biopolítica de la sexualidad, al respecto, esto se marca por los ritmos que plantean los adultos a partir de la convivencia con los jóvenes, situación que va cambiando dependiendo de la relación o la convivencia con los mismos, en este sentido, podrán aparecer regulaciones o responsabilidades marcados por los adultos según el género.

En el contexto de lo virtual, la apropiación de aplicaciones trae consigo también procesos de seguridad que son apprehendidos por los jóvenes para poder integrarse a la red, esta seguridad se matizará por el apren-

dizaje de contraseñas, sea para burlar a los mirones, o para insertarse a la vida digital; en lo virtual, los procesos de interacción son autónomos, por lo que no aparecen de forma fáciles los líderes de la red, sino que son identificados como *influencer*, aunque estos no indican caminos, sino una serie de sugerencias a través de discursos ocultos o matizados.

CONSUMO DIGITAL

El proceso de consumo digital está mediado por los contenidos digitales juveniles los cuales se darán según las necesidades, el contexto o las relaciones, regularmente su acceso obedece a dinámicas privilegiadas que mantienen una constante relación con la red, mientras que otros jóvenes que no cuentan con el recurso, tardan más en comprender ciertos procesos o ser partícipes de esta interacción.

Las formas de relacionarse con la red son variadas, desde el Smartphone hasta los cafés internet. A través de las redes sociales también es posible identificar la memoria, la cual converge en las brechas que pueden existir entre uno y otro agente y que son potenciadas por la inteligencia artificial que tienen las aplicaciones para recordarte hechos o circunstancias compartidas.

Si bien este proceso constante de interacción entre los que participan dentro de la red se convierte en un vaivén de relaciones y consumos culturales, su desarrollo está aún matizado por los tabúes existentes por parte de los adultos y, con ello, sus expresiones buscarían realizarse solo en espacios libres la mirada adulta.

El ciberespacio, para la juventud universitaria, era un territorio eminentemente de socialidad, donde los procesos educativos apenas irrumpían como exigencia del propio avance de las nuevas tecnologías de la comunicación. En su relación con el aula, el smartphone frente al pizarrón, implicaba una línea fronteriza poco penetrada, con enormes resistencias por parte de los actores, tanto docentes como estudiantes promovían una distancia entre la socialidad y la socialización. Ni los adultos exploraban

con ahínco las herramientas virtuales, ni los jóvenes usaban con profusión la tecnología para implicarla en su formación técnica. Los saberes y conocimientos se cruzaban, pero no lograban un verdadero dispositivo de socialización vertical. En otras palabras, el dispositivo escolar no lograba colonizar el territorio ciberespacial. Convivían tensamente, ora como obstáculo para el aprendizaje, ora como herramienta coadyuvante. Pero la coyuntura exigió un cambio.

COLONIZACIÓN POR PANDEMIA

Una vez llegada la pandemia, las instituciones realizaron procesos que asegurarán una migración de escenarios educacionales, desde lo presencial hacia lo virtual, por lo que se construyeron procesos de migración hacia lo virtual; claramente, la migración fue dispar, dependiendo de las circunstancias y las condiciones educativas. Sin embargo, las instituciones educativas impulsaron acciones para atender la necesidad de continuar con el proceso socializante que conlleva la escolarización, las estrategias fueron variadas, pero su finalidad fue la misma, puesto que frenar dicho proceso implicaría ir en contra del precepto de reproducción misma del capital, por lo que, evidentemente, era necesario continuar.

Esta pandemia demostró que la educación era insuficiente para promover el aprendizaje que el Estado está encargado de hacer, es decir, su finalidad de amoldamiento cívico-técnico no fue suficiente ante docentes que se mostraron incapaces de poder acceder al internet o, en su defecto, con nulas habilidades para ello, se tuvo una migración forzada, todos los docentes realizaron un éxodo sin precedentes para tratar de auxiliarse de los materiales que antes fueron satanizados, ¡de pronto se volvieron necesarios!, aquella hiperrealidad criticada por profesores y padres de familia se convirtió en la aparente alternativa para continuar con la educación.

Las brechas se hicieron evidentes: de acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO, 2020) en el mundo, 826 millones de estudiantes no tienen acceso a una computadora y 706 millones no cuentan con acceso a internet. En México, la Asociación Nacional de Universidades e Instituciones de Educación

Superior (ANUIES, 2020) indica que son 3 mil 466 Instituciones de Educación Superior de nivel licenciatura quienes movieron a más de 4 millones de estudiantes y a 367 mil 13 docentes registrados en el Sistema Nacional de Información Estadística Educativa, (SNIEE, 2020) esto es, todos iniciaron un proceso de colonización, pasar de lo presencial a lo virtual.

Los procesos de escolarización buscaron establecer dispositivos que dotaran de un control sobre los quehaceres, prácticas y hábitos de los jóvenes, así como generar panópticos de control sobre lo que se desarrollaría en la socialización digital. Sin embargo, estas acciones generaron resistencias en los jóvenes que establecieron matices por la experiencia en el manejo de tecnología frente a la escolarización.

Al respecto, es importante revisar este fragmento del diario de campo:

Al participar en distintas instituciones de forma simultánea, puedo observar el uso de todo tipo de medios para mantener comunicación con los estudiantes, desde redes sociales hasta mecanismos tradicionales como llamadas telefónicas o grupos de WhatsApp. Esta necesidad de comunicarse ellos, es debido a dos finalidades: asegurar el cumplimiento del plan de estudios, particularmente en las públicas, mientras que, en las privadas, es asegurar el cobro de colegiaturas por el servicio prestado (Diario de campo, observación 003, 22/04/20).

Estos procesos de escolarización se convirtieron en acciones invasivas al usar distintos medios de comunicación como recurso para asegurar la escolarización, manejo de videos, flyer online, mensajes, correos, textos, se mostraron como aparatos que buscaron en todo momento asegurar el proceso de socialización, dejando con ello la sensación de acoso por parte de los jóvenes, quienes no se imaginaban este bombardeo de información.

Las redes sociodigitales, Facebook, Instagram, WhatsApp, Twitter, correos, YouTube, pasaron de ser procesos de socialidad o difusión de sátiras educativas a dispositivos de control que impulsan la formación cívico-técnica de las instituciones. Pronto los profesores empezaron a enviar “solicitudes de amistad”, a “seguir”, por lo que algunos no tuvieron otra

alternativa que ingresar en estas lógicas estableciendo grupos virtuales por dónde se llevaría a cabo esta formación.

Es importante este fragmento:

(...) digamos, para mí es incómodo que un profe te mande solicitud o te dé seguir, como que...mmm... pienso que tienen otra onda y no se puede publicar lo que uno siente, ¿sabes?, porque te ven, y pues te stallean y así... (Fragmento de entrevista, Mariana, 003, 15/04/20).

Algunas formas de estas resistencias fueron migrar hacia otras redes sociales, con lo cual aseguraban “territorios vírgenes” para establecer comunicación, otros emplearon microblogs que no fueron penetrados por el mundo adulto, a través de los cuales extendieron sus inconformidades comunicando su sentir por el éxodo del mundo adulto hacia el ciberespacio.

Hubo otros que pudieron establecer acciones concretas frente al abrumador mundo de la comunicación virtual del Home Learning, como esperar la debilidad del internet, la caída de la página, la indiferencia ante pedagogías no conocedoras del contexto tecnológico; ejemplo de ello fueron las sesiones síncronas que se convirtieron en momentos para intercambiar por medio del chat temas que no fueran de la clase, las bromas por medio de estas sesiones, así como la interferencia del sonido del ambiente, son algunas expresiones de resistencia que han creado los jóvenes. En el ejercicio etnográfico digital, identificamos el siguiente tweet de una estudiante:

Antes mi burbuja era la FaHCE, ahora se ha metamorfoseado en “El Campus Virtual”. Mi excusa de salir de clase a cargar el agua se volvió inservible y difusa. Mis recreos se transformaron en la caída de la página y la debilidad de mi Internet. Dentro de poco me hago cyborg (Lucha, 2020).

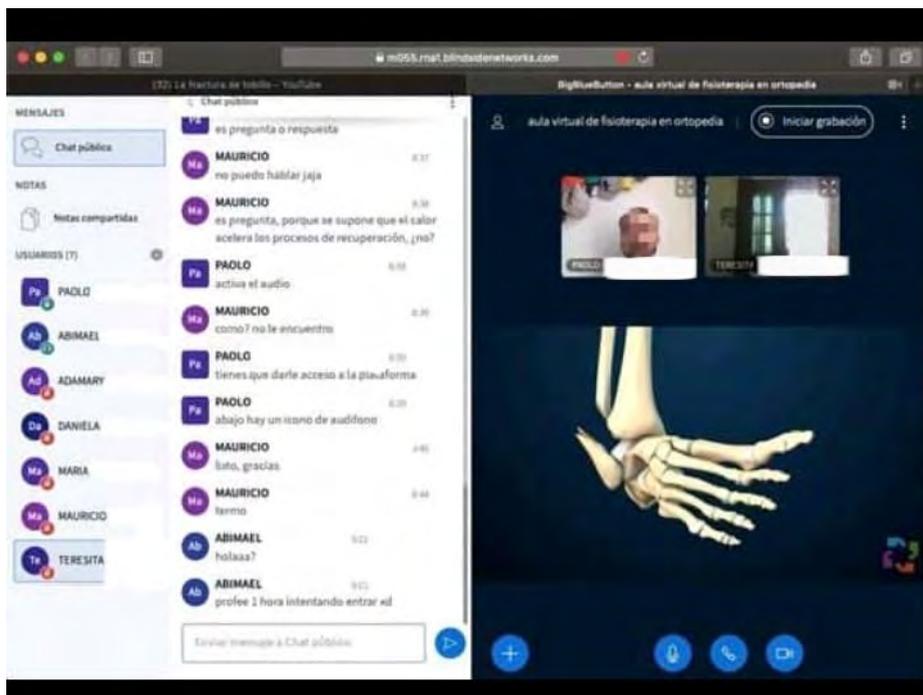
En el tweet aparece evidenciado el proceso por el cual los espacios se transformaron y cómo se busca una relación entre estar en el aula virtual

y el aula presencial, con lo cual es posible identificar un breve esbozo de la experiencia juvenil que desarrolla la escolarización, experiencias anónimas como efecto de la socialización por la escolarización de los espacios virtuales.

En la imagen 1 se puede observar la conversación de un grupo de estudiantes, quienes aseguran no poder conectarse a la red, lo que explicita los procesos de resistencia mencionados y evidencia la necesidad de construir estos procesos como un candado a la realidad en la que se vive y de donde se construye experiencia.

Imagen 1

Chat de trabajo de una clase de universidad privada



Fuente: Recuperación de trabajo de campo

Observar lo juvenil y online, desde una mirada adultocéntrica, borra o esencializa la construcción de una experiencia juvenil paralela a la esco-

larización. Ello debido a que los procesos de socialización institucionales únicamente observan el grado de formación existente por el tiempo que pasa el profesor frente a los estudiantes, sin visualizar la relación que existe entre pares por medio de distintas formas de comunicación, que van desde lo gestual hacia lo digital.

En la imagen 1, se muestra una clase virtual dentro de una universidad privada de México, en la que los procesos de comunicación se muestran con deficiencias, la clase se lleva a cabo, pero existen resistencias que hacen que emerjan comentarios o dudas sobre aquello que lo institucional busca promover sin que se tenga el control total de la información.

El contexto actual ha impulsado formas distintas de vivenciar y experimentar la realidad, pues los sentidos son extendidos por aparatos tecnológicos que construyen nuevas formas de convivir y relacionarse, entre las cuales aparecen formas culturales establecidas por códigos dentro de la red, que no parecen seguir patrones enraizados en el pasado, sino en experiencias de un presente recordado desde un futuro que esta “siendo” constantemente.

Al respecto se tiene el siguiente fragmento de entrevista:

(...) para nada me gustó lo que se hizo, eso de tener zoom por todos lados fue agotador, despertaba y veía ligas para conectarse todo el tiempo, ya no había tiempo de chatear a gusto, ni tampoco librarse del profe, nos escribía a cada rato y parecía que en todos lados te hablaban, que si no la colegiatura, la tarea, que si el proyecto, que si comunicados, que si por zoom que por meet, que por Facebook, por correo, o sea, hasta en insta veía cosas de la uni, la neta es desgastante (...) sí, ya sé que debemos continuar, pero siento que [piensa] fue súper desgastante, o sea, podríamos haber seguido con plataforma solamente, [piensa] bueno, también hay unos que no les basta eso, verdad, no entiendo para que quería más (...) (Fragmento de entrevista, Universidad Privada, Antonio 27/03/20).

Como vemos, las resistencias fueron latentes, esto se debe a que el proceso de socialización apareció de una forma agresiva ante un territorio

no explorado por adultos, lo que contrajo una deformidad sobre lo que estaban acostumbrados a ver, de pronto, los procesos crípticos fueron más necesarios que nunca.

Los jóvenes universitarios generaron un conjunto de tácticas de reproducción que buscaban apropiarse de capitales que les permitieran acceder a posiciones más benéficas respecto de la invasión digital de adultos, no obstante, esto se iniciaría a través de resistencias claras por medio de discursos públicos simulados que permitieran colocarse en el mismo nivel que el adulto inexperto, aprovechando esta condición de migración para matizar su inconformidad respecto de la socialización de la institución. La apariencia sutil de los discursos ocultos fue un punto clave para evitar conflictos y hacerse pasar como agentes victimizados, la cual se convirtió en una táctica efectiva para generar lagunas escolares y, con ello, obtener tiempo para migrar a otros espacios más crípticos y organizar la vida digital fuera del ojo adulto y la institución.

En este sentido, si bien la heterogeneidad que existe en la juventud amplía sus posibilidades creativas, mediante la relación entre lo virtual-presencial y los alcances geométricos que esto engloba, también genera conflictos y resistencias con quienes no aceptan dichas producciones.

Los jóvenes mantienen una producción importante de creaciones híbridadas, al mantener una interacción más profunda con los artefactos y, con ello, la producción perceptiva de múltiples realidades, así, se establece una socialidad con acción creativa, con facultades orientadas al diseño, construcción y uso de elementos sintéticos, colocándolos como agentes que buscan extender el ejercicio de su poder de formas jamás imaginadas.

Al respecto, los jóvenes, para el caso, los universitarios, promueven esta divergencia de especificidades, en tanto construyen y deconstruyen sus realidades a través de la inclusión (ambiente, seres vivos, artefactos, cultura) e incorporación a su vida de diferentes formas de pensar y, con ello, de saberes. En los espacios universitarios, su construcción emerge en diferentes momentos, pero su constancia es permanente. A esto se puede

conocer como especificidad cyborg; el papel de la juventud cyborg es una forma de expresar que los jóvenes generan procesos de construcción donde interviene la hibridación en diferentes intensidades.

CONCLUSIONES

Los jóvenes como agentes cyborg, vinculan y construyen de forma creativa espacios que no son conocidos por los adultos, pues la realidad virtual, como emergencia de un proceso tecnológico, ha traído un sinfín de posibilidades que han hecho que el agenciamiento juvenil cyborg se convierta en exploradora y territorialice espacios jamás imaginados, expresando en ellos sus potencias, emociones, formas ser y estar, así como de convivir y transformarse. En este sentido, las redes sociodigitales aparecen como una expresión que engloba un territorio y, con ello, una forma de ser y estar con otros, socialidad en la que aparece todo un lenguaje, una forma de atender, entender, comprender e interpretar, todo ello impulsa alcanzar una identidad dentro de la vivencialidad que otorgan las relaciones expresadas por la criptografía del ciberespacio, las identidades construidas piensan las emociones, las relaciones y todo lo que nos construye como parte de una organización armoniosa pero efímera en la red, dejando entrever la posibilidad de la vida en lo artificial, de la emoción en los códigos y del cuerpo en virtualidad.

Los códigos que se establecen: crush, yolo, outfit, swag, random, salseo, shippear, lol, troll, hater, hype, mood, goal, stalkear, blessed, living, bae, bbf, sugar dady, sugar baby, sugar mommy, cougar, paps, pro, creepy, pack, nudes, zelda, challenge, tbt, vibes followers, style y like, son algunas de las expresiones que emergen bajo una orientación bien fundamentada en la realidad cotidiana de lo vivido, pues aparecen como formas espacio-temporales y con un contenido ampliamente extendido, que anclados con la psique del joven aparecen llenas de una praxis eminentemente accionada para andar en el campo de los jóvenes.

Semejantes formas de comunicación no sólo expresan un dominio dentro del campo de los jóvenes (presencial) y el campo paralelo (virtual),

sino que ponen de manifiesto la creatividad propia de la experiencia juvenil y dejan la posibilidad de incluir a agentes que participen de esta misma percepción. En la red aparecerán post, selfies, memes, trending topics, fake news, retweets, hashtags, likes y following, inbox, pin, streaming, histories, estados, momentos, snaps, check in y voice note, por lo que sus relaciones se complejizan al lado de su estética, con ello sus emociones, ideas y prácticas, por lo que en el ciberespacio lo orgánico y lo digital aparecen ligados a la experiencia sensible de la acción.

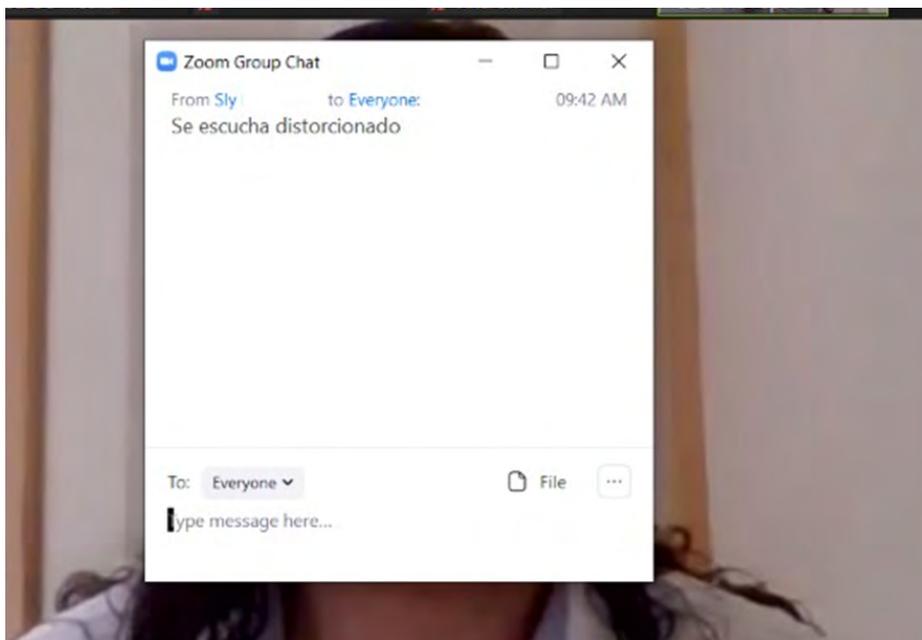
Por lo anterior, el contexto de pandemia generó diferencias significativas en la forma de expresar, una de ellas fue TikTok, que pronto se recuperó como una herramienta para impulsar sátiras, pero que también sería absorbida por el proceso que implica el ejercicio pedagógico.

Sin embargo, el papel de la educación tendría retos significativos, entre ellos asegurar la conectividad, lo cual seguirá siendo un reto fundamental en tanto implicará un conocimiento de interacción tanto síncrono como diacrónico, situación que puede trastocar las ideas de quienes administran la educación. Especialmente al momento de construir las condiciones necesarias para asegurar la socialización y, con ello, la formación técnica que se busca en los espacios universitarios.

Un ejemplo de estos retos es la imagen 2, la cual expresa algunas inquietudes sobre la conectividad y, con ello, la laguna que la institución deberá solventar en pro de garantizar sus finalidades.

Imagen 2

Chat de trabajo de una clase de universidad privada



Fuente: Recuperación de trabajo de campo.

En la imagen 2, aparece un comentario sobre una estudiante que alude el problema principal de comunicación el cual refleja la falta de infraestructura tecnológica de las instituciones para poder solventar la atención y con ello, se retoman estrategias caseras, esto es solicitar a los docentes el uso de sus medios de comunicación, en este caso el internet, con el objetivo de que pueda llevarse a cabo el proceso de comunicación tradicional, evidenciando con ello, obstáculos, y siendo estos utilizados por los estudiantes para expresar sus resistencias, cabe destacar que en la imagen 1, la docente no podía establecer una comunicación efectiva, y fue solo una estudiante la que expreso en cerca de 30 minutos con problemas, la falla, dejando en claro, que los demás estudiantes no estaban involucrados ni tampoco interesados en lograr la conexión.

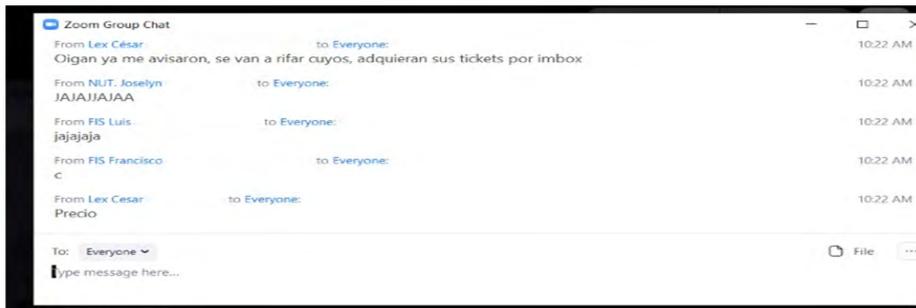
Asimismo, los espacios construidos para encontrar los puentes de comunicación-contención se ven vulnerados por la resistencia que se puede

generar por los estudiantes a partir de recalcar las necesidades de forma sarcástica, aludiendo a la falta de comprensión de los espacios comunes entre la tecnología y la educación.

Como se puede identificar en la imagen 3 y 4, cada una de ella desde la semántica usada para expresar su horizonte de acción y comprensión digital, que va desde lo relativo a los tiempos, condiciones de operación, sátiras y capacidad de alcance que nos dan una pauta de aquello que se está haciendo sin considerar las condiciones virtuales de los jóvenes y de su territorialización.

Figura 3

Chat de trabajo de una clase de universidad pública



Fuente: Recuperación de trabajo de campo.

Imagen 4

Chat de trabajo de una clase de universidad privada



Fuente: Recuperación de trabajo de campo.

En la imagen 1 y 2 se muestra un proceso de formación inicial sobre la forma de manejar la herramienta virtual de aprendizaje, lo que se expresa, es que los estudiantes, aluden la falta de comunicación clara sobre cuándo, cómo y que se requiere para poder comprender el funcionamiento, sin duda, en el marco de esta problemática, se tuvo la posibilidad de generar comentarios que permitieran evidenciar los errores o en su caso generar un ambiente de burla con el propósito de expresar sus inconformidades, desviando la información central del asunto institucional hacia algo cómodo o gracioso para quienes interactuaban, estableciendo una territorialización de los recursos como una forma de resistencia.

Con estas expresiones, también se encuentra una pugna por la institución y su orden, sin embargo, estos no son suficientes para cubrir las necesidades que pueden existir. Las limitantes más expresivas de ello son: 1) Incomprensión del proceso de vivencialidad-territorialización del ciberespacio y, por ende, de la hiperrealidad; 2) lenguaje vertical sin los códigos y significantes que son necesarios para lograr la comunicación; 3) pedagogización de los espacios virtuales (colonización del dispositivo escolar sobre el territorio ciberespacial).

Al respecto, la incomprensión sobre la vivencialidad de lo virtual, se debe a que los procesos intersubjetivos que se pueden desarrollar y construir en los espacios virtuales son integrales, construyendo una subjetividad específica e, incluso, formas de habitar la red, lo que hace que exista una sincronía entre las emociones y la comunicación de maneras totalmente experienciales, situación que, aun con la migración a lo virtual por parte del dispositivo escolar, no es comprensible en su totalidad en función de la forma de experimentar ambas realidades.

Frente a ello, podemos pensar en una anatomopolítica que busca disciplinar el cuerpo virtual, promoviendo con ello reglas para asegurar el disciplinamiento aun en contextos de redes sociodigitales.

Estos procesos limitativos de la experiencia que tiene el contexto institucional y adulto, dejan de lado los códigos que se establecen para lo-

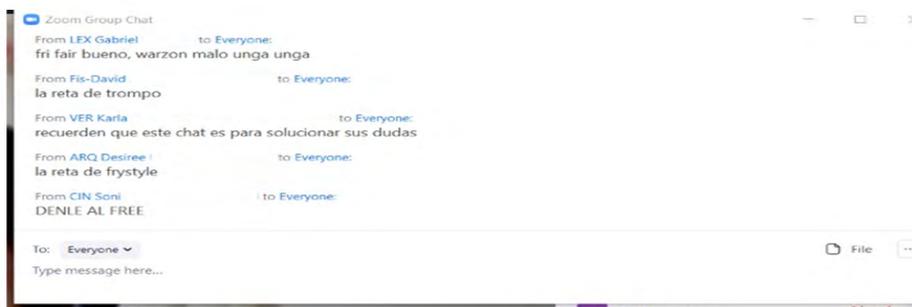
grar comunicación y, con ello, limitan la generación de significantes, lo cual vulnera la posibilidad de promover relaciones vivenciales entre los agentes que pueden interactuar, colonizando la socialidad a través de la intervención de procesos de socialización.

Finalmente, la pedagogización como colonización del espacio virtual, emerge como una posibilidad permanente de ejercer la disciplina, en la que constantemente aparecen expresiones educacionales, promoviendo en la juventud un cerco de “acoso” sobre sus diferentes espacios y hábitats, teniendo como efecto una resistencia natural a un proceso de expansión o colonización violenta de un espacio otrora libre del ojo clínico del adulto.

Es por ello que las expresiones de sátira emergen como bastiones de pugna permanente por encontrar salidas a un ejercicio del poder indiscriminado y enfocado a asegurar un control de aquello que no conocen, pero que es necesario asegurar, la socialización y regulación de la población bajo premisas cívicas y técnicas, pues el trabajo y la mano de obra siempre serán requeridos.

Imagen 5

Chat de trabajo de una clase de universidad pública



Fuente: Recuperación de trabajo de campo.

En la imagen 5 se expresa inconformidad por los materiales virtuales vistos en clase, por lo que dentro de la comunicación se muestra una

sátira sobre el uso de herramientas gratuitas para efectuar procesos de formación, siendo que estos recursos ofrecen experiencias limitadas, es importante recordar, que la juventud universitaria accede a recursos virtuales desde diferentes dispositivos, por lo que expresan la relevancia que existe en su “mundo” sobre el uso de licencias para poder operar y tener mayores alcances, en contraposición con lo que se muestra por parte del representante de la institución, en este caso, la docente.

En este sentido, la experiencia que se tiene al usar plataformas, se liga con la falta de una infraestructura tecnológica suficiente para llevar a cabo sus actividades por lo que se suma a la experiencia no favorable combinada por la acción masiva de la educación. Ello implica tener una percepción negativa del proceso de socialización que otorga la educación online y, con ello, se incrementan las brechas entre la socialidad y la posibilidad de establecer una vivencialidad universitaria virtual más orientada a un aprendizaje horizontal. Situación que podría ser posible si los medios pudieran ser utilizados con las condiciones más adecuadas.

Mientras que las redes sociales, el chat de la plataforma streaming y otros medios se convierten en la escena principal de construcción de experiencias en donde la difusión de memes, stikers u otros elementos pictóricos se suman a la crítica de una masificación de la educación y su migración colonizante hacia un espacio otrora desconocido y no útil para los adultos, el ciberespacio.

REFERENCIAS

- ANUIES (2020, 5 de mayo). Anuario de Educación Superior Licenciatura 2018-2019. Anuarios Estadísticos de Educación Superior. Recuperado de <http://www.anui.es.mx/informacion-y-servicios/informacion-estadistica-de-educacion-superior/anuario-estadistico-de-educacion-superior>.
- Banca y Negocios. (2020, abril 21). UNESCO: más de 700 millones de alumnos carecen de internet para estudiar a distancia [artículo de opinión]. *Banca y Negocios*. <https://www.bancaynegocios.com/unesco-mas-de-700-millones-de-alumnos-carecen-de-internet-para-estudiar-a-distancia/>
- Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano. 1 Artes de hacer*. Universidad Iberoamericana-ITESO.

- Deleuze, G. (2005). *Derrames. Entre el capitalismo y la esquizofrenia*. Cactus.
- Lucha [@luchap]. (2020, abril 29). Antes mi burbuja era la FaHCE... [Tweet]. Tweeter. <https://twitter.com/luchitap/status/1255684727748657158>
- Maffesoli, M. (2005). *La tajada del diablo. Compendio de subervisión moderna*. Siglo XXI
- Moreno Hernández, H. C. (2017). Escuela y subjetividad: habitar el Cuerpo, la escuela y el ciberespacio. XXXI Congreso Alas Uruguay. Las Encrucijadas Abiertas de América Latina.
- Moreno Hernández, H. C. y Polo Herrera, G. (2017). Habitar el cuerpo como territorio. Prácticas de territorialización del cuerpo en jóvenes estudiantes de una secundaria en la Ciudad de México. En *Vitam. Revista de investigación en humanidades* 3(1). <https://revistavitam.mx/index.php/vitam/issue/view/5/5>
- SEP (2020, mayo 5). Estadísticas Educativas. Sistema Nacional de Información Estadística Educativa. Recuperado de: <http://www.snie.sep.gob.mx/Estadistica.html>
- Reguillo, R. (2017). *Paisajes insurrectos. Jóvenes, redes y revueltas en el otoño civilizatorio*. NED Ediciones.
- Urteaga Castro Pozo, M. (2011). *La construcción de la realidad. Jóvenes mexicanos contemporáneos*. UAM I/Juan Pablos.

DEL PORTAFOLIO A *INSTAGRAM*, DE LA PASARELA A YOUTUBE. NUEVAS FORMAS DE HABITAR EL MUNDO DIGITAL DESDE LOS DIFERENTES AGENTES DE LA INDUSTRIA DE LA MODA EN LA CIUDAD DE MÉXICO

From portfolio to Instagram; from catwalk to YouTube. New ways of inhabiting the digital world from the different agents of the fashion industry in Mexico City

Angela Rivera Martínez
angelariveramartinez@gmail.com

RESUMEN

Las redes digitales y la industria de la moda han ido tejiendo una relación estrecha en los últimos años. La pandemia, producto del COVID-19, implicó modificaciones y tránsitos hacia otros formatos al interior de la industria en México, potenció esta relación con ciertos hitos y formas de habitar el mundo digital, así como nuevas estrategias de marketing y modificaciones en el plano laboral. En este artículo revisaré algunas de estas problemáticas relacionadas con el mundo digital y sus afectaciones sobre la industria y, específicamente, sobre los modelos de la Ciudad de México. Además, precisaré cuáles fueron algunos de los antecedentes de las modificaciones en y post pandemia, y cómo fueron abordados desde una de las principales plataformas de moda del país, como lo es la Semana de la moda, más conocida como Mercedes Benz Fashion Week. Las principales repercusiones para los modelos tuvieron lugar en lo laboral, sin embargo, para la industria también significó abrir las posibilidades de difusión del diseño nacional, potenciando estrategias que ya venían tomando fuerza, como la publicidad por medio de redes sociales, los castings digitales y el *scouting* o búsqueda de modelos en *Instagram*. En este trabajo recupero datos producidos para mi investigación doctoral, por tanto, estos insumos abarcan etnografías y entrevistas realizadas durante los años 2018 a 2021 en la Ciudad de México y en entornos digitales anclados a la ciudad.

Palabras Clave: Redes digitales, Instagram, moda, pandemia.

ABSTRACT

Digital networks and the fashion industry have been weaving a close relationship in recent years. The COVID-19 pandemic as a context, implied modifications and transitions to other formats within the industry in Mexico, promoted this relationship with certain milestones and ways of inhabiting the digital world, as well as new marketing strategies and modifications in the labor field. In this article I will review some of these issues related to the digital world and its effects on the industry and, specifically, on the models of Mexico City. I will specify what were some of the antecedents of the modifications in and post pandemic and how they were addressed from one of the main fashion platforms in the country, as is the Fashion Week or better known as Mercedes Benz Fashion Week. The main repercussions for the models happened in terms of work, however, for the industry it also meant opening the possibilities of diffusion of national design, enhancing strategies that were already gaining strength, such as advertising through social networks, digital castings and scouting or search for models on Instagram. In this paper I recover data produced for my doctoral research, so these inputs include ethnographies and interviews conducted during the years 2018 to 2021 in Mexico City and in digital environments anchored to the city.

Keywords: Digital networks, Instagram, fashion, pandemic

INTRODUCCIÓN

La situación contextual con origen en la emergencia sanitaria producto del COVID-19 llevó a reconfigurar la mayoría de los territorios y escenarios de la cotidianidad. Con distintos matices entre países y territorios, el continuo entre éstos fue el repliegue a los espacios domésticos, con todas las complejidades que ello implica teniendo, mayoritariamente, a la digitalización de muchas de nuestras actividades. Cabe señalar que el propósito de este artículo no es expli-

car lo complejo que significó esto último, más aún en territorios tan desiguales como los latinoamericanos en que las consecuencias de las restricciones comprendían mucho más que las discusiones sobre la libertad individual; No obstante, es importante considerar que las posibilidades vitales en su amplio espectro estuvieron en cuestión en el centro de las vivencias de territorios ampliamente golpeados por el cese de las actividades laborales informales y la desprotección ante el desconocimiento de las consecuencias de salud que puede significar una potencial enfermedad letal.

La industria de la moda, como un escenario laboral más del país, no estuvo exento de ambas problemáticas: de la necesidad de reconfiguración y de las complejidades laborales que se presentaron ante un momento más incierto e inestable de lo que ya es éste para muchas personas de la cadena productiva de la industria de la moda en México. Sin embargo, sobre el primer aspecto, la industria de la moda hace ya bastantes años tiene una relación que se ha fortalecido en el tiempo con lo digital, específicamente, con ciertas redes sociales que, por su relevancia estética y la importancia que se le da a la imagen, tienen un notorio protagonismo en el quehacer de la industria no sólo en México, sino en la escena mundial.

Al iniciar mi trabajo con ciertos segmentos de la industria, ya en el año 2016 se podía vislumbrar que la presencia de las redes digitales para la industria era un eje fundamental para el desarrollo, el marketing, el rastreo de tendencias, la difusión del trabajo creativo y un etcétera de elementos que he podido ir documentando con el pasar de los años. De igual forma, desde ese entonces me vi en la necesidad metodológica de incluir herramientas que estaban comprendidas bajo los “métodos digitales”, que son comprendidos como “nuevas vías metodológicas para pensar lo digital” (Gómez, 2017, p. 80), ya fueran etnografías digitales, conectivas o apoyadas en datos producidos desde lo digital para ir conectando con las dimensiones *offline*.

A modo de nota metodológica puedo señalar que para esta forma de trabajo que ya venía construyendo, el desplazamiento hacia lo digital

empujado por el contexto sanitario no implicó mayores cambios en mi quehacer como investigadora, sin embargo, para quienes sí significó modificaciones fue para las personas con las que me encontraba colaborando en ese entonces: algunos agentes de la industria de la moda y específicamente, para las y los modelos.

En este texto expondré sobre dos aspectos que resultaron ser los más significativos a la hora de pensar en la inmersión y comunicación entre el mundo digital y la industria de la moda en México, inscritos específicamente en el contexto de la pandemia mundial, considerando la identificación de datos y factores que ya había podido producir en campo previo al año 2020 como un hito para la digitalización de muchas actividades económicas, sociales y laborales, entre otras. Me enfocaré en la importancia de las redes sociales y el mundo digital para las y los modelos y tomaré como elemento central la realización de la primera Fashion Week cien por ciento digital en México durante el año 2020. Luego de presentar lo mencionado, pasaré a hacer algunos comentarios de cierre, considerando datos actuales sobre las repercusiones de esos cambios en el contexto de la industria de la moda en México y, en específico, las repercusiones para las y los modelos.

¿QUÉ PASA CON *INSTAGRAM*? ALGUNOS ANTECEDENTES SOBRE EL MUNDO DIGITAL Y LA INDUSTRIA DE LA MODA EN MÉXICO

Así como escasas dimensiones pueden pensarse fuera de una red tecnológica de conexiones, la propia vida está imbricada en los aparatos electrónicos, las redes sociales y las comunicaciones mediadas por las computadoras, la industria de la moda, con mucho más énfasis, sigue este continuo; ha hecho de las redes sociales una de sus principales formas de representación mediática. En *Instagram* se aloja una reversión de los tradicionales *books* de los modelos de moda, se presentan y revisan las colecciones de todo tipo de diseñadores, las agencias de moda promocionan a sus modelos por medio de sus páginas web, influyentes directores de *castings* hacen importantes llamados por medio de la misma red social, entre otros ejemplos.

Los últimos años, todos aquellos antecedentes se vieron fortalecidos y potenciados, como comentaba previamente. La industria de la moda requirió del mundo digital y, de este modo, pudo sostener una serie de hitos que, sin las redes digitales, no habría sido posible. A la fecha, ya existen registros y comentarios reflexivos respecto a la influencia que tienen las redes, en específico *Instagram*, para la industria de la moda. Guilbault (2019) señala en una nota de prensa para “The Bussines of Fashion” lo siguiente: ““Instagram representa el 60 a 65 por ciento de la razón de ser de un desfile de modas”, dijo Thierry Dreyfus, fundador de Eyesight, una compañía de producción con sede en París que ayuda a marcas de moda como *Comme des Garçons* y *Off-White* a poner en escena pasarelas estacionales” [Traducción propia].

Desde tiempos previos a la digitalización empujada por la pandemia, ya existían datos respecto a la importancia de las redes. Distintas predicciones económicas anunciaban que, con las redes sociales y digitales, los desfiles y pasarelas perderían su razón de ser en cuanto a la producción y renta económica que generaban, sin embargo, *Instagram* ha representado una oportunidad no sólo para las grandes compañías, sino también para los modelos y la posibilidad de construir una carrera, considerando que aquello no está exento de nuevos desafíos o problemáticas, tal como señala Gabriel, uno de los modelos colaboradores:

Siento que es fundamental darse a conocer en redes sociales y hoy en día tu *Instagram* pasa a ser tu *book* y tu portafolio, mostrar quién eres. Pero ya no se aprecia el hecho artístico de lo que haces, sino la métrica y la cantidad de *followers* [seguidores] que tienes. Entonces, justamente hablaba con una amiga que a las marcas les va a importar o les va a parecer más atractivo una persona que tenga X cantidad de *followers*, porque eso va a ser publicidad instantánea para su marca, que el modelo que quizás tiene más experiencia como tal o que realmente es modelo. Quizás la otra persona simplemente le va bien en redes y ya la persona que sí es modelo, sí se dedica a esto, no necesariamente tiene ese acceso (Gabriel, septiembre 2020).

De esta forma, las y los modelos se ven enfrentados a potenciar su utilización de las redes por el compromiso laboral que implica y las posibi-

lidades que éstas puedan entregar para el trabajo, bajo una idea contemporánea de la concepción del sujeto a modo de “empresa de sí” (Muñiz, 2014). Así como Gabriel expone, considerando además que estás devienen en una potencial arma de “doble filo”, significa una posibilidad de apertura y, a la vez, una nueva habilidad necesaria en la misma línea de la empresa personal, que implica tiempo destinado a trabajar un perfil de *Instagram* como elemento ineludible de la carrera como modelo situación que, posteriormente, corroboraron otras de sus compañeras. Huitzili, modelo también ubicado en la Ciudad de México comenta:

Yo creo que este asunto de las redes sociales se ha vuelto cada vez más fundamental para muchas áreas en el asunto laboral. Pero sí veo cómo puede ser fundamental para modelos. Porque pues finalmente postear fotos de ti y de tu trabajo y te lo manejan mucho, por ejemplo, en la agencia a todos nos dijeron si quieren tener su *Instagram* y postear sus cosas, háganlo, pero tengan en cuenta que este *Instagram* lo ven clientes y lo pueden ver clientes de todo el mundo, porque están abiertos a los ojos del universo. Entonces tengan cuidado con lo que postean porque a lo mejor algo no le puede gustar a un cliente y se les fue la chamba. Entonces sí tendremos que ser muy cuidadosos con este aspecto (Huitzili, julio 2020).

Lo señalado por Huitzili da cuenta de otro de los aspectos más importantes que ya venía sufriendo una importante modificación: la manera en que se exploran otras formas de reclutar o “cazar” modelos o, en el lenguaje de la industria, el *scouting*. Esto, precisamente, se debe a que los requerimientos de las marcas comenzaron a ampliar los antiguos cánones hegemónicos y dominantes que tenían ciertas vías establecidas para la búsqueda de perfiles, tal como señala uno de los colaboradores, perteneciente al segmento de la producción editorial, él señala:

Antes los *castings* se hacían de dos maneras o cazabas a las personas, literal, te ibas a centros comerciales, que como mucha de la generación que está ahorita de modelos de nuestra edad es bueno, de mi edad. En centros comerciales, aquí en México vamos a decir... zonas comerciales, porque ha existido algo en México que es el clasismo, entonces no te ibas a ir a

castear al metro, porque una niña bien no anda en el metro [tono irónico]. Este... sí va implícito el clasismo aquí en México. Yo no me voy a ir al mercado a hacer un *casting*, o sea, yo me iba a ir al Antares o Andares, eso, cómo se llama... Antara, me voy a ir a Masaryk en Polanco, me iba a ir a la del Valle, a la Roma-Condesa a ver qué quién está paseando al perro en el parque México, sabes, o sea, sí era una cacería en calle, pero no tan así, o sea, era en zonas muy estratégicas y/o era por medio de recomendaciones [sobre todo, de escuelas de modelaje] (Israel, noviembre 2019).

Melón, una modelo de la Ciudad de México, cuenta su experiencia al respecto, considerado la importancia que tiene *Instagram* en su quehacer mostrando, además, cómo la relevancia que ha ganado el mundo digital es de conocimiento de la gran mayoría de los agentes de la industria, ella señala:

La verdad es que creo que *Instagram* es prácticamente el portafolio virtual de les modelos, ¿no? O sea, siento que sí es una manera de darle visibilidad a tu trabajo, de darle difusión. Y también, pues los *scouter* a veces buscan perfiles a partir de *Instagram* y se dan cuenta de que es posible encontrar, pues alguien que... que pueda tener un perfil en correlación con el evento o el show, o la publicidad o la campaña. De hecho, me habían intentado *scoutear* por *Instagram* cuando todavía no estaba agenciada. No se dio ese trabajo porque pues no sé qué pasó, pero sí, yo creo que ayuda. Es un recurso para potenciar el trabajo de los modelos y para... darle una plataforma, ¿no? darle visibilidad, me parece esencial (Melón, agosto 2020).

El rol de las redes sociales y de *Instagram* ya aparecía como fundamental previo a las modificaciones producto de la crisis sanitaria como expresaba Thierry Dreyfus, sin embargo, es importante mencionar que esta fase se superpone y no anula la antigua manera de buscar modelos, en este caso. Bruno, otro colaborador vinculado al mundo editorial, señala:

¿Qué pasa con *Instagram*? Llega *Instagram* y, para empezar, o sea tiene muchas facilidades, tienen el perfil que para empezar lo puedes poner público, número dos, son los hashtags que ahora si te fijas cualquiera pone #model #modelMX, *hashtag* "scout me" [risas] o cómo ponen... ene

mil, hasta que ha sido una herramienta que ha facilitado muchísimo a la industria... a la profesión del modelaje. Y sí y no porque ahora hay modelos que tal vez a mí me sirvan para editorial y para *shootear*, pero para una pasarela, no. O tal vez hay modelos que sirven para promover cierto tipo de productos, pero otros no quedan. Ya no es nada más de que estás bonito (Bruno, noviembre 2019).

Ante esta forma, además Israel agrega otra dimensión: el asunto económico y los bajos presupuestos con los que cuentan algunas agencias y *scouters* en la industria para desarrollar estas labores. Comenta:

Instagram funciona tal vez ahorita para muchas agencias como una manera fácil de hacer *scouting*, pero también puede resultar bastante engañoso, o sea, no sé, güey, pues cuantas herramientas no hay para editarte, no sé... ya no sabes si de verdad te estás viendo la persona que está subiendo las fotos o el típico que lo ves en foto y estás cañona y a la hora de la hora es como este... o sea, qué pedo no eres la de la foto, no eres el de la foto. Creo que sí funciona, creo que han cumplido su propósito, creo que también... o sea, en temas de comunicación a nivel moda ha hecho un muy buen trabajo y volvemos a lo mismo, la realidad es que muchas marcas no tienen presupuesto (Israel, noviembre 2019).

Como señalaba anteriormente, los *castings* presenciales difícilmente se verán superados por esta forma de realizarlos sino que, de acuerdo con el objetivo de búsqueda y los presupuestos con los que se cuentan, uno es más funcional que otro, considerando también todos esos elementos tecnológicos de edición mencionados en la entrevista, que afectan la selección por causa de imágenes distorsionadas y/o excesivamente modificadas por filtros de imagen digital que retocan y modifican las facciones, líneas de expresión, color de piel y otros elementos.

Para finalizar este apartado, es importante mencionar que cuando la pandemia recrudesció las medidas de distancia social durante los años 2020 y 2021, la digitalidad del trabajo de los y las modelos fue prácticamente absoluta, el contexto sanitario llevó a que los *castings* “tradiciona-

les” se realizaran por medio de videos que los mismos modelos graban desde sus casas o lugares que habitan y enviaran a los diferentes llamados que recibían. Actualmente, un porcentaje de los *castings* siguen realizándose por video, reincorporando los presenciales, además de continuar con *Instagram* como un insumo fundamental. Las actividades como *shootings* [sesiones de fotos] y pasarelas se comenzaron a retomar paulatinamente desde finales del 2020.

EXPERIENCIAS DIGITALES DENTRO DE LA INDUSTRIA: MERCEDES BENZ FASHION WEEK EN SU VERSIÓN OTOÑO-INVIERNO 2020-2021

A finales de marzo del año 2020 aparece en las redes sociales de la *Fashion Week Mx* un video que anunciaba en su título “*La semana de la moda se reinventa*”. En medio de circunstancias mundiales en que lo digital ya comenzaba a ubicarse en un plano distinto previo al contexto de “pandemia mundial”, la industria de la moda, sus mercados y eventos comenzaban a buscar nuevos canales y directrices, todo ello documentado por los distintos medios de moda especializados de enfoque periodístico (cf. BOF Team, 2020).¹ Apuntaban, principalmente, a responder *¿qué va a pasar con la industria de la moda?* pregunta que se replicaba en las diferentes áreas e industrias locales y globales.

En los últimos días de abril del 2020 se realizó la edición digital de la Mercedes-Benz *Fashion Week Mexico City AW* [Autumn/Winter] 2020/21. Días previos al evento comencé a buscar más información en redes al respecto, tenía muchas dudas. “Reinventarse” es la palabra que una y otra vez era enunciada por los diseñadores, la plataforma de MBFW y consumidores de toda orden e interés. La información previa fue escasa, nunca pude identificar de qué modo se presentaría este nuevo formato, ni qué tendría que considerar al momento de seguir la transmisión “en vivo”, cómo lo haría habitualmente antes de ir a campo. Intenté recopilar más

1 El artículo del BOF Team aborda cómo el Covid-19 está afectando las transacciones y movimientos en la industria de la moda. Los distintos medios especializados han hecho un seguimiento al respecto. Revistas mexicanas también abordan el problema, cuestión que se acrecentó con la coincidencia de la realización de la *Fashion Week* digital.

información a partir de otras personas más cercanas a la industria, pero era muy poco lo que se sabía, había expectación y curiosidad. De este modo, y a pesar de haber trabajado con herramientas digitales previamente, no tuve más que apegarme a su propio “consejo” y “reinventarme”, tener en cuenta que no contaba con más información al momento de sentarme frente a la pantalla, dispuesta a seguir el “en vivo” o *live*.

El año anterior, en esta misma fecha, preparaba cuidadosamente la ropa con la que iría a la pasarela de CENTRO, donde había conseguido fortuitamente un pase a través de una conocida del área editorial de moda. Esto, debido principalmente a que las pasarelas de estudiantes o “diseñadores en proceso” son las que tienen menos expectación y, por tanto, dan lugar a más asistentes o más bien, a otros asistentes, diferentes de los que van a las pasarelas más famosas. En ese momento, el formato “presencial” ya no me era tan desconocido, pero averigüé ciertos asuntos previamente, como los diseñadores que estarían ahí, algunos modelos que habían sido seleccionados en el *casting* para estas pasarelas, los auspiciadores (en esa ocasión la cerveza XX y los helados Magnum) y las horas de llegada y término. En esta otra ocasión sólo bastaba tener internet, computadora, celular o un dispositivo que permitiera acceder a YouTube y prepararse para mirar. A partir de este elemento, y considerando lo complejo que es lograr asistir a una pasarela, este formato volvió porosa la imposibilidad de consumir el trabajo de las y los diseñadores nacionales, limitado anteriormente por la búsqueda de los pases para las pasarelas restringidos, entre algunos otros criterios, por la cantidad de *followers* en *Instagram* ya sea personales o como medio de prensa, siguiendo el continuo de lo que comentaba uno de los modelos en el apartado anterior. Este formato, que algunos señalaron como más “democrático”, podía tener repercusiones interesantes, tal como señala Montserrat Caballero (2020) quien se define como “*entrepreneur, activista académica e investigadora en industria de la moda*”.

El nuevo formato permite desaparecer intermediarios entre el contenido generado por las marcas y el mercado, da oportunidad al espectador promedio expresar sus opiniones sin ningún filtro y así nos da una aproximación estadística muy clara de cuáles son aquellas ideas, opiniones y gustos que resuenan en la consciencia colectiva del consumidor de la moda mexicana (s/n).

Las dos últimas ediciones de Mercedes Benz Fashion Week Mx han tenido importantes modificaciones que sólo vino a “apaciguar” la crisis, que se escuchaba en los “comentarios de pasillo” respecto al estado de la mayor plataforma de la moda en México. Actualmente, la última edición ya volvió a contar con pasarelas presenciales manteniendo el protagonismo de lo híbrido, pero regresando a los protocolos de asistencia previos a la pandemia. Sin embargo, esta penúltima edición, íntegramente digital en el contexto de la pandemia, dejó interesantes comentarios, sobre todo, relativos a la necesidad del encuentro y a lo desactualizada que se encuentra la plataforma desde hace ya varios años. Esto lo corrobora Carolina Haaz (2020) respecto a las pasarelas actuales:

El evento es relevante si está dispuesto a adaptarse a los tiempos que corren. Así, la idea de pasarela se ha transformado: hoy se concibe como una construcción mediática alrededor de los invitados, dejando de lado la colección, razón por la cual se generan, en primera instancia, estos eventos (p. 60).

Agrega además que, si está hecho para ser capturado en *Instagram*, es relevante, así como sí tuvo presencia mediática e incluso, si hubo imágenes de *Street style* de la llegada a las pasarelas, en una misma línea respecto al primer apartado y la enorme importancia de esta red. De este modo y regresando a las apreciaciones de Montserrat Caballero ¿cómo poder abrir las puertas de los mercados si, fuera del desconocimiento del contexto, además no se cuentan con plataformas actualizadas? Ileana, diseñadora y docente universitaria, quien tiene una mirada de la industria en México en términos técnicos, expone:

Me genera mucha polémica Mercedes Benz, porque no es comercial, no conecta con compradores, y la presencia mediática es chiquita, entonces qué, si no te sirve ni para promocionarte en medios...y no te sirve para vender ¿de qué te sirve? Entonces yo no le veo muchos puntos, incluso Jannette Klein [escuela de moda] ya se salió, la Ibero ya no está, creo que Centro sigue estando...y ya es la única universidad. Entonces no sé...de repente pareciera un compromiso estar ahí, pero como ya se diversificó la atención, están los desfiles de Fashion Day de San Miguel de Allende, o

apenas pasó el Pret a México, entonces como ya se diversificó contra lo que era antes “El evento”, me parece menos relevante (Ileana, marzo 2020).

En efecto, Haaz (2020) plantea que para sostener las actuales pasarelas necesitan transformarse en un espectáculo, dispuestos a dialogar con las necesidades de exposición en redes sociales y las transformaciones que ello ha implicado. Eso es lo que han hecho las grandes marcas, no escatiman en gastos y montan increíbles espectáculos que muestran las propuestas de los diseñadores de renombre mundial, tal como ha señalado Maioli (2016) “[hay] ciertas modificaciones primordiales acaecidas en el sistema productivo global, del cual es necesario dar cuenta siempre que se intente resaltar los aspectos productivos del fenómeno de la moda” (p. 78).

Imagen 1

Karl Lagerfeld en el desfile de la temporada otoño/invierno 2014



Nota: El desfile se montó en un supermercado creado para presentar la colección. Recuperado el 8 de abril de 2021 de *The Guardian*. Patrick Kovarik/AFP/Getty Images.

Considerando estos antecedentes y, específicamente, las modificaciones que tuvieron que integrarse a propósito de la crisis sanitaria global,

corroboro la relevancia que tienen estos eventos no sólo para abrir mercados precisamente, sino para seguir sosteniendo ciertas estructuras que funcionan por medio de redes sociales –no digitales, necesariamente–. Interesante es un dato previo, que fue el resultado e intento de digitalizar las pasarelas en México que data del año 2012/2013, mucho antes que el contexto mundial obligara a repensar los formatos en los que se presentan las colecciones.

Google México y su director de mercadotecnia decidieron crear “la primera plataforma de moda en línea con el fin de apoyar a los diseñadores mexicanos, dar a conocer sus propuestas y aprovechar las herramientas y los alcances del principal buscador del mundo” (Herranz y Palazón, 2020, p. 55). Tal y como se intentó el pasado año 2020, todas las marcas tuvieron un lugar en la plataforma digital de YouTube, ánimos de “democratizar la moda” volvían a invadir a sus agentes. Pero ese primer intento propuesto por Google decayó año tras año, hasta acabar en el año 2015 y como señalan Herranz y Palazón, la tecnología no era la mejor aliada para los diseñadores, hoy convendría volver a preguntárselo luego de la situación mundial; cierran diciendo que “para el diseñador sigue siendo relevante reunir a ciertas personalidades en la primera fila de su desfile” (p. 56).

Al detenerme en esta afirmación, sobre el porqué la tecnología no resulta ser un aliado, se pueden pensar en múltiples respuestas y puntos de vista, no obstante, al poder presenciar la edición digital, algunos aspectos salen a la luz. Sandra Weil, fue la primera diseñadora en presentarse en este nuevo formato estrenado en 2020, protagonizando ella misma su *fashion film*, en donde aparece realizando labores domésticas portando sus diseños de indumentaria femenina: vestidos de fiesta y algunos más cotidianos, cercanos al “traje sastre” para mujeres. Fue en este momento dónde entendí que el formato podría ser más cercano a videos de diversa índole presentando las colecciones. Y, a pesar de que mi propósito está completamente lejos de volverse una crítica de moda, un video de apertura como este, se ubica en una interesante problemática: la distancia que tienen algunos trabajos con el cotidiano y como consecuencia, lo distante que puede ser dar apertura a nuevos mercados y consumidores o consu-

midoras. Mostrando cómo un vestido de fiesta puede ser usado para “pasar la aspiradora” en una casa, difícilmente sea la forma de aproximarse a nuevas estrategias y nuevos públicos, sino más bien, denota la distancia que existe con el cotidiano de un fragmento importante de la población.

La apertura de los mercados se vuelve compleja al pensar en cuál es la noción que pueden tener los y las diseñadoras del contexto en el que muchas veces –no– viven. En este momento es cuando adquiere importancia saber quiénes son aquellas personas que estudian y, posteriormente, presentan y diseñan la indumentaria en pasarelas y *fashion films*. Ileana, colaboradora ya citada, pasó por distintos trabajos en los engranajes de la industria y, junto a ello, tuvo la posibilidad de ser maestra de un importante número de las escuelas que hoy enseñan moda en México y dan a luz a diseñadores “estrella”. Su experiencia al respecto trae algunas posibles respuestas. Ella señala:

Tenemos alumnos que no han probado nunca una tuna, que no saben que es Iztapalapa...nunca se han subido al metro, ni a un camión ni a un taxi, algunas ni a un Uber, porque tienen chofer y guaruras, o sea, sí es otro espectro, te pueden decir que no han ido al centro, pero han ido a todos los museos de Europa. Tienen cierta cultura, pero no tienen conciencia de la realidad mexicana y la global tampoco, porque su burbuja es total. Sus familias suelen ser muy protectoras, muy cerradas, y entonces...su postura es, sobre todo, por desconocimiento (Ileana, marzo 2020).

Considerando estos aspectos, que bajo ciertos formatos tocan otras superficies, es que la pertinencia del punto de vista de Ileana se transforma en un lente clave para leer varias de las propuestas presentadas en aquella edición. Continuando y luego de distintos tipos de videos, estaba programado un espacio para uno de los patrocinadores, el mezcal “Ojo de tigre”. Es usual que entre pasarelas la gente se reúna en los espacios comunes a beber lo que los auspiciadores tienen para los asistentes. Bajo esta idea es que tuvieron un espacio de mixología o preparaciones de cócteles para “acompañar” en casa los desfiles, como fue señalado explícitamente por el encargado de mezclar —“salir a echarse el *drink* entre desfiles”—. Este hito es interesante de señalar porque entre bromas del conductor, da cuenta que es de vital importancia por los espacios de socialidad que se genera

entre quienes asisten (Urteaga, 2011). Socialidad expresada en generar y potenciar redes: las personas se presentan, platican y sobre todo, despliegan su capital-apariencia (Le Breton, 2011) que representa y simboliza estatus, diferentes capitales circulando y sobre todo, una posibilidad de clasificación y localización propios de una “escena”, más que de una industria cómo describiría una de mis colaboradoras.

“Lo que más se extraña de *Fashion Week* es ver a los amigos”. Con esta acotación de uno de mis colaboradores directos, parte del área editorial, comenzó el segundo día de “pasarelas virtuales”. Luego de ver escrita esta frase en *Instagram*, acompañada de una fotografía de quien lo expresó junto a algunas otras personas en un desfile, reafirmado lo señalado respecto del intermedio de coctelería que correspondía con el primer día, se da cuenta que son momentos clave en este tipo de eventos, dónde lejos el consumo del diseño no es lo único que está en primer plano, también los son las experiencias de socialidad, los intercambios laborales, la creación de códigos y de establecimiento de redes.

No quisiera dejar de señalar un tercer aspecto referido a los vasos comunicantes entre el mundo digital y la industria de la moda. En el mismo marco de la *Fashion Week* y en la diversidad de propuestas que alojó se encuentran algunas marcas que hicieron uso de los recursos estéticos de los que provee la internet y ciertos dispositivos como cámaras y efectos que, de ser expuestos en formatos presenciales, no podrían ser logrados. Con esto me refiero, por ejemplo, a las propuestas de “CROM” y “No Name”.

CROM, presentó en formato colectivo a 10 marcas-diseñadores, cada quién con escasos minutos para presentar su trabajo (aspecto poco probable en un contexto presencial). Mi conocimiento respecto a CROM era tanto como colectivo de fiestas, revista y agencia de modelos (eventual), por lo que se desprende que esta fue una selección “curatorial” de los mismos creadores. Todos estos proyectos presentan estéticas “deslocalizadas” que se consumen y producen globalmente a través de internet, con especial énfasis en el *streetwear* como forma expresiva.

Con una somera continuidad sigue el *fashion film* de No Name presentado por Colectivo de Diseño Mexicano, utilizando estéticas y recursos similares: imágenes que provienen de web-cams (con una calidad diferente a la profesional utilizada por la mayoría) cámaras análogas, “mala resolución” como recurso estético y, sobre todo, una propuesta narrativa sobre lo fluido del género como un elemento contemporáneo y *cool*, posicionamiento “en boga” pero con una larga data en la industria (Soley-Beltran, 2015). Abren el video (que sólo será acompañado por música dark-wave y electrónica) con la leyenda “Bienvenido a nuestra fiesta”, cerrando con “Somos plurales, somos colectivos”. De este modo, se pueden encontrar ciertos puentes entre otras propuestas nacionales que se ubican en mercados alternativos a la *Fashion Week* pero que, tal como ha sido rastreado en investigaciones previas², los diálogos en la industria de la moda son constantes, ascendiendo, descendiendo y desplazándose también de modos erráticos, tanto en los contextos *online* como *offline* y en su diálogo con la cotidianidad.

CONCLUSIONES

Después de revisar el tránsito de los mundos digitales imbricados en la industria de la moda en México y tomar cierta perspectiva y/o distancia de aquellas medidas que aceleraron cambios es posible considerar que, además del aumento sostenido de las precariedades vividas al interior de la industria, específicamente por las y los modelos, varios de los aspectos que se modificaron con la pandemia, más bien se mantuvieron en una línea continua respecto de una propuesta de digitalización que ya existía previo al contexto sanitario.

Algunos elementos destacan respecto a lo observado en momentos previos a la pandemia en pasarelas por ejemplo, que fueron parte de las incursiones presenciales que son nombradas en el texto. La importancia

2 En la investigación realizada mientras cursaba la maestría pude rastrear con mayor profundidad las escenas que se ubica en estos intersticios entre las grandes plataformas y los mercados de nicho y/o alternativos, parte de estos resultados pueden ser consultados en el artículo “Tecnologías de la juventud para la juvenilización del cuerpo: una reflexión desde las prácticas corporales en modelos de la Ciudad de México” disponible en la Revista Última Década.

de la “presencia” en términos de distinción fue uno de ellos. El estar en un desfile va mucho más allá del placer estético que puede generar el trabajo de los diseñadores y el ver “moda”. Claramente, esto no es una novedad, pero una versión digital de un importante evento lo hace excesivamente visible, de esta forma, “la presencia” es fundamental para hacer una lectura, considerando que se presentaron cifras de vistas en tiempo real de los videos/*fashion films*, muy inferiores a las de las personas que van y disputan por conseguir un pase para una pasarela en la MBFW.

Por otro lado, logro ver que la digitalización de este tipo de eventos pone en cuestión su relevancia, dado que desde hace un tiempo muchos shows de moda comenzaron a tener sentido por que, precisamente, las redes digitales se transformaron en una ventana y un intermediario mucho más potente que los formatos tradicionales tal como pudieron señalar algunos agentes de la industria en México y en el mundo. De este modo puede resultar estimulante, si se quiere, para quienes apuestan su energía a la realización “tangible” de estos eventos, sabiendo que la experiencia que produces tiene muchos más fines, como la exposición en imágenes y contenido de circulación exponencial, establecimiento de redes, además de las cuestiones relacionadas con pertenencia y estatus, como señalaba.

Ahora bien, desplazándome hacia las condiciones laborales de los modelos, como señalo en el inicio de este apartado, el formato “cien por ciento digital” puso en directa amenaza el trabajo de ellos y ellas. Si bien su presencia no desaparece, el número de modelos que trabajaron en los *fashion films*, es absolutamente menor al de modelos que trabajan en las pasarelas convencionales. De igual modo, desde el otro lado, es prácticamente seguro que el costo de producción de uno de estos videos es considerablemente inferior a la contratación de todos aquellos jóvenes lo cual, de acuerdo con la constante falta de presupuesto que existe, resulta muy provocadora como modo de abaratar costos.

Dando continuidad a una de las ideas citadas en el texto, sobre la “eliminación de intermediarios”, cuando se hace una somera lectura de esa expresión en clave de “trabajo”, se vuelve muy complejo. Sumada a las

bajas de modelos, potencialmente podría también disminuir el número de personas requeridas para realizar campañas, desfiles o promocionales, ubicando en un lugar más relativo y precario a todos estos trabajadores, suprimiendo su rol (como el de otros) en pos de la venta y la apertura de mercados con esta supresión de intermediarios, entendidos como pasarelas y eventos exclusivos, trasladados a una plataforma de amplio acceso como lo puede ser YouTube.

Para concluir, me parece importante señalar la necesidad de seguir profundizando en las transformaciones, continuidades y fragmentaciones que han surgido entre los mundos digitales, la industria de la moda y su relación con la contemporaneidad. Generar conclusiones cerradas respecto de si la pandemia modificó o no el contexto actual respecto del trabajo, los espacios productivos y, en este caso, los mercados y ventanas de la industria de la moda, me parece que debiera ser parte de una revisión de los mismos agentes de la industria quienes ya, previamente, identificaban ciertas crisis que se intensificaron en una situación mundial que, más allá de las condiciones sanitarias, puso en cuestión las condiciones de existencia y las posibilidades vitales de una gran parte de la población, sin excepción de la industria de la moda en el país.

REFERENCIAS

- BOF Team (2020, octubre 22). Luxury Giants Urge UK Chancellor to Rethink Tax-Free Shopping Ban. *The Business of Fashion*. <https://www.businessoffashion.com/articles/news-analysis/coronavirus-fashion-industry-impact-covid-19-live-blog/>
- Caballero, M. (2020, mayo 7). Digital Fashion Week: El trabajo de los empresarios mexicanos obtiene por fin visibilidad. *Taller*. <http://taller-fdp.com/digitalfashionweek/>
- Gómez, E. (2017). Etnografía celular: una propuesta emergente de etnografía digital. *Virtualis*, 8(16), pp. 77-98.
- Guilbault, L. (2019, marzo 27). Instagram Is 65 Percent of a Fashion Show's Raison d'Être. *BOF*. <https://www.businessoffashion.com/articles/fashion-week/instagram-is-65-percent-of-a-fashion-shows-raison-detre/>
- Herránz, D. y Palazón, P. (2020). *Hecha en México. XX años de moda mexicana y la creación de una industria colectiva*. Planeta.
- Le Breton, David (2011). *Sociología del cuerpo*. Buenos Aires.
- Maioli, E. (2016). *Moda, cuerpo e industria. Una revisión sobre la industria de la moda,*

el uso generalizado de TIC's y la Tercera Revolución Industrial Informativa.
Cuaderno 57, Centro de Estudios en Diseño y Comunicación, pp. 77-98.

Muñiz, E. (2014). *Prácticas corporales: Performatividad y género*. La Cifra Editorial.

Soley-Beltran, P. (2015) *¡Divinas! Modelos, poder y mentiras*. Anagrama

Urteaga, M. (2011) *La construcción juvenil de la realidad. Jóvenes mexicanos contemporáneos*.
Universidad Autónoma Metropolitana.

ME REPORTO EN LÍNEA: REDES SOCIODIGITALES E INSEGURIDAD EN EL TRABAJO DE PLATAFORMAS DE TRANSPORTE EN PUEBLA, MÉXICO

“Me reporto en línea”: socio-digital network and insecurity in the work of transport platforms in Puebla, Mexico

Olegario Batalla

olegariobatalla@gmail.com

RESUMEN

Este artículo analiza las redes digitales de apoyo mutuo y monitoreo de conductores de plataformas de transporte privado en la ciudad de Puebla, México. Estas formaciones y vínculos autogestionados e independientes de las aplicaciones de transporte privado dan cuenta de un proceso de digitalización constante. Desde un enfoque etnográfico este artículo describe sistemas cada vez más complejos de auto-organización en un contexto de precariedad laboral y creciente inseguridad.

Palabras clave: digitalización, auto-organización, inseguridad, precariedad laboral.

ABSTRACT

This article analyzes the digital networks of mutual support and monitoring of platform drivers in Puebla, Mexico. These self-managed formations and social links, independent of private transport apps, show a constant digitization process. From an ethnographic approach, this article describes an increasingly complex self-organization system in a context of precarious jobs and growing insecurity.

Keywords: digitalization, self-organization, insecurity, job precarity.

EL REGRESO DEL TAXI (DIGITALIZADO)

Al subirme al auto, y al arrancar en dirección a San Pedro Cholula, escuché a Carlos,¹ conductor de unos 25 años, dar una clave por radio. Una canción del grupo Tex-Tex a un volumen alto me dejó escuchar algo así como: “10 X3 a Cholula”. Su interlocutor le contestó: “Enterado 10, gracias, estamos al pendiente”. Antes de comenzar a dialogar con él se escucharon otras claves, reportes y respuestas similares en su celular, que iba sujetado al tablero: “74 X318 a San Lorenzo Almecatla”, “Enterado 74, gracias”. Ya había escuchado este tipo de comunicaciones con anterioridad, tanto en Uber como en Didi, sin embargo, la novedad era que esta unidad traía pegados dos letreros grandes en la mampara de plástico transparente que Didi implementó para separar los asientos traseros de los delanteros como medida de prevención ante posibles contagios de covid-19.

Eran dos hojas blancas de papel que impedían ver la cara del conductor desde el asiento trasero. La mayor de ellas, de unos 40 centímetros por lado, tenía la imagen de una pantera negra en acecho saliendo de un escudo delineado en color rojo, el cual remataba en la parte superior con el letrero: “Black Panthers”.² Junto a ella se encontraba una hoja rectangular enmicada en la que aparecía, sobre esa misma imagen o logotipo en marca de agua, el siguiente mensaje: “Vehículo y conductor son monitoreados las 24hrs a travez [sic] de GPS por...”, junto al logotipo de un automóvil del cual salían unas ondas concéntricas, en arco, como señal de WiFi. Este logo tenía un nombre: “Supervisión Guardianes.³ Monitoreo y rastreo”. Abajo del logo, el mensaje continuaba: “El conductor está obligado a dar información y responder al monitoreo para su seguridad y la del usuario. Grupo Black Panthers agradece su comprensión”. En la parte inferior, en letras más pequeñas, aparecía otro mensaje: “Quejas, su-

- 1 Se han cambiado los nombres de los conductores para mantener su identidad en anonimato.
- 2 Se han cambiado los nombres de los grupos de conductores para mantener su identidad en anonimato. En este caso, se cambió el nombre original por “Panther”, manteniendo el adjetivo “Black” y el carácter intimidante del logotipo en la descripción.
- 3 Se eligió el nombre de “Guardianes” para mantener el sentido de protección y vigilancia que tiene el nombre original.

gerencias o información a este contacto. Supervisión Guardianes”. Junto a éste, se encontraba un código QR que direccionaba a un número privado de WhatsApp.

Al preguntarle si el monitoreo era realizado por parte de Didi, la respuesta de Carlos dejó ver la falta de interés de las plataformas por la seguridad de los conductores, haciendo así resonar, años después, las opiniones de Guillermo: “Uber se deslinda” (Relato situacional, 17 de febrero de 2019), y Miguel: “A Uber le vale. Lo único que le interesa es ganar billete” (Relato situacional, 16 de junio de 2019). Asimismo, muestra la continuidad de la inseguridad para los conductores de plataformas en la ciudad de Puebla, ante la cual ha aparecido, sobre la base de los grupos autogestionados de apoyo mutuo entre conductores, un sistema de monitoreo y vigilancia operado por terceros, que asemeja el funcionamiento de las aplicaciones de transporte al servicio de taxi tradicional:

Es independiente. Nosotros pagamos... nosotros los conductores pagamos para que nos vayan vigilando. Porque tanto como Didi y Uber no tienen como... o mejor dicho, no le invierten a la seguridad de nosotros. ‘Tonces como la tasa de asaltos, de robo de vehículos, hasta de muerte de conductores y todo eso es... ha ido creciendo, nos tenemos que... o tuve yo que agruparme a estos chicos, y ya pago, pago semanalmente mi monitoreo y... El monitoreo es un grupo que se llama Guardianes, y en el grupo que estoy es Black Panthers. [...] Pagamos nosotros por el servicio de los chicos de Guardianes y ellos este... tienen la... pu’s obviamente toda la... como esa cuestión de confianza y certificados para que ellos este... tengan nuestros ge-pe-eses,⁴ las contraseñas de los ge-pe-eses, ubicaciones de nuestras casas, teléfonos... O sea tienen acceso a mucha información de nosotros. Si llegara a haber una situación este... pues sí algo alarmante... ‘tonces este sí... gracias a Dios... sí es un poco complicado soltarle el ge-pe-ese a alguien ¿no?, p’s no son tus hermanos o tu esposa o alguien, pero este no... gracias a Dios sí han funcionado y nos previene mucho. La verdad es que nos alerta al pasajero, entonces... Muchos sí se han bajado antes y no sabemos por qué. Obviamente p’s a

4 Plural de GPS. Se refiere al dispositivo de localización satelital de los automóviles.

lo mejor se llegan a espantar de decir “no p’s me van a hacer algo, por qué reporta dónde voy, cómo vamos y todo”. “Tonces llega a pasar que se bajan antes, pero no identificamos qué es, porque a lo mejor el usuario se siente como intimidado o porque de verdad tenía una mala intención (Relato situacional, 15 de marzo de 2022).

Teniendo como fondo la música de Tex-Tex y los reportes que no dejaron de sonar en todo el trayecto, y contestando ocasionalmente a los llamados del operador, Carlos relató que este sistema de rastreo comenzó pocos meses después de haber iniciado el confinamiento por covid-19, porque “se despuntaron los asaltos”. Mencionando que a un compañero de Didi le habían robado el automóvil, aseguró que las plataformas se volvieron muy inseguras a partir de la pandemia, por lo que los conductores optaron por tener una organización “muy similar como de los taxis negros”, pues “pasa algo y llegamos varios”. No obstante, mencionó que ellos, a diferencia de los taxistas tradicionales, no eran “gandallas”, pues, en caso de alguno de sus compañeros tuviera alguna dificultad, solamente llegaban para garantizar que la gente no se “pasara de lanza”, como en algún choque.

Carlos detalló que pertenecía a dos grupos: uno era “de paga”, Guardianes, en el que había “operadores” que se dedicaban a “vigilarlos” en todo momento, por lo que debían reportar el inicio y fin de todos los viajes que hacían, y el otro, Black Panthers, estaba conformado por amigos y conocidos que se iban monitoreando entre ellos y a quienes solicitaba apoyo solamente en caso de sentirse intimidado por algún usuario o en caso de realizar viajes riesgosos. Por lo tanto, frecuentemente tenía que reportarse dos veces. Igualmente, señaló que los administradores del grupo de apoyo estaban en contacto con otros grupos, por lo que habían llegado a solicitar u ofrecer ayuda a conductores con los que normalmente no tenían trato directo.

Esto muestra un incremento en la complejidad de la auto-organización de los conductores como respuesta a un incremento en la inseguridad urbana, ante la cual las medidas de seguridad por parte de las plataformas han resultado, por decir lo menos, insuficientes. Esto ha dado como resultado un servicio que se asemeja

cada vez más al de las centrales de taxis tradicionales, y que puede ser entendido como una *formación híbrida*⁵ pues surge y funciona a partir de la operación de las plataformas de transporte privado y se sostiene mediante el uso de aplicaciones como WhatsApp, Zello, Life 360, Google Maps y Waze y dispositivos tecnológicos como el sistema de ubicación satelital GPS y los códigos QR, al tiempo que se basa en una organización autogestionada de conductores que, en contra de la atomización de la fuerza laboral por parte de las plataformas de transporte, han desarrollado lazos de cooperación, solidaridad y autocuidado, rasgo distintivo de los taxistas tradicionales.⁶ Ahora, un usuario de plataformas como Uber o Didi puede escuchar, durante un viaje *dentro* de ellas, un mensaje como el siguiente, salido del smartphone del conductor: “Buenas tardes Guardianes, buenas tardes compañeros, 04 en 21, X6 en 25, suerte a todos”.

ASPECTOS TEÓRICO-METODOLÓGICOS

Conceptos como “tecnolibertarismo” (Sadin, 2018) y “semicapitalismo” (Berardi, 2018) señalan la forma en que el capitalismo financiero y la economía digital se apropian cada vez más de la totalidad de la vida. En este sentido, la “digitalización integral de lo existente” (Sadin, 2018) se refiere a la explotación del conocimiento en tiempo real y ultradetallado de un número de fenómenos que se extiende sin cesar, que marca así el ritmo de la cotidianidad y apunta hacia una visibilidad cada vez más integral de la vida en todo momento, sugiriendo la posibilidad de una dominación absoluta. Asimismo, la digitalización financiera implica tanto el proceso de abstracción capitalista que ha erosionado progresivamente la potencia de la actividad concreta mediante la tecnología digital y la eliminación del significado, como también el marco económico de una transformación biopolítica que fuerza a la actividad cognitiva a mutar, dentro de un movimiento histórico denominado “neurototalitarismo” (Berardi, 2018).

5 Recupero la noción de formación de Raymond Williams (2000) y la de hibridación de Néstor García Canclini (2016).

6 Cabe señalar que buena parte de los taxistas tradicionales ha sido desplazada por el funcionamiento de las plataformas de transporte privado. Esto ha sido evidenciado sociológicamente por Rosenblat (2018) en el caso de los Estados Unidos y Canadá, y, en el caso de la ciudad de Puebla, por Batalla (2020). Por lo tanto, la digitalización a través de la aparición de esta “formación híbrida” no es neutral en el sentido de que supone un proceso de gentrificación del servicio de taxi tradicional.

Estas perspectivas describen acertadamente la creciente colonización de la vida por parte del capitalismo digital, sin embargo, resultan insuficientes para desarrollar una aproximación teórica hacia la digitalización del trabajo en formaciones sociales emergentes como los grupos autogestionados de conductores de plataformas señalados anteriormente. Dentro del esquema de “castas” delineado por Sadin para describir la estructura del modelo empresarial del liberalismo digital, quienes participan como “prestatarios” en la “economía de plataformas”, entre los que se encuentran los choferes de vehículos de transporte con conductor (VTC), son vistos de forma individual como “esclavos-independientes” cuya vida cotidiana se encuentra orientada por programas sobre los que no tienen nada que decir y que están destinados solamente a la satisfacción del cliente, en una sumisión total a los deseos del tecnolibertarismo (Sadin, 2018, pp. 177-179). Por su parte, para Berardi, la digitalización de la producción implica la “fractalización del trabajo” y la disolución del trabajador como persona, puesto que “el capital ya no recluta personas, sino que compra paquetes de tiempo, separados de sus portadores intercambiables y ocasionales” (Berardi, 2018, p. 223). Así, los trabajadores no son más que máquinas humanas en espera de ser utilizadas por fragmentos de tiempo que no pueden desarrollar ninguna ola de luchas porque “los cuerpos celularizados no poseen las condiciones para experimentar el tipo de afectividad que hace posible la solidaridad social” (Berardi, 2018, p. 224).

Como se puede observar, estas lecturas de la digitalización dejan fuera cualquier tipo de posibilidad contrahegemónica (Williams, 2000), lo cual hace necesario adoptar una perspectiva que la incluya. En este sentido, y para el estudio de la dinámica del capitalismo digital, Rafael Alarcón (2021a, 2021b) propone el concepto de “cultura algorítmica”, definiéndola como “la síntesis conflictiva e inestable entre la lógica del vaciamiento cultural a través de la reducción numérica del código de programación y la necesaria permanencia de lo simbólico en la vida cotidiana” (Alarcón, 2021a, p. 25). Esta síntesis se deriva de un encuentro dialéctico entre lo que denomina “digitalización subordinada” y “subordinación digital”; la primera entendida como el espacio de la vida cotidiana en el que se organizan los tiempos de trabajo, de ocio y las relaciones interpersona-

les, y que se vincula con el plano simbólico de la cultura, la historia y los cuerpos, y la segunda, como el aspecto profundo de la lógica algorítmica del capitalismo contemporáneo que busca programar las formas de sociabilidad para que toda interacción, pensamiento, emoción, sentimiento y deseo puedan ser computables, procesables y valorizables, en una total síntesis de lo social en el algoritmo y el vaciamiento simbólico de lo social (Alarcón, 2021a).

De esta forma, la cultura algorítmica resulta ser un espacio híbrido, contradictorio y dialéctico en el que la experiencia se produce alrededor de tensiones y fricciones. Por lo tanto, más que ser eliminada, apunta a su constante multiplicación puesto que es a través de la cultura “que se (re) producen los deseos, las relaciones y los símbolos que sostienen el mundo de la mercancía, ya sea en su forma de aparecer como productos y servicios, o bien como la propia fuerza de trabajo” (Alarcón, 2021b, p. 227). Así, la propuesta teórica de este autor permite analizar la digitalización del trabajo y la cultura no de forma total y determinada a priori, sino como un proceso abierto. Igualmente, permite complejizar “las preguntas sobre las formas productivas del capitalismo digital y la transformación constante de las contradicciones de la cultura algorítmica” (Alarcón, 2021b, p. 228).

Desde esta perspectiva, los grupos autogestionados de cuidado y monitoreo que surgieron en la ciudad de Puebla a partir de la operación de plataformas como Uber, Didi y Cabify, los cuales, hasta donde tengo conocimiento, no han sido reportados en ninguna otra parte de América Latina (Hidalgo y Salazar, 2020; Reygadas, 2020) ni en otras partes del mundo (Benvegnù et al., 2021; Rosenblat, 2018), pueden ser vistos como formaciones sociales emergentes dentro de un proceso hegemónico (Williams, 2000) y de hibridación cultural (García Canclini, 2016). A mi modo de ver, el concepto de “cultura algorítmica” abarca ambos sentidos, tanto el de la dialéctica hegemónico-contrahegemónico, como el de la síntesis cultural contradictoria y tensionada.

A esto falta agregar el énfasis puesto por Williams y García Canclini en cuanto a ubicar estos procesos en contextos históricos y sociales espe-

cíficos. Esto nos permite hacer un acercamiento a los detalles de la experiencia social de los conductores de plataformas; y en el caso la ciudad de Puebla, esto nos lleva también a conocer las formas en que experimentan la precariedad laboral y la creciente inseguridad urbana, condiciones a las que, en muchos casos, han buscado hacer frente de forma colectiva.

El amplio proceso de transformación de las economías posfordistas, caracterizado por una profunda reorganización del tiempo y del espacio, supone la consolidación de condiciones laborales típicas de los sectores feminizados (Benvegnù y Kampouri, 2021). En este sentido, el modelo de plataformas instituye un régimen laboral precario basado en contratos inciertos, falta de protecciones sociales y derechos laborales, que, además de implicar jornadas laborales sin final, descansa en un trabajo afectivo o emocional que, en el caso de las plataformas de transporte, es gestionado a través de un sistema de calificaciones que empuja intensamente a los trabajadores a desarrollar habilidades sociales y comunicativas en línea y fuera de línea (Benvegnù y Kampouri, 2021). Asimismo, dentro de esta “economía política de calificación de los cuerpos”, las ganancias no están reglamentadas por ninguna convención colectiva y los costos y riesgos asociados con la actividad laboral son transferidos enteramente a los trabajadores (Sadin, 2018).

Por otro lado, en la Zona Metropolitana de Puebla se ha podido identificar (Batalla, 2020) una estructura socio-territorial altamente polarizada que coincide con la “geografía de la globalización” descrita por Richard Sennett (2013) y con lo que Manuel Castells (1989) ha llamado “ciudad-dual”, un modelo de ciudad caracterizado por un progresivo desplazamiento de los sectores populares; la creación de nuevas centralidades urbanas segregadas y protegidas; y la polarización del mercado laboral, la distribución crecientemente desigual de los ingresos, la expansión de los empleos de salarios bajos y, por tanto, la reducción gradual de las clases medias. La consolidación de este modelo de ciudad en Puebla, en la segunda década del siglo XXI, se vio acompañada de altos índices de inseguridad, mismos que, de acuerdo con algunos conductores, se incrementaron con el confinamiento por la pandemia de covid-19. Como

se verá a continuación, en la ciudad de Puebla existe una exposición diferencial a la inseguridad de acuerdo con una división de clase social, y los conductores más desfavorecidos y en una posición de mayor vulnerabilidad son quienes, de forma prioritaria, han recurrido a estos grupos autogestionados de cuidado y monitoreo.

El grueso de los datos etnográficos presentados en este artículo fue obtenido de finales de 2018 a mediados de 2020 durante una investigación realizada para obtener el grado de Maestría en Antropología Social. Fueron recabados mediante relatos situacionales que realicé como usuario en la plataforma de Uber con 44 diferentes conductores durante mis desplazamientos habituales, 5 entrevistas estructuradas con interlocutores clave, y observaciones constantes en un grupo de WhatsApp para apoyo entre conductores al que fui agregado temporalmente. Esta investigación se centró en el estudio de las representaciones del espacio metropolitano entre conductores de Uber construidas a partir de sus viajes de trabajo (Batalla, 2020). Por lo tanto, el lector encontrará más referencias a esta plataforma y sus conductores, principalmente en la información recabada a través de relatos situacionales. No obstante, muchos de estos conductores trabajaban también en otras plataformas, así como la mayor parte de los conductores entrevistados. Así que, a pesar de este sesgo, se tiene una perspectiva relativamente amplia del trabajo en las principales plataformas de transporte privado en esta ciudad.

PRECARIEDAD LABORAL E INSEGURIDAD

El 24 de febrero de 2020 fueron encontrados los cuerpos sin vida de Josué Emanuel Vital, conductor de Uber de 28 años, y de sus pasajeros, tres estudiantes universitarios, dos de ellos de nacionalidad colombiana, quienes fueron asesinados la noche anterior en Huejotzingo, Puebla, municipio ubicado a 25 kilómetros al poniente de la capital del Estado. Los cuatro cuerpos fueron encontrados en un paraje cercano al lugar de inicio del viaje gracias al sistema de localización satelital del teléfono celular de uno de los pasajeros, quien fue rastreado por su madre desde Colombia (Melchor, 24 de febrero de 2020a).

Josué Emanuel, quien había dejado el oficio de carpintero para entrar a Uber con el objetivo de obtener mayores ingresos, llevaba tres meses trabajando en la plataforma cuando recibió la alerta de viaje de los tres estudiantes de medicina, quienes iban de regreso a la ciudad de Puebla después de haber visitado el famoso carnaval que se lleva a cabo en aquella población (Tirzo, 26 de febrero de 2020). La principal línea de investigación fue la de robo de vehículo, pues la unidad que conducía Josué Emanuel no fue encontrada al momento de localizar los cuerpos, además de que los detenidos por este asesinato formaban parte de una banda dedicada al robo de autos (Hernández, 26 de febrero de 2020).

Este múltiple homicidio desencadenó la indignación nacional e internacional, las autoridades universitarias condenaron enérgicamente la violencia prevaleciente en la entidad y la comunidad estudiantil reaccionó con un paro indefinido (en el caso de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla -BUAP-), y con marchas en las ciudades de Puebla y México a las que se sumaron cientos de estudiantes de diferentes universidades y conductores de plataformas quienes, ante la posición de vulnerabilidad y riesgo evidenciada por dichos asesinatos, exigieron seguridad y justicia a las autoridades gubernamentales (Núñez, 23 de febrero de 2022).

Al dar la nota y al hacer el seguimiento del caso tiempo después, diferentes medios de comunicación se refirieron a Josué Emanuel como “la cuarta víctima” (Hernández, 24 de febrero de 2020; Melchor, 24 de febrero de 2020b; LatinUs, 24 de febrero de 2020; Galeana, 24 de febrero de 2020) o “la cuarta persona” asesinada (Hernández, 22 de febrero de 2021), o bien se refirieron a este hecho como “el homicidio de los estudiantes de medicina”, mencionando al “conductor de Uber” como un dato circunstancial (Méndez, 1 de marzo de 2022). Estas formas de enunciación permiten observar que existe una jerarquía tácita dentro de las víctimas, y que en ella “el conductor de Uber” ocupa el último lugar. Así, el asesinato de Josué Emanuel y los estudiantes de medicina evidenció no solo una situación generalizada de inseguridad y violencia en la Zona Metropolitana de Puebla, sino también una exposición diferencial a ésta, puesto que, como se mostrará más adelante, la inseguridad experimentada por

las y los conductores de plataformas en la entidad poblana ha quedado oculta la mayor parte de las veces, siendo el de Josué Emanuel un caso extraordinario por la visibilidad que le dio el haber sido asesinado junto a estudiantes universitarios, dos de ellos extranjeros.

La inseguridad, la precariedad y la violencia han marcado la presencia y el funcionamiento de las aplicaciones de transporte en la ciudad de Puebla. Esto se puede observar en la respuesta que dio Alberto al preguntarle si había trabajo:

Sí, sí sale, porque la delincuencia está desatada, ¿no? Y ahorita la gente, la mayoría de gente que se sube me dice que no lo hace como por lujo, lo hacen por seguridad. Ya no se puede confiar. En el transporte asaltan, en los taxis regulares que según siguen asaltando, y siguen con las tarifas altas, y eso. La delincuencia se ha desatado por todos lados. Y apenas estaba yo viendo que también a un Uber lo asaltaron. Le quitaron el carro al chavo, pero pudo pedir auxilio en el pueblo donde se lo llevaron.⁷ Le digo que la delincuencia está tan desatada... por lo mismo de la corrupción, yo digo, ¿no? [...] Ya se les fue de las manos la... la delincuencia a estos cuates (Relato situacional, 18 de junio de 2019).

Alberto muestra una imagen de inseguridad desbordada que detona la demanda de los servicios de transporte por aplicación por ser considerados formas de traslado más seguras que el transporte público y los taxis tradicionales. Asimismo, muestra que esta inseguridad afecta también a los conductores de plataformas. De esta forma, para profundizar en el tema, le pregunté también en qué zonas de la ciudad sentía más inseguridad. Alberto dio una respuesta que fue una constante en los diálogos con diferentes conductores: “Pues es que ya son casi todas, joven. Sí... por todos lados anda medio inseguro” (Relato situacional, 18 de junio de 2019).

Una situación que ilustra el grado de cercanía de los conductores de plataformas con este nivel de inseguridad fue relatada por este mismo

⁷ San Francisco Coapan, junta auxiliar del municipio de San Pedro Cholula; localidad rural ubicada al poniente de la ciudad de Puebla.

conductor, quién contó la vez que quedó en medio de una balacera al momento de acudir por un servicio al norte de la ciudad:

Hace..., este sábado que pasó, no, el anterior vi unos que se pelearon ahí por este... se llama... es como para San Lorenzo Almecatla, donde está el periférico, hay una vuelta en "u", y se va uno como para... se llama Misiones de San Francisco. [...] No, p's en cuanto salí que me adelanto, y veo como de aquí a donde va el carro gris allá, cuando oí los plomazos. Primero oí dos, tres, y luego ya unos... siete, ocho. Les digo a mis chavos, les digo, yo siempre había escuchado los plomazos que tronaban así "¡pa, pa, pa!", pero esta vez los oí como zumbaron cerca del carro pasando "zzzz, zzzz, zzzz", dije "¡ay, en la madre!, ¡métele caón!". Y dice uno ¡cabrón!, ya no está uno seguro por ningún lado... por todos lados hay que tener cuidado, ya no hay que traer carteras llenas, ya no hay que traer nada de joyas... antes, no sé si se ha dado cuenta, antes la gente salía con sus joyas, ahora, ni a las fiestas creo que llevan ya... Por todos lados, saliendo de las fiestas, o saliendo de algún lado le dan a uno en la torre (Relato situacional, 18 de junio de 2019).

Sin embargo, la razón enunciada por Alberto para querer dejar de trabajar en Uber no fue la exposición a un peligro constante y la posibilidad de ser asaltado, sino los bajos ingresos que obtenía trabajando en la plataforma: al tener que rentar el auto para poder trabajar, su ganancia era mínima. Al igual que Julián, conductor de Uber que trabajaba alrededor de 14 horas diarias y quien quería regresar a su antiguo trabajo de carga de trailers porque ahí la jornada era de ocho horas diarias, con mejores ingresos y seguridad social (Relato situacional, 11 de julio de 2019), Alberto me contó que era mesero y que ya extrañaba "meserear" porque ganaba más en ese trabajo, y que mejor pensaba ahorrar dinero para comprar un auto y regresar posteriormente a Uber para trabajar solamente en sus tiempos libres; el costo del financiamiento sería menor que el pago de la renta, que era de 8,000 pesos al mes.

Quejándose de que Uber cobraba "muy barato la dejada" (en ese momento la comisión era del 25%), comparando el trabajo en plataforma

con su empleo anterior y mostrando la presión a la que están sujetos los conductores que rentan para “sacar para la cuenta” y además obtener ganancias, Julián señala los beneficios de tener clientes directos y hacer viajes “por fuera” de la plataforma:

Me tengo que encerrar acá todo el pinche día. Creo que estoy más encerrado que en la empresa. Aunque ando afuera y todo, pero p’s estás acá. No puedes este... aflojar, porque si aflojas, no... ya te cargó el payaso. Pero p’s ya probé, ya me quité la comezón de que... realmente no es como me la pintaban y p’s... Es que yo creo que sí hay, sí sale si hay viajes por fuera. Un ejemplo, usted ¿no?, que dice usted que va a Cholula seguido. Si usted por ejemplo dice “sabes qué, p’s cómo ves si tu mejor te avientas mis viajes, y en lugar de pagar esos 120 a Uber, p’s te los pago a ti”. Entonces ese ya es un viaje por fuera para mí. [...] ‘Tonces esos 120 ya son libres para mí. Y yo sigo chambeando en Uber igual, lo que saque. ‘Tonces ya si yo saco en Uber 1,500 y por fuera saco otros 800, 1000 pesitos a la semana, ah p’s está a todo dar (Relato situacional, 11 de julio de 2019).

De esta forma se puede observar lo que Rosenblat (2018) ha mostrado para el caso de Uber y Lyft en Estados Unidos y Canadá: dentro de la amplia variedad de conductores, una de las grandes divisiones tiene que ver con la existencia de dos grupos, los que trabajan para generar un ingreso extra y los que trabajan de tiempo completo. Generalmente, los primeros son dueños de sus automóviles, mientras que los segundos tienen que rentar uno para poder trabajar, o bien son dueños de sus carros, pero dependen enteramente del trabajo en plataforma para subsistir. Así, lo que muestra esta autora es que el mayor número de conductores pertenece a la primera categoría, lo que permite sostener la imagen retórica de que son “empresarios independientes”, mientras que el grupo minoritario es el que realiza la mayor parte del trabajo mediante jornadas extenuantes en un empleo disciplinado y precario.

Julián también señaló la penalización a la que están sujetos los conductores al rechazar las alertas de viaje que reciben. Al comentar que ya

podía ver los destinos a los que iban los viajes antes de aceptarlos, puesto que los conductores que van iniciando en Uber tienen que ganarse ese privilegio a través de un sistema jerárquico de ascenso y descenso que depende de sus calificaciones y tasas de aceptación, pudiendo así tomar la decisión de aceptarlos o no de acuerdo con la ponderación del peligro de cada uno, expresó lo siguiente: “Entonces ahorita yo ya tengo la prioridad de poder, antes de agarrar el pasaje, el trayecto, a dónde es o a dónde lo voy a tomar. Entonces si es un lugar así feo, lo cancelo, no p’s no... Pero si cancelo y cancelo, la aplicación te castiga como tres horas... sin darte pasaje. Se ve que no, pero sí es una... chulada esto” (Relato situacional, 11 de julio de 2019).

En este punto se puede observar también que existe una exposición diferencial a la inseguridad y al peligro entre los conductores, la cual corresponde a una división de clase. Así, esta distinción entre los que son dueños del carro y los que no, entre los que trabajan en sus tiempos libres y los que trabajan de tiempo completo, influye en la relación que los conductores mantienen tanto con los usuarios como con el espacio urbano. Es más probable que un conductor que depende de Uber para subsistir se apegue a las normas de la empresa, pues su calificación, y con ello su permanencia dentro de la plataforma, están en juego. Esto implica que los conductores se esfuercen por ofrecer a los usuarios el estándar de calidad previsto por Uber, así como también el que estén dispuestos a aceptar todos los viajes que les sean asignados y a mantener una baja tasa de cancelaciones, lo cual hace que su contacto con el espacio urbano sea más extensivo e intensivo.

La inseguridad que viven los conductores de aplicación tiene que ver también, en gran medida, con la preferencia que dan las plataformas a los usuarios. Ámbar, conductora de tiempo completo en Uber y quien estaba pagando el financiamiento del carro con el que trabajaba, hizo referencia a esta situación, la cual no solamente incide en la seguridad de los conductores, sino que también influye en su condición de precariedad laboral:

Que mejore Uber. Que nos pague más. Que quite menos comisión, porque realmente la friega te la llevas tú. Tienes que cuidar demasiados aspectos porque aparte es el desgaste de tu coche ¿no? Y debería entrar en el costo. Y siento que es muy bajo ¿no? Pero... Uber no debería de darle tanto poder a los usuarios. Porque te exige mucho Uber ¿no?, en tu... o sea, te pide muchos requisitos, te pide... tu perfil ¿no? Tiene muchas exigencias ¿no? Este... y que aparte de todo trates de dar lo mejor y que desgastes tu coche, y que le estás prestando tu coche a un usuario para que te pague una tarifa tan baja y todavía te diga que tu trabajo es una porquería,⁸ pu's te da coraje ¿no? Entonces, eso siento que Uber sí debería de cambiar... Pero bueno. Son cosas que uno ve. Por eso es que no lo quiero seguir haciendo para mucho tiempo, tampoco. También, este, mentalmente no te desarrollas ¿no? O sea, no puedes estar toda la vida de taxista. Te digo, funciona cuando lo haces en momentos o eventualmente, no, no definitivamente. O sea, es innovador, sí. Ahora sí que es del momento ¿no?, pero no lo quiero hacer mucho tiempo porque no voy a avanzar. Voy a estar estancada. Tengo que crecer. No voy a crecer. Al rato compras otro coche y... no, se está desgastando. O sea, no lo quiero hacer para mucho tiempo. Porque voy a terminar... Cuando yo ya termine de... porque yo lo tengo financiado, cuando lo termine de pagar ya va a ser una carcacha. No voy a recuperar mi inversión (Entrevista, 7 de diciembre de 2019).

La situación que describe esta conductora, que engloba la posición de desigualdad de los conductores ante los usuarios; los bajos ingresos que no corresponden al tiempo y esfuerzo dedicado por los conductores; los gastos ocultos que éstos tienen que cubrir, como el desgaste de los automóviles; y la condición de un trabajo que se distancia de la imagen del “empresario independiente” y se iguala al del taxista tradicional, la llevan a concluir que este no es un trabajo viable a largo plazo o de tiempo completo. Esta perspectiva concuerda con los resultados de un par de investigaciones realizadas en 2017 en los Estados Unidos en los que se sostiene que, aproximadamente, un cuarto de los conductores de Uber deja de conducir cada tres meses en promedio, y que la retención de conductores por año en esa plataforma es solamente de entre 15 y 25% (Rosenblat 2018, pp. 71-72).

8 Se refiere a las calificaciones y comentarios negativos por parte de los usuarios.

Así, para el caso de Uber, se puede observar un modelo de empleo que descansa en un constante ingreso de nuevos conductores que pueden ser contratados rápidamente para compensar un alto índice de deserción. Esto quizá contribuya a explicar por qué las aplicaciones de transporte personalizado, además de la reducción de costos mediante la subcontratación y el recorte a las prestaciones, razón por la cual han sido llamadas “plataformas austeras”, privilegian la seguridad de los usuarios en detrimento de la de los conductores; nos encontramos en la era del *just-in-time* de trabajadores desechables (Srnicek 2018, p. 73). Este flujo constante de entrada y salida (o muerte, como se verá más adelante) de trabajadores flexibles y explotados conforma la “nube imposible de cartografiar” de la precariedad, entendida como “la condición original y desnuda de la existencia humana” que la globalización neoliberal nos revela nuevamente de forma brutal (Berardi 2018, p. 231).

Es por ello que, a pesar de las medidas de seguridad adoptadas por las plataformas (en el caso de Uber, verificación de cuentas mediante códigos al momento de iniciar los viajes, escaneos biométricos de los conductores para corroborar su identidad, instalación de botones de emergencia y monitoreo en tiempo real) a raíz de la violación y asesinato de Mara Fernanda Castilla, estudiante universitaria de 19 años, por parte de un conductor de Cabify después de haber realizado un viaje en dicha aplicación en septiembre de 2017 (Batalla 2020, p. 142), el trabajo en aplicaciones de transporte personalizado continúa siendo una actividad de alto riesgo puesto que están orientadas a proteger a los usuarios más que a los conductores.

En este sentido, Antonio, conductor de tiempo parcial, además de señalar que se le tenía que “invertir mucho tiempo” a ese trabajo (compañeros suyos llegaban a trabajar hasta 15 horas diarias ganando lo mínimo) porque las tarifas estaban demasiado bajas, relató que Uber se había vuelto inseguro por la introducción del pago en efectivo, recalcando que la condición de inseguridad era solamente para los conductores. Sin embargo, trabajaba solamente en esa plataforma porque consideraba que las demás eran todavía más inseguras:

Sólo trabajo Uber. Las otras plataformas son muy inseguras. Easy... Cabify. Si Uber es inseguro ya, por lo del pago en efectivo.

¿Se volvió inseguro?

Demasiado. Para nosotros. Para ustedes no. Pero para nosotros sí. Demasiado.

¿Ha habido asaltos a conductores?

Sí... en esta semana van dos carros que se llevan.

¿En qué zona?

En la Juárez, en Cholula. No importa la zona donde te pidan el viaje. Se volvió muy insegura. Más con los pagos en efectivo. Cuando es noche y es en efectivo, no lo tomo, deajo que pase.

(Relato situacional, 9 de agosto de 2019)

El manejo de efectivo ha representado para los conductores de plataformas una mayor cantidad de trabajo, pero también un mayor riesgo de ser asaltados. Ernesto, conductor de tiempo completo en Uber, Didi e EasyTaxi, refiriéndose a la introducción del pago en efectivo en Uber, señaló: “Sí... sí levantó porque hay mucha gente que sí lo quiere ocupar, pero no puede por lo mismo. Y pu’s ya. Pero también aumentó la delincuencia porque ahora sí nos asaltan más... En la plataforma de Uber, de Didi [sic]... En la de Easy era a cada ratito, ve que esa ya estaba también desde cuando con efectivo” (Relato situacional, 9 de agosto de 2019). Para este conductor, la razón de esta inseguridad radica en que, mientras las plataformas les piden a los conductores muchos requisitos para entrar a trabajar, los usuarios pueden comenzar a utilizar el servicio simplemente con una cuenta de Facebook, por lo que buena parte de los asaltos a conductores se ha realizado con cuentas falsas:

Sí, obviamente uno las bloquea, bueno... da este... el reporte a Uber, o a la plataforma que haya sido, p’s la bloquea ¿no? Pero luego este... p’s vuelvan a sacar otra. Como prácticamente es muy fácil, no piden muchas cosas de... ¿A ustedes como usuarios no les piden mucho o sí? Muchos se registran por Facebook. Cuántos en Facebook no sacan cuentas falsas. ‘Tonces p’s ahí está.

Y fuera como a nosotros que nos piden prácticamente hasta análisis de sangre⁹ para ver si no estamos... que eso nos lo piden al principio ¿no? Antecedentes no penales, ese es cada seis meses. La carta de igualdad de género... (Relato situacional, 9 de agosto de 2019).

La desprotección de los conductores por parte de las plataformas, reflejo de la insignificancia de algunas vidas ante la producción de valor, los ha colocado en una posición de alto riesgo tomando en cuenta que, en 2018, en el Estado de Puebla, los robos cometidos contra transportistas llegaron a 1,921, de los cuales el 99% fue con violencia, así como también que de los 9,210 autos robados durante los nueve primeros meses de ese año, 4,410 fueron con violencia (Gutiérrez, 25 de octubre de 2018). Asimismo, de acuerdo con cifras emitidas en 2019 por el Sistema Nacional de Seguridad Pública, el Estado de Puebla ocupó el tercer lugar nacional con la mayor cantidad de asaltos, en su mayoría violentos, en contra de usuarios y conductores de taxis y aplicaciones de transporte, sólo por debajo del Estado de México y la Ciudad de México; de enero a mayo de 2019 se registraron 88 denuncias por robo ante la Fiscalía General del Estado, concentrando la capital poblana el mayor número de casos, convirtiéndose el municipio de Puebla en el tercero a nivel nacional con la mayor incidencia de este tipo de delitos (Cózatl, 12 de julio de 2019). Esto seguramente se encuentra vinculado con que, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el 90% de la población de la capital poblana se sintiera insegura a finales de 2019, haciendo así de Puebla la ciudad con mayor percepción de inseguridad a nivel nacional, por encima de ciudades como Tapachula, Ecatepec o Fresnillo (Ávila, 16 de enero de 2020).

Este incremento en la inseguridad y la violencia puede tener relación con los crecientes índices de desempleo que se registraron en 2018 en el Estado de Puebla. Según la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo del INEGI, en ese año, el desempleo en la entidad creció 11% al quedarse sin trabajo más de 8 mil personas; asimismo, esta encuesta mostró que,

⁹ Lo que solicitan las plataformas son análisis de orina, no de sangre; posiblemente se haya equivocado o también pudo haber sido una forma de enfatizar las exigencias de las plataformas a los conductores.

en el tercer trimestre del año, un millón 980 mil 464 personas laboraban sin prestaciones (Guadarrama, 14 de noviembre de 2018). Por otro lado, el creciente desempleo seguramente constituye el trasfondo del vertiginoso incremento en el número de socios-conductores de plataformas y el correspondiente desplazamiento de los taxis tradicionales. Después de dos años de haber comenzado a operar, Uber contaba ya con alrededor de 9,000 socios-conductores a finales de 2017, sumando cerca de 16,000 dos años más tarde (Batalla 2020, pág. 5). Más recientemente, en tan solo tres meses, el número de autos inscritos al servicio de “transporte ejecutivo privado” aumentó en un 36%, sumando un total de 27,310 a inicios de 2020, superando así en un 27% al número de unidades que operaban como taxis tradicionales, que en ese momento ascendía a 21,500; el número de unidades de Uber se contaba en 19,244 (70.4%), mientras que Didi tenía 6,195 (22.6%) y Cabify, 1,891 (6.9%) (Pulido, 29 de enero de 2020).

De esta forma, el desempleo puede estar orillando a cada vez más personas al trabajo precario de las plataformas de transporte, en el que se encuentran expuestos a una inseguridad latente que puede estar detonada por el mismo desempleo. Así, los conductores que no encuentran alternativas laborales se tienen que enfrentar, al mismo tiempo, a la precariedad y a la inseguridad que implica el trabajo en plataformas.

AUTO-ORGANIZACIÓN

Antes y después de febrero de 2020, conductores de diferentes plataformas fueron asaltados con violencia o asesinados en la Zona Metropolitana de Puebla al desempeñar su trabajo sin que esto tuviera el impacto mediático que tuvo la muerte de Josué Emanuel Vital.

Detrás de esta invisibilización se encuentran los casos de: *José Luis*, de 41 años y conductor de Uber, quien el 11 de abril de 2019 recibió dos disparos de arma de fuego en la pierna derecha cuando un par de usuarios le robaron el auto (Hiram, 12 de abril de 2019). *Jesús Ángel*, de 19 años y conductor de Didi, quien el 2 de mayo de 2020 fue encontrado sin vida después de que un cliente le pidió un viaje por fuera de la aplicación (Hernández, 4 de mayo de 2020). *Roberto*, de

entre 50 y 55 años y conductor de Didi, quien perdió la vida el 24 de junio de 2020 al recibir dos disparos al momento de ser asaltado por usuarios de la plataforma (Pichardo, 24 de junio de 2020). “*Un conductor de taxi de la plataforma Cabify*”,¹⁰ quien el 8 de octubre de 2020 fue herido con un objeto punzocortante al ser despojado de su automóvil por sus pasajeros (Montero, 9 de octubre de 2020). *Javier*, de 45 años y conductor de Didi, quien el 9 de octubre de 2021 recibió al menos ocho puñaladas por unos sujetos que lo interceptaron para robarle el auto (Jácome, 10 de octubre de 2021). *Raúl*, de 48 años, cuyo cuerpo fue encontrado el 17 de enero de 2022 con un disparo en la cabeza después de una semana de haber desaparecido; lo último que se supo de él fue que salió a trabajar en la plataforma de Didi (Larios, 20 de enero de 2022).

Para hacer frente a la inseguridad, principalmente, y ante la ausencia de canales de comunicación dentro de las plataformas, una gran cantidad de conductores se ha congregado en grupos de WhatsApp brindándose protección y ayuda mutua. En estos grupos, comúnmente, participan conductores de diferentes plataformas, por lo que se autoidentifican de forma generalizada como conductores “de apps”, y, frecuentemente, participan también en ellos conductores de taxis tradicionales. A través de esta aplicación pueden solicitar ser monitoreados en tiempo real en caso de que se sientan intimidados por algún usuario o ante viajes que consideren de peligro. También pueden solicitar auxilio en caso de tener algún accidente o ponchadura de llanta, compartir reportes viales, o avisar a sus compañeros sobre retenes de policía, infraestructura en mal estado o cualquier otra contingencia. Asimismo, pueden solicitar cotizaciones de tarifas para hacer viajes por fuera o que otro compañero cubra algún servicio que ellos no puedan realizar.

El número de miembros de cada grupo de WhatsApp es variable, un conductor puede pertenecer a más de uno, y de cada grupo se pueden desprender subgrupos con alguna finalidad específica, por lo que pueden alcanzar un alto grado de complejidad organizativa. Recientemente la comunicación entre los miembros de estos grupos se ha visto reforzada

10 En ningún momento aparece su nombre en la nota periodística citada.

mediante la utilización de Zello, una aplicación de *walkie-talkie* para celulares, la cual permite que puedan tener comunicación radial directa y simultánea todos los miembros de un grupo. De igual forma, a partir de la pandemia de covid-19, la existencia de estos grupos ha dado paso al cada vez más común monitoreo de los conductores por parte de terceros mediante estas dos aplicaciones, lo que hace que la experiencia del viaje en plataformas se asemeje bastante a la del viaje en taxi tradicional.

Por otra parte, existen también grupos de Facebook de conductores, sin embargo, son más impersonales, pues en ellos puede haber miles de miembros, y no solamente conductores, sino también usuarios y socios. Por lo tanto, no cumplen funciones operativas de trabajo o seguridad, sino más bien sirven para compartir noticias, memes, quejas, información general, o para solicitar u ofrecer algún tipo de servicio, producto o carros en renta. No obstante, en muchas ocasiones estos grupos permiten que conductores solitarios puedan ponerse en contacto con otros conductores para integrarse a algún grupo de WhatsApp.

A continuación, se describe y analiza el funcionamiento de los grupos de WhatsApp, los cuales constituyen la base material/digital de esta auto-organización. Se muestra su organización interna y el tipo de información que se comparte en ellos.

Grupos de WhatsApp

Buscando cartografiar los diferentes territorios urbanos de la Zona Metropolitana de Puebla a través del acceso diferencial a ellos (Batalla, 2020), pregunté a Gonzalo si hacía viajes “a todos los lugares”. Después de pensarlo por unos segundos, contestó:

¿A todos los lugares? Sí. Nada más con un poquito más de precaución, ¿no? P’s ya vemos si... O sea a veces, ¿cómo le diré?, he visto usuarios así nerviosos y la verdad es que pues sí, la pienso bastante. Entonces como estamos en un grupo de WhatsApp... que nos vamos monitoreando... ya nos apoyamos por cualquier cosita. Entonces pues ya avisamos “no,

p's voy a ir a tal parte, por ahí un ojo ¿no?". Y ya nos vamos apoyando. Compartimos nuestra ubicación en tiempo real, por cualquier cosa. Si, ya si... no sé, por alguna razón pues nos desconectamos o se pierde, p's ya nos marcan, si no contestamos ya nos empezamos a, ¿cómo le diré?, a organizar ¿no?, a empezar a llegar a su última ubicación (Relato situacional, 30 de julio de 2019).

Este joven conductor de Uber, quien rentaba el carro para trabajar, explicó que en ese grupo había conductores de diferentes plataformas: Uber, EasyTaxi, "Didi", concluyendo que "hay que apoyarse porque ya... si no ¿quién?"; y señalando que los grupos de WhatsApp son "una buena opción para ayudarnos entre todos", agregó que también pertenecía a un grupo de taxistas tradicionales. Este "si no ¿quién?" resulta altamente significativo, pues muestra el desamparo en el que se encuentran los conductores por parte de las plataformas y del Estado, y devela a la auto-organización como la única capaz de hacer frente a las condiciones de precariedad laboral y de inseguridad urbana. De esta forma, a pesar de que estos grupos puedan cumplir *también* con funciones operativas y de producción de valor, sostengo que su objetivo principal es el de brindar protección a los conductores durante su trabajo.

La falta de canales de comunicación entre conductores al interior de las aplicaciones y, en consecuencia, la individualización de la fuerza de trabajo por parte las plataformas, y la falta de mayores medidas de seguridad por parte de éstas, dio paso a la creación de espacios virtuales autogestionados de interacción horizontal y colectiva que les permitieran a los conductores compartir información relevante para el desempeño de su trabajo y, sobre todo, formar lazos de protección y ayuda mutua. Una característica común de estas comunidades digitales es que buscan crear una identidad grupal a través de algún nombre representativo: "Vikings", "Grupo de élite", "Black Panthers", "Uber Pink" (grupo de mujeres). Con esto se puede observar que, a pesar de que mediante estos grupos se busca trascender la atomización de los conductores, la fuerza de trabajo aún permanece fragmentada en un sinnúmero de grupos digitales con identidades diferenciadas.

De acuerdo con Enrique, el grupo al que pertenecía se encontraba subdividido en varios grupos con funciones específicas. El objetivo del grupo general era el envío de alertas para ser monitoreados: “sabes qué, me siento intimidado, veme siguiendo, mandaba yo mi tiempo y mi ubicación real para que me vayan monitoreando dentro del viaje... ellos mismos te respondían, te hacían llamadas ¿no?, cuando ibas en el viaje te hacía llamadas, te preguntaban cuántas personas iban a bordo, hacia qué destino ibas para estar al pendiente”. De este grupo se desprendían los subgrupos de: *ayuda y rescate*, mediante el cual podían ser auxiliados en caso de una ponchadura de llanta, accidente o falta de corriente o gasolina; *viajes por fuera*, en el que “mandaban todas las alertas de quién necesitaba un carro o una unidad cerca de cierto punto”; y el grupo para “*echar desmadre*”, en el que podían “hablar en general de cualquier situación, hacer preguntas referente a la aplicación, referente al estado del trabajo, o sea cómo se movía el trabajo” (Entrevista, 24 de abril de 2019).

Enrique señaló que eran los conductores mismos quienes se encargaban de hacer los monitoreos, brindar apoyo y, en general, de la organización de los grupos. En cuanto a la organización interna explicó que existía “un tipo de jerarquía”, puesto que “hay administradores de los cuales ellos llevan todo el grupo, ponen y moderan las reglas dentro del grupo, como no insultar a otros compañeros y ese tipo de situaciones” (Entrevista, 24 de abril de 2019). En este sentido, Jaime, quien pertenecía al mismo grupo, relató que, además de reunirse ocasionalmente en las madrugadas para tomar café cuando “bajaban los viajes” y comentar cómo les estaba yendo, los miembros del grupo podían ser convocados por los administradores exclusivamente para tratar temas relacionados con la dinámica del grupo:

Hay ocasiones que los mismos administradores hacen reuniones para tocar temas de grupo ¿no?, o sea del grupo: “¿qué está pasando?”; “oyes, ¿por qué no avisas?”, ¿no?, “¿por qué no finalizas un viaje, o sea, por qué no avisas que... cierras las alertas?”, ¿no?, “oye, voy a tal lugar”, pero ya no la cierro, ¿no? “Tonces a veces los mismos administradores dicen “oye, a veces algunos quedamos pendientes, ¿qué pasó?, tú ya te fuiste

a tu casa, avisa, no pasa nada”. “Nomás avisa: sabes qué, cierro alerta, estoy en zona segura o voy para mi casa, ya me quedé en mi casa, ya... P’s avisa, no pasa nada, nomás para que no estemos con el pendiente de dónde estás” (Entrevista, 5 de diciembre de 2019).

Como se puede observar, la temática sobre la cual versan estas reuniones tiene que ver con la preocupación los compañeros del grupo en caso de que algún conductor solicite ser monitoreado y no dé aviso de que ya se encuentra a salvo después de haber realizado algún viaje riesgoso. Por lo tanto, la labor de los administradores implica la regulación de la participación de los miembros, la cual gira en torno al eje de la seguridad. La repuesta de Jaime ante la pregunta de qué es lo que se publica normalmente en el grupo de WhatsApp corrobora la preeminencia del cuidado:

Eh... un ejemplo, este... alertas viales, ¿no?, si pasó algún accidente, este... si van a un lugar muy peligroso o una zona de alto riesgo, avisan para estar... dónde estamos, comunicamos cuando iniciamos labores, y cuando terminamos o estamos en casa, ¿no?, para que ya por lo menos sepan que este... cómo se llama, que ya llegamos a casa bien (Entrevista, 5 de diciembre de 2019).

Por su parte, para Isabel, quien fue agregada “por solidaridad” a este mismo grupo por una conductora que conoció siendo usuaria, el cuidado también es el eje sobre el cual gira la dinámica grupal. Al preguntarle si tenía comunicación con otros conductores mientras trabajaba, contestó:

Mmmm sí. Por lo regular este... estamos en un grupo donde todo mundo nos estamos cuidando y desde el momento en que... en que empiezas a trabajar das tu ubicación, tu UTR, y das tu ubicación en tiempo real, te van siguiendo, o sea, todos nos vamos siguiendo y pu’s hay que estar al pendiente por lo que se nos ofrezca a cualquiera. No estoy al pendiente, porque pu’s no, tampoco puedes ir en el WhatsApp en todo eso. Pero sí, se llega a tener comunicación en un alto, en lo que esperas otro viaje, cositas así. Vas viendo cómo van los grupos ¿no? Entonces de alguna manera todos nos vamos cuidando, unos a otros. Ese es el tipo de co-

municación que tengo con otros conductores. El cómo vas, el que hay... hubo un accidente aquí, hay tráfico allá, no pasen por acá... De ese tipo de comunicación (Entrevista, 6 de diciembre de 2019).

Rodrigo, exconductor de Uber y conductor de Didi de tiempo completo, perteneciente a otro grupo y quien no tenía ninguna relación con los conductores antes mencionados, explicó así las razones de formar parte de un grupo de WhatsApp, con lo que se puede observar que las características de ambos grupos son muy similares:

Porque nos cuidamos. Sí, o sea, mandamos nuestra ubicación en tiempo real ¿no?, saludamos, ponemos la unidad, bueno, qué unidad traigo y las placas. Entonces cualquier... así que... por ejemplo... “oye es que este wey se ve sospechoso” ¿no? “Yo estoy cerca wey, ¿a dónde vas?” ¿no? “Ah, pu’s voy pa’ tal lado” ¿no? “Ah pu’s yo te sigo wey” ¿no? Así, y viceversa. “No, pu’s yo ando cerca wey” ¿no? “¿pa’ dónde?”. “No p’s pa’ Cuautlancingo”. “No p’s yo estoy por aquí por... Cruz del Sur wey, pásate por acá y te sigo”. Y así. Es por seguridad (Entrevista, 9 de diciembre de 2019).

Al ser agregado temporalmente al primero, pude observar con mayor detalle su organización interna y el tipo de información que en él se publica. Este grupo llevaba por nombre “Vikingos”,¹¹ tenía 58 participantes y fue creado el 26 de septiembre de 2018. Tenía seis administradores, hombres todos, entre los que se encontraba el creador del grupo. Su imagen de perfil era el dibujo de un barco vikingo, y en la descripción se podía leer lo siguiente:

Para la permanencia dentro del grupo.

Es necesario estar presentes en el grupo gral. (Pasar lista, reportes viales, etc.)

En caso de cambiar de vehículo favor de notificarlo a los administrado-

11 El nombre original era el de un pueblo de origen europeo, por lo tanto, se sustituyó con el nombre de otro pueblo europeo: “vikingos”. La imagen de perfil contenía un elemento característico de aquel pueblo, por lo que sustituyó por un elemento característico del pueblo vikingo en la descripción.

res y subir su documentación correspondiente de actualización.
Por medidas de seguridad todo participante tendrá activado el Life 360 (Diario de campo, 4 de diciembre de 2019, p. 90).

Como se puede apreciar, existe una especie de reglamento para permanecer en él, el cual comprende requisitos que giran en torno a dos aspectos principales: participación constante y medidas de seguridad. La documentación actualizada de los vehículos evita que haya falsos conductores y *Life 360* es una aplicación gratuita de localización satelital que permite, entre otras cosas, ver la ubicación de los miembros en un mapa accesible solo por invitación, recibir alertas cuando un miembro ha llegado a su destino y rastrear teléfonos perdidos o robados.

En la dinámica cotidiana, los administradores se encargan de pedir constantemente a sus compañeros que se reporten: “VIKINGOS buenos días los veo apagados que onda reportense quienes laborando”, “VIKINGOS Buenas tardes reportense quien en línea?” [sic]. Después de estas solicitudes, los conductores que se encuentran trabajando comparten sus ubicaciones en tiempo real junto con la marca, color y número de placa de sus autos, generalmente junto con el mensaje “me reporto en línea”. De manera menos frecuente, los administradores hacen “pases de lista VIKINGOS” nombrando a los conductores que ya se han reportado y preguntando quiénes más se encuentran trabajando. Ante la falta de respuesta, los administradores ejercen presión; uno de ellos compartió un meme que decía “no te quiero asustar, pero te van a sacar del grupo si no participas”, junto con la pregunta “🤔🤔 Quien es el primero” (Diario de campo, 6 de diciembre de 2019, p. 109). De esta forma, si quieren permanecer en el grupo, los conductores se ven obligados a participar constantemente.

Sin solicitud previa, los conductores comparten frecuentemente reportes viales: estados del tráfico en sus ubicaciones, sugerencias de rutas alternas, accidentes, semáforos sin funcionar, ubicaciones de retenes policíacos o monitores de velocidad. Asimismo, pueden dar aviso de que hay tarifas dinámicas en alguna zona de la ciudad y, en caso de tener alguna dificultad con las aplicaciones, preguntar a sus compañeros si les

sucede lo mismo; si es así, comparten información de cómo resolvieron el problema y dan sugerencias. También es común que pidan orientación sobre alguna ubicación o trámite administrativo, o que pregunten dónde pueden conseguir autopartes o algún otro producto. La oferta de algún producto en venta está tolerada. Ocasionalmente, solicitan cotizaciones de tarifas para realizar viajes por fuera de las plataformas y, generalmente, los administradores son quienes proveen esta información. En menor medida, y sin mayor reacción por parte de los demás miembros, comparten quejas, mensajes reflexivos o motivacionales, memes y videos jocosos. Quienes utilizan lenguaje inapropiado son reprendidos por los administradores e incluso por otros miembros, por lo que hay una regulación de los modales.

De forma constante, mientras unos conductores se reportan “en línea” ante la solicitud de los administradores o sin ella, otros tantos se despiden y avisan que “se desconectan” para ir a comer, descansar un rato o dormir de la misma manera: “me reporto fuera de línea”. Por momentos, en esas despedidas se podía percibir un ambiente íntimo y familiar: “Buenas noches ya en casa, cuídense mucho y no se expongan”. El mensaje que escribió el creador del grupo a un nuevo integrante después de haberlo agregado hizo más profunda esta sensación: “Bienvenido JOSÉ A VIKINGOS tu casa y mi gran familia que te da la bienvenida” (Diario de campo, 6 de diciembre de 2019, p. 116).

A pesar de las ventajas que ofrecen estos grupos, es erróneo creer que todos los conductores de plataformas forman parte de ellos. Las medidas de seguridad implementadas por las plataformas, como los botones de emergencia y el poder compartir sus ubicaciones en tiempo real a familiares o amigos, y los dispositivos de seguridad que algunos automóviles tienen integrados, como sistemas de ubicación satelital, bloqueo a distancia, cámaras de video o botones de emergencia, bastan para que otros tantos conductores se sientan seguros al trabajar. En el caso de Ámbar, quien se considera a sí misma “muy independiente”, esta conductora cuestionó así la utilidad de estos grupos:

No. Mira, mi hijo estuvo en un grupo y quesque para que te apoyen y no sé qué. Realmente... Un señor me dice “¿por qué no te agregas...?, mi esposa está en un grupo de Whats de mujeres, de Uber”. Pero... pues, o sea... realmente ni te ayudan. No sé qué tan... qué tanto te pueda servir realmente ¿no? Mi hijo dos, tres veces necesitó apoyo y nadie lo ayudó. Una vez se quedó sin gasolina y... nadie lo apoyó. Igual, se le ponchó una llanta una vez y... y tampoco. ‘Tonces... pu’s sí, sí... por ejemplo, yo siempre le pido ayuda a él o a mi familia ¿no? Realmente no creo que... No, no, no estoy en ningún grupo (Entrevista, 7 de diciembre de 2019).

Para Ricardo, a quien un par de meses antes le habían disparado con arma de fuego durante un asalto en su anterior trabajo de reparto de medicamentos, y quien opinaba que “por todos lados está muy complicado la... la delincuencia” porque “ya no nomás te pegan, ya te matan”, el sistema de seguridad del carro que había comprado para trabajar a Uber bastaba. Al mencionarle que muchos conductores pertenecían a grupos de “whats” para que él comentara algo al respecto, contestó, mostrando una serie de botones que se encontraban en el techo de su auto nuevo:

Pero p’s yo no. Aquí tenemos una donde luego, luego te puedes comunicar. Si te están correteando, te están haciendo algo, luego, luego aprietas el 911. Como ya todo te tienen registrado... También acá tengo... Ya viene, en este carro viene todo esto. Viene... igual este, igual puedes llamar si es emergencia. Este lo paras, lo bloqueas automáticamente el carro, ya no se lo pueden llevar... Y una cámara que nos... supuestamente ¿no?, yo digo que no me están viendo, pero dicen que te vigilan. Más que nada por... seguridad. [...] Sí, te digo, ya nomás lo aprietas o, te digo, o luego, luego se dan cuenta. Incluso creo que, sí... te llegan a ver que no es conductor o no es la persona... Igual le llaman a otra persona de las que están, estamos tres personas con el carro. A cualquiera de esas tres nos pueden marcar para... avisarnos (Relato situacional, 1 de agosto de 2019).

Cabe señalar que tanto Ámbar como Rodrigo eran dueños de los autos que conducían y, aunque no pertenecían a ningún grupo de WhatsApp, tenían algún contacto a través de medios digitales con sus familiares,

también conductores, en caso de emergencia. Conductores como Ámbar no pertenecen a grupos de “whats”, pero sí están en grupos de Facebook de conductores y usuarios de plataformas, y, en ellos, encuentran información relacionada con su trabajo y se pueden vincular con otros conductores a través de ellos.

CONCLUSIONES

A través de este trabajo se busca mostrar que el proceso de digitalización no es total en el sentido de la atomización de los conductores y la disolución de los trabajadores como personas, como sostienen algunas perspectivas sociológicas. Al contrario, la evidencia presentada permite observar formaciones sociales autogestionadas de cuidado que surgen como respuesta a la precarización laboral y a la inseguridad urbana creciente. La precariedad implica que ni el Estado ni las plataformas garanticen la seguridad de los conductores, puesto que no son vistos como trabajadores, sino como empresarios independientes (Rosenblat, 2018; Sadin, 2018; Srnicek, 2018), mientras que la inseguridad es experimentada de forma diferencial de acuerdo con divisiones de clase.

Así, los lazos de solidaridad, cooperación y autocuidado surgen como respuesta a experiencias comunes de vulnerabilidad y dan un sentido de identidad a sus miembros, el cual se objetiva en los nombres de los grupos. Incluso, estos pueden fomentar un ambiente de familiaridad, como pudo ser observado en el caso del grupo “Vikings”. Así como la existencia de estos grupos ha derivado en que los conductores recurran a servicios de monitoreo por parte de terceros, lo que hace que los viajes en aplicación impliquen una experiencia híbrida entre el servicio de plataformas y el de taxis tradicionales, el incremento de la inseguridad también ha orillado a los conductores a establecer lazos de cooperación intergrupala para una mayor protección y eficacia. La posibilidad de que estas formaciones más amplias en algún momento pudieran derivar en acciones políticas compartidas es algo abierto. Lo cierto es que los lazos están creados y operando, aunque de forma principalmente reactiva ante las condiciones prevalecientes de inseguridad.

Cierto es también, sin embargo, que las arterias que permiten la existencia de esta auto-organización son digitales. La forma en que los conductores se monitorean entre ellos, comparten información y se relacionan entre sí dentro de estos grupos y con el espacio urbano es a través de aplicaciones para smartphone: WhatsApp, Zello, Life 360, Google Maps, Waze. Así, el capital permanece siendo “la Gestalt” de la experiencia y “el semiotizador general” (Berardi, 2018) para el que se siguen produciendo datos e información. Por lo tanto, una vía de acceso pertinente para el estudio de la dinámica al interior del capitalismo digital es el concepto de “cultura algorítmica”. Así, podemos observar que la frase “me reporto en línea” sintetiza la dialéctica entre digitalización subordinada y subordinación digital.

REFERENCIAS

- Ávila, E. (2020, enero 16). Puebla, la ciudad con mayor percepción de inseguridad en México. *El Universal*. <https://www.eluniversal.com.mx/estados/puebla-la-ciudad-con-mayor-percepcion-de-inseguridad-en-mexico>
- Batalla, O. (2020). *La construcción social de imágenes urbanas entre conductores de Uber en la ciudad de Puebla, México*. Tesis de Maestría en Antropología Social. Puebla: BUAP.
- Benvegnù, C.; Cuppini, N.; Frapporti, M.; Milesi, F. y Pirone, M. (eds.) (2021). Platformization and Its Discontents. *The South Atlantic Quarterly*, 120(4) [edición especial].
- Benvegnù, C. y Kampouri, N. (2021). “Platformization” beyond the Point of Production: Reproductive Labor and Gender Roles in the Ride-Hailing and Food-Delivery Sectors. *The South Atlantic Quarterly*, 120(4), pp. 733-747.
- Berardi, F. (2018). *Fenomenología del fin. Sensibilidad y mutación conectiva*. Caja Negra. Castells, M. (1989). *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Alianza.
- Cózatl, C. (2019, Julio 12). Uber y Cabify también sufren: han asaltado a 88 conductores en el año. *Diario Cambio*. <https://www.diariocambio.com.mx/2019/secciones/codigo-rojo/item/24166-uber-y-cabify-tambien-sufren-han-asaltado-a-88-conductores-en-el-año>
- Galeana, M. (2020, febrero 24). Detienen a tres por homicidio de universitarios y chofer de Uber en Huejotzingo. *Manatí*. <https://manati.mx/2020/02/24/detienen-a-tres-por-homicidio-de-universitarios-y-chofer-de-uber-en-huejotzingo/>
- García Canclini, N. (2016). *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. Penguin Random House.
- Guadarrama, N. (2018, noviembre 14). Crece el desempleo en Puebla; en un año más de 8 mil

- personas perdieron su trabajo. *Periódico Central*. <https://www.periodicocentral.mx/2018/gobierno/item/25775-crece-el-desempleo-en-puebla-en-un-ano-mas-de-8-mil-personas-perdieron-su-trabajo>
- Gutiérrez, P. (2018, octubre 25). Homicidios crecieron 22.57% y los robos en 10.66%, reporta el Sistema Nacional de Seguridad Pública. *La Jornada de Oriente*. https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/homicidios-robos-snsp/?fbclid=IwAR0JD6VvPUA09b-t8aI_3Mu_ABgTEqWaK4sTjt9WKEcL5v6igjB1QGdK-KpE
- Hernández, G. (2020, febrero 24). Tres estudiantes y un chofer de Uber, los asesinados en Puebla. *Proceso*. <https://www.proceso.com.mx/nacional/2020/2/24/tres-estudiantes-un-chofer-de-uber-los-asesinados-en-puebla-238956.html>
- Hernández, M. (2020, mayo 4). Conductor de Didi encontrado sin vida en San Aparicio estuvo por última vez con “un amigo”; le solicitó el servicio en la madrugada. *Periódico Central*. <https://www.periodicocentral.mx/2020/pagina-negra/delincuencia/item/9271-conductor-de-didi-encontrado-sin-vida-en-san-aparicio-estuvo-por-ultima-vez-con-un-amigo-le-solicito-el-servicio-en-la-madrugada>
- Hernández, M. (2021, febrero 22). A un año del asesinato de los estudiantes de medicina y el conductor de UBER en Huejotzingo: el líder de la banda está detenido, pero por otro delito. *Periódico Central*. <https://www.periodicocentral.mx/2021/pagina-negra/delincuencia/item/3405-a-un-ano-del-asesinato-de-los-estudiantes-de-medicina-y-el-conductor-de-uber-en-huejotzingo-el-lider-de-la-banda-esta-detenido-pero-por-otro-delito>
- Hernández, M. (2020, febrero 26). Ya hay tres detenidos; robo de vehículo, posible móvil. *La Jornada*. <https://www.jornada.com.mx/2020/02/26/estados/025n2est>
- Hidalgo, K. y Salazar, C. (eds.) (2020). *Precarización laboral en plataformas digitales. Una lectura desde América Latina*. FES-ILDIS.
- Hiram (2019, abril 12). Le piden servicio UBER y le roban el carro; conductor recibe dos balazos. *MTP Noticias*. <https://mtpnoticias.com/destacadas/de-dos-balazos-hieren-a-chofer-de-taxi-ejecutivo-para-robarle-el-auto-en-valsequillo/>
- Jácome, D. (2021, octubre 10). Apuñalan y roban vehículo a chofer de Didi en San Sebastián de Aparicio. *Tribuna Noticias*. <https://tribunanoticias.mx/apuñalan-y-roban-vehiculo-a-chofer-de-didi-en-san-sebastian-de-aparicio/>
- Larios, O. (2022, enero 20). Encuentran muerto a conductor de Didi. *Puebla Roja*. <https://pueblaroja.mx/2022/01/20/encuentran-muerto-a-conductor-de-didi/>
- LatinUs (2020, febrero 24). Indignación por asesinato de tres estudiantes en México. *LatinUs*. <https://latinus.us/2020/02/24/asesinan-tres-estudiantes-conductor-uber-puebla/>
- Melchor, A. (2020a, febrero 24). Con GPS mamá halló a médicos colombianos asesinados en Puebla. *E-Consulta*. <https://www.e-consulta.com/nota/2020-02-24/seguridad/con-gps-mama-hallo-medicos-colombianos-asesinados-en-puebla>
- Melchor, A. (2020b, febrero 24). Eran alumnos de BUAP y UPAEP los asesinados en Huejotzingo.

- E-Consulta*. <https://www.e-consulta.com/nota/2020-02-24/seguridad/eran-alumnos-de-buap-y-upaep-los-asesinados-en-huejotzingo>
- Méndez, P. (2022, marzo 1). Empeoró la seguridad pública en Huejotzingo a 2 años del homicidio de los estudiantes de Medicina, señalan vecinos. *La Jornada de Oriente*. <https://www.lajornadadeorientemex.com.mx/puebla/empeoro-seguridad-en-huejotzingo-a-2-anos-del-homicidio-de-estudiantes/>
- Montero, A. (2020, octubre 9). Apuñalan a chofer de Cabify durante asalto en Cuautlancingo. *E-Consulta*. <https://www.e-consulta.com/nota/2020-10-09/seguridad/apuñalan-chofer-de-cabify-durante-asalto-en-cuautlancingo>
- Núñez, Efraín (2022, febrero 23). Pide Barbosa pena máxima contra asesinos que ultimaron hace 2 años a 3 estudiantes de Medicina y un chofer de Uber en Huejotzingo. *La Jornada de Oriente*. <https://www.lajornadadeorientemex.com.mx/puebla/pena-maxima-vs-asesinos-de-estudiantes/>
- Pichardo, G. (2020, junio 24). Matan a conductor de Didi en calles de Bosques de San Sebastián. *El Sol de Puebla*. <https://www.elsoldepuebla.com.mx/policiaca/matan-a-conductor-de-didi-en-calles-de-bosques-de-san-sebastian-inseguridad-puebla-5404987.html>
- Pulido, M. (2020, enero 29). Como monstruos, Uber y los taxis ejecutivos crecen en Puebla: ya circulan 27 mil 310; en solo tres meses aumentaron un 36% y ya rebasaron a los tradicionales. *Periódico Central*. <https://www.periodicocentral.mx/2020/gobierno/item/1816-como-monstruos-uber-y-los-taxis-ejecutivos-crecen-en-puebla-ya-circulan-27-mil-310-en-solo-tres-meses-aumentaron-un-36-y-ya-rebasaron-a-los-tradicionales#ixzz7H4IIH2IH>
- Reygadas, L. (2020). Zolvers, rappidenderos y microtaskers. Trabajadores(as) de plataformas en América Latina. En Palermo, Hernán y Capogrossi, María Lorena (dirs.), *Tratado latinoamericano de Antropología del Trabajo*. CLACSO, CEIL, CONICET.
- Rosenblat, A. (2018). *Uberland. How Algorithms are Rewriting the Rules of Work*. University of California Press.
- Sadin, É. (2018). *La silicolonización del mundo. La irresistible expansión del liberalismo digital*. Caja Negra.
- Sennett, R. (2013). *La cultura del nuevo capitalismo*. Anagrama.
- Srnicek, N. (2018). *Capitalismo de plataformas*. Caja Negra.
- Tirzo, L. (2020, febrero 26). Josué Emanuel pensó que ganaría más en Uber; lo asesinaron y dejó un hijo en la orfandad. *MTP Noticias*. <https://mtpnoticias.com/destacadas/perfil-josue-emanuel-penso-que-ganaria-mas-en-uber-lo-asesinaron-y-dejo-un-hijo-en-la-orfandad/>
- Williams, R. (2000). *Marxismo y literatura*. Península.

PRECARIEDAD Y ORGANIZACIÓN LABORAL DE TRABAJADORES DE TRANSPORTE DE PLATAFORMA DE LA CIUDAD DE PUEBLA

Precariousness and Labour Organization of Platform Transport Workers in the City of Puebla

Luis Carlos Chávez Hernández

chavezhernandezluis@gmail.com

RESUMEN

El objetivo del presente artículo consiste, a partir de la investigación documental y observación participante, en describir la situación laboral de los denominados *socios conductores* que laboran para las empresas de plataforma *Uber* y *DiDi* en la ciudad de Puebla, para ello veremos las características del trabajo en plataforma, su intento de regulación en México en 2020, las afectaciones que han sufrido por la Pandemia de Covid-19, en donde queda en evidencia la situación de precariedad laboral que afrontan, y su intento de organización para frenar dicha situación.

Palabras clave: Trabajadores independientes, Plataforma, Precariedad laboral, Regulación y Organización laboral.

ABSTRACT

The objective of this article is, based on the documentary research and participant observation, to describe the work situation of so-called *drivers screenings*, who work for platform companies *Uber* and *Didi* in the city of Puebla, for this we will see the characteristics work on the platform, their attempt to regulate in Mexico in 2020, the effects that have suffered from Covid-19 Pandemic, where precarious work situation they face is evident, and their attempt to organize to curb such situation.

Keywords: Freelancers, Platform, Precarious employment, Regulation and Labor Organization.

INTRODUCCIÓN

El pasado 30 de diciembre de 2021, conductores de las plataformas de transporte *Uber* y *DiDi* de la ciudad de Puebla realizaron manifestaciones en distintos puntos de la capital, dichas movilizaciones terminaron en una confrontación con elementos de Seguridad Pública en donde hubo lesionados, daños materiales y una persona detenida (Sánchez Pasten, 2021; Méndez, 2021; Carrera, 2021; Arce, 2021). La razón de la movilización se debe al rechazo de la publicación, en el Periódico Oficial del Estado de Puebla, de una ley que determina las tarifas máximas del Servicio de Transporte en su modalidad pago en efectivo, esta regulación buscó solucionar lo que la Secretaria de Movilidad y Transporte del Estado de Puebla definió como un “cobro excesivo y desproporcionado de las tarifas en perjuicio de la sociedad poblana” (Gobierno Constitucional del Estado de Puebla, 2021).

Los denominados *socios conductores* argumentaron que la medida impuesta por el gobierno estatal merma sus ingresos por la prestación de sus servicios; aunado a esto, también expresaron su descontento con las empresas que, para atraer clientes, han modificado de manera constante los costos de viaje en detrimento de sus intereses, revelando así una situación adversa para desarrollar su actividad laboral.

Lo anterior revela que son los *socios conductores* los principales afectados por estas regulaciones debido a la figura del trabajador independiente, en combinación con la capacidad de estas empresas por trasladar costos y cargos de sus operaciones a estas personas; el objetivo de este trabajo consiste en describir y analizar la situación de los trabajadores de plataforma de transporte en 2020, con la finalidad de resaltar el intento de organización que plantean para frenar su situación de precariedad.

Para cumplir con dicho objetivo, en primer lugar, se describirán las características de la plataforma y del trabajo del *socio conductor*, después to-

caremos las afectaciones que han sufrido por la pandemia por Covid-19 y otros incidentes que los *socios conductores* han experimentado en la prestación del servicio en Puebla, y, por último, los motivos para el surgimiento del *Comité de Plataformas Puebla*, agrupación de conductores de plataforma que busca centralizar las demandas de sus afiliados.

TRABAJO EN PLATAFORMAS: EL CASO DE UBER

De acuerdo a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) el uso de tecnologías de la comunicación y la información están transformando profundamente el mundo laboral: creando, modificando y destruyendo puestos de trabajo a nivel mundial; además vemos el surgimiento de nuevas empresas que utilizan las tecnologías antes mencionadas para coordinar el trabajo, esto lo logran a partir de la plataforma digital (CEPAL, 2021).

Citando al académico Nick Snircek (2018) en su obra *capitalismo de plataformas*, las plataformas digitales son una infraestructura digital que sirve para intermediar entre diferentes grupos de usuarios, con el objetivo de facilitar la ejecución de alguna tarea. De esta manera, las plataformas se posicionan como intermediarias en dónde se reúnen a diferentes usuarios: clientes, anunciantes, proveedores de servicios, productores y distribuidores.

No obstante, la definición de plataforma es muy amplia y existe un gran número de empresas que adoptan este modelo, ejemplo son compañías como *Google, Facebook, Netflix, Spotify, Microsoft, Amazon, YouTube, ClickWorker, AirBnb, Uber*, etcétera; a pesar de que todas estas compañías son consideradas plataformas digitales, el tipo servicio que proporcionan son completamente diferentes, por tanto, es necesario especificar en qué tipo de plataformas y trabajadores vamos a centrar el análisis.

Siguiendo la clasificación de Florian A. Schmidt (2017) y de la CEPAL (2021) el presente escrito se va a centrar en los empleos de las plataformas digitales que proveen servicios a partir de la ejecución de tareas a nivel

local, estas son las que abarcan una amplia gama de empleos y dentro de esta definición encontramos a los trabajadores adscritos a las plataformas relacionadas con el transporte, siendo la más representativa la plataforma de Estados Unidos *Uber*, por ser la empresa que generó un gran impacto en pocos años a nivel global en cuanto a temas de transporte y trabajo.

Centrándonos en *Uber*, ésta se define a sí misma como una empresa tecnológica cuya tarea es conectar a usuarios con *socios conductores* para coordinar el servicio de transporte privado, no es una compañía de taxis ni de alquiler de coches. Para cumplir con sus objetivos, *Uber* se vale de un software (conocido comúnmente como aplicación) de análisis de datos para coordinar los viajes, los pagos y la comunicación entre usuario, *socios* y personal de soporte técnico (Snircek, 2018). Así, podemos observar que el mayor activo de la empresa es un programa de computadora que recaba y analiza datos para coordinar el servicio de transporte, al ser un intermediario, la empresa no puede ser declarada responsable por la calidad de ejecución del servicio, ni tampoco por los daños, incidentes u otras anomalías que ocurran en el momento de un viaje (Díaz Olivares, 2017).

Desde su creación, en 2008 en San Francisco, California, *Uber* transformó el servicio de transporte de pasajeros a partir de la implementación de las tecnologías de la información y la comunicación, proporcionando un salto en la calidad del servicio y, en consecuencia, atrajo a más clientes, pero para cubrir la creciente demanda de sus servicios tenía que aumentar el número de *socios conductores* afiliados.

Como señala Adrián Todolí i Signes (2015), es necesario entender que la empresa *Uber* no contrata a choferes, ni tampoco posee una flota de automóviles; en cambio, mediante una convocatoria permanente, la empresa invita a cualquier individuo a laborar para ellos, siempre y cuando cumpla con ciertos requisitos (coche, seguro, celular tipo *Smartphone* con acceso a internet, licencia de conducir y completar un registro en línea); por cada viaje que realice el *socio conductor* recibirá una remuneración por sus servicios prestados, similar a los taxistas, de esta manera, el trabajo en *Uber* posee las características de un trabajo independiente en donde los *socios*

posen la autonomía para determinar sus horarios de trabajo, la cantidad de viajes a realizar y los días para laborar sin ninguna restricción.

Como insistimos en el párrafo anterior, a partir de la figura del trabajador independiente, *Uber* tiene la posibilidad de poseer una flotilla de coches sin invertir grandes recursos en adquirir, mantener y condicionar los coches para prestar el servicio. De igual manera, la empresa no tienen que gastar muchos recursos en sus trabajadores, no se les proporciona un salario base, ni tampoco prestaciones laborales o algún tipo de seguro, aquí reside la clave del éxito de esta plataforma, en su capacidad de trasladar costos de operación a los *socios conductores*, es decir, estos deben proporcionar todas las herramientas para poder tener la oportunidad de laborar en sus plataformas y así generar su propio ingreso, asumiendo los riesgos que conlleva este oficio.

La figura del trabajador independiente se vuelve objeto de polémica, de acuerdo a Muñoz García (2018), algunas empresas de plataforma, por ejemplo: *Uber*, *Uber eats*, *Rappi*, *DiDi* y *Glovo* utilizan esta denominación o la figura de trabajador autónomo como una estrategia para desregular protecciones a sus trabajadores y deslindarse de ciertas obligaciones, llegando al punto de negar un salario o relación laboral; para responder a estas críticas, *Uber* argumenta que sus *socios* son autónomos dado que tienen una absoluta libertad en la determinación del volumen de su trabajo, deciden el momento de la prestación de sus servicios y estos definen los medios y las estrategias para ejecutar estos trabajos, no están subordinados a un jefe, un horario o al cumplimiento de alguna meta (Ginès i Fabrellas y Gálvez Duran, 2016).

En teoría, el *socio conductor* es un trabajador independiente, no existe un jefe por parte de la empresa para supervisar la calidad del servicio que proporciona el *socio*, este tiene la libertad de elegir sus horarios, de aceptar o cancelar viajes según sus intereses, no posee exclusividad ni tampoco un contrato que lo obligue a laborar con la empresa, por estas características se habla de una mayor flexibilidad, autonomía y libertad para los trabajadores, pero esta queda entredicha al momento de hablar de las evaluaciones.

Como sabemos, el método de evaluación de los socios y los usuarios radica en un sistema número de uno a cinco estrellas, siendo 5 estrellas la calificación más alta a la que puede aspirar un *socio* y es sinónimo de un excelente servicio, pero si llega a obtener un puntaje bajo, la aplicación realiza recomendaciones para que sus *socios* proporcionen un mejor servicio, de igual manera, hay una tasa de aceptación de viajes por el cual se le insiste al *socio* aceptar los viajes que se le asignen si no busca generar algún tipo de penalidad como tiempos sin que le asignen un viaje, todo lo anterior revela una relación de subordinación en donde la aplicación (que ocupa el lugar de empleador) dicta los destinos a donde el *socio* debe ir.

Además, con un método de evaluación quedan implícitos los mecanismos de control y vigilancia por parte de la aplicación a los *socios conductores*, ya sea mediante su localización por posicionamiento global (GPS) mientras están conectados, el cumplimiento de *guías comunitarias* que la empresa recomienda a sus *socios* que adopten en todo momento mientras laboran, pasando por la necesidad de tomar y enviar *selfies* para dar a conocer que utilizan un cubrebocas y que cumplen con las normas sanitarias por Covid-19; pero además son los usuarios quienes mediante sus calificaciones y comentarios, ejercen control y vigilancia sobre los *socios*, estos mecanismos permiten que los trabajadores de plataforma puedan llegar a ser recompensados con más viajes y bonos o de lo contrario ser castigados con menos viajes o incluso ser bloqueados por parte de la aplicación.

La idea de la evaluación, vigilancia y control denota la existencia de una relación laboral entre los *socios conductores* y *Uber*. Como tal un vínculo laboral tradicional de trabajador posee tres elementos inconfundibles: subordinación, remuneración y prestación personal del servicio. La subordinación se entiende a que los *socios conductores* de *Uber* dependen de las instrucciones que les brinde la aplicación con el fin de realizar el servicio de transporte; hablamos de remuneración dado que la aplicación fija el precio del viaje y las ganancias que el *socio* puede obtener por brindar el servicio, en ningún momento el *socio* tiene injerencia sobre los precios

de los viajes y las ganancias que puede llegar a obtener; finalmente, son los conductores quienes ejecutan la labor a favor de otra persona, el *socio conductor* debe hacer el trabajo para lo cual se ha comprometido y de aquí se desprenden sus obligaciones (Díaz Olivares, 2017; Ginès i Fabrellas y Gálvez Duran, 2016; Garzón Salden y Mora Martínez, 2018).

A pesar de que existen elementos que denoten la existencia de una relación laboral en *Uber*, la compañía niega la existencia de dicho vínculo con el *socio conductor* justificándose en los *Términos y condiciones*, que es un documento en el cual el *socio conductor* debe aceptar antes de laborar en la plataforma, en caso de no aceptar, simplemente no se puede conectar y laborar, esto obliga a los *socios* a aceptar ciertas condiciones que lo ponen en una situación adversa, para ejemplo, el siguiente párrafo:

USTED RECONOCE QUE UBER NO PRESTA SERVICIOS DE TRANSPORTE O DE LOGÍSTICA O FUNCIONA COMO UNA EMPRESA DE TRANSPORTE Y QUE DICHOS SERVICIOS DE TRANSPORTE O LOGÍSTICA SE PRESTAN POR TERCEROS CONTRATISTAS INDEPENDIENTES, QUE NO ESTAN EMPLEADOS POR UBER NI POR NINGUNA DE SUS AFILIADOS (UBER B.V., 2021).

Desde este punto podemos ver cómo los *socios conductores* tienen la categoría de *terceros transportistas independientes*, no son empleados contratados por *Uber* ni tampoco trabajadores subcontratados, de esta manera, *Términos y condiciones* de *Uber* se puede interpretar como un contrato temporal que el trabajador de la plataforma renueva cada vez que entra a laborar en la aplicación, este documento cambia de acuerdo a los intereses de la empresa y se lo comunica a los trabajadores con un aviso, el *socio* no puede alterar ni negociar los términos, tampoco puede dictar los precios por la prestación de sus servicios, ni elegir a los pasajeros a los cuales transportar o áreas donde le gustaría laborar, quedando en entredicho la figura del *trabajador independiente* y autónomo, aunque es difícil determi-

nar la existencia de una relación laboral dado que no queda claro quién es el empleador.

Suele asociarse a los trabajos que generan las plataformas con la precariedad laboral, pero en primer lugar consideramos que es necesario hablar de precariedad antes de hablar de precariedad laboral. Como lo define el sociólogo Julián Vejar (2014) precariedad es una condición o 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, históricamente localizado en el Estado de Bienestar de mediados del siglo XX; de esta manera, Vejar asocia el concepto de precariedad laboral como el deterioro de las condiciones laborales que ofrecen bienestar, estabilidad y protección social a los trabajadores, observando una situación en donde el trabajador se encuentra desprotegido, donde las leyes no lo protegen, ya sea por la ausencia de una relación laboral como en el caso de *Uber*, teniendo como resultado una mayor vulnerabilidad de los trabajadores, es decir, son más susceptibles de sufrir incidentes o daños a su salud (Martínez-Licerio, Marroquín-Arreola y Ríos-Bolívar, 2019).

Recapitulando, *Uber* implementó ciertas tecnologías para dar un salto cualitativo en la prestación del servicio de transporte de pasajeros, pero no estuvo exento de polémica. Por ejemplo, el inicio de las operaciones de la plataforma *Uber* en la Ciudad de México en 2013, generó un conflicto con el sector de taxis (presente hasta el día de hoy), dado que estos últimos acusan a la plataforma de una competencia desleal, en primer lugar, tanto la empresa norteamericana como sus *socios* no tienen la necesidad de tramitar concesiones o licencias como sí deben hacerlo los taxistas para prestar el servicio, además, *Uber*, al implementar un software que facilita el encuentro entre usuarios y *socios* para coordinar viajes, no requiere de una mano de obra calificada, agilizando los encuentros entre capital-trabajo dado que cualquier persona con un celular, coche (tipo Aveo) y licencia podía enrolarse en su plataforma (Chávez Hernández, 2020).

De esta manera *Uber* se volvió en una opción laboral para aquellas personas que decidan generar un ingreso extra a la par de su trabajo ya es-

tablecido o hacer de este trabajo su principal medio de subsistencia ante la falta de oportunidades en el mercado laboral; los individuos que se enrolaban en esta dinámica laboral comprendían que su actividad se asemejaba a la de un taxista, pero a diferencia de sus contrapartes, los *socios* se apoyaban en la aplicación para facilitar su trabajo dado que esta les proporcionaba la identidad de los pasajeros, la ruta de sus destinos y las ganancias que podían obtener por el servicio realizado.

La ausencia de un salario base, de un horario o de prestaciones laborales se compensaban con los sistemas de bonificaciones a los cuales los *socios* podían acceder dependiendo del número de viajes realizados, la calidad del servicio prestado o la alta demanda de viajes por los usuarios; esto se podía traducir de la siguiente manera: Más viajes equivale a mejores ingresos, de esta manera los *socios* desempeñan largas jornadas de trabajo para obtener un salario que cubriera sus necesidades, así como los costos de la gasolina y el mantenimiento del coche.

De esta manera vemos cómo la empresa *Uber* no solamente trasladaba los gastos de operación y riesgos a sus *socios* mediante su plataforma, sino que además protagonizaba una huida de las legislaciones en materia de transporte y trabajo, logrando evadir los pagos de impuestos y responsabilidades con sus empleados, que implicaría mayores gastos; pero para el año 2020 el panorama cambiaría drásticamente.

REGULARIZACIÓN, PANDEMIA Y CONFLICTOS

La irrupción de *Uber* en México en el año 2013 y su rápida aceptación por parte de los usuarios se debe, según la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE), a que las plataformas que prestan el servicio de transporte privado de pasajeros corregían el problema de asimetría de información elevando la calidad del servicio y proporcionando mayor confianza por parte de los usuarios; de esta manera, la COFECE recomendaba una regulación laxa, en otras palabras, que el aparato estatal delimitara reglas flexibles para que las denominadas *Empresas de Redes de Transportes* (ERT) pudieran operar en varios estados del país.

Para el caso poblano, la llegada de *Uber* gozó del apoyo del gobernador de Puebla, Rafael Moreno Valle, en 2015, incluso se reformó la Ley del Transporte para favorecer la irrupción de la plataforma en la ciudad de Puebla siguiendo las recomendaciones de COFECE; el gobierno del Estado delegó a las ERT las tarifas de sus servicios, que en muchas ocasiones se determina mediante la *tarifa dinámica* o el libre mercado (Gobierno del Estado de Puebla, 2017); de esta manera, el gobierno estatal trató de solventar las fallas del sistema de transporte (en muchas ocasiones provocados por la misma burocracia estatal) apelando a la irrupción de las plataformas y la autorregulación del mercado, lo cual provocaría que las ERT lleven a cabo dinámicas opacas y poco definidas para lograr competir en el mercado (García Arvizu y González Vázquez, 2017).

La regulación de plataformas como *Uber* son sumamente complicadas de formular y aplicar dado que la aplicación actúa en un campo poco regulado como lo son las actividades de intercambio comercial en internet; es decir, las interacciones y transacciones que los usuarios y conductores realizan se dan en el ciberespacio, pero el servicio que prestan ocurre en un espacio regulado de manera detallada, como lo es el transporte (Lucas, 2016); mientras que a nivel laboral la situación es más compleja por el debate de la existencia de una relación entre empleador y empleado.

En temas de regulación fiscal, desde 2019 el estado mexicano empezó a discutir sobre la fiscalización de los negocios y empresas que proporcionan servicios a través de medios digitales, por ejemplo la plataforma. Para el año 2020 el estado mexicano lanzó una reforma fiscal en donde las plataformas digitales debían pagar impuestos al Valor Agregado (IVA) e Impuesto Sobre la Renta (ISR), con la implementación de los nuevos impuestos, los usuarios de plataformas como *Netflix* o *Spotify* observarían un incremento en los precios de sus suscripciones; sin embargo, para el caso de las plataformas *Uber*, *Rappi* y *DiDi*, estas empresas tendrán la obligación de retener los impuestos de IVA e ISR sobre las ganancias generadas por la prestación de sus servicios, mientras que los usuarios no implicaría ningún cambio en los precios de los viajes ni nuevos impuestos (Álvarez G., 2020; Mera, 2020).

Esta regulación fiscal afectó a los trabajadores pertenecientes a las plataformas porque con la retención del ISR e IVA sus ingresos se verían afectados, sin que estos tuvieran la capacidad de negociar o rechazar el pago de dicho impuesto (Sánchez y Ilhuicatzi, 2020); tomando como ejemplo a la plataforma *Uber*, los viajes que realice el *socio conductor* tendrán dos retenciones: 8% del IVA y 2.1% del ISR para cualquier monto de ingreso, la plataforma calculará, retendrá y entregará directamente al Servicio de Administración Tributaria (SAT) los pagos de estos dos impuestos de manera mensual, los *socios* deberán actualizar sus datos del Registro Federal de Contribuyente o en caso de no hacerlo pagarán el 16% de IVA en lugar del 8%. La plataforma alega que el pago de IVA por parte de los *socios conductores* se debe a causa de la prestación de servicios de transporte privado, dado que es el *socio* quien presta de forma independiente el servicio, entonces debe ser él mismo quien debe cobrar el impuesto a los usuarios (Uber Blog, 2021).

De esta manera, los *socios* son los que absorberían los impuestos de sus ganancias, a esto se suma otras 3 retenciones que realiza la aplicación: la primera es el *Impuesto sobre la Tasa de Servicio*, es decir, un cobro que realiza *Uber* para innovar su plataforma, este impuesto corresponde entre 0.16% y 6.8% de la tarifa total del viaje y el segundo corresponde con el *Impuesto sobre la tarifa*, que corresponde al 1.6% de la tarifa; y por último encontramos la *Tasa de Servicio* que *Uber* cobra a sus *socios* por el uso de su aplicación, que puede llegar a rondar hasta 25% de la tarifa del viaje (Jabbour, 2022), aunque esta tasa está sujeta a cambios.

En total, la aplicación puede llegar retener hasta 40% de las ganancias de un viaje que realice el *socio conductor*, pero debido a la poca transparencia que la plataforma maneja en cuanto a las retenciones de impuestos y la tasa de servicio, se han presentado casos en donde los *socios* afirman que la aplicación se lleva hasta el 50% de sus ganancias de un viaje (Jabbour, 2022); no solamente se le ha trasladado a los *socios* los costos de operación (gasolina, mantenimiento del coche y otros gastos), sino que vemos cómo las empresas recurren a la figura de trabajadores independientes para no tributar impuestos y en cambio retenga estos a sus *socios*.

Llegamos así a una contradicción con los sujetos que laboran en plataformas, por un lado el estado mexicano los reconoce como contribuyentes, en el primer trimestre de 2022 el SAT contabilizó a más de 333, 700 personas físicas que obtienen ingresos por aplicaciones y que pagan impuestos; sin embargo, estos individuos seguían sin reconocimiento de cualquier derecho laboral, y quedando expuestos ante los riesgos laborales.

En la noche del día 23 de febrero de 2020, tres estudiantes de Medicina y un *socio conductor* de la plataforma *Uber* fueron asesinados en la localidad de Santa Ana Xalmimilulco en el municipio de Huejotzingo, los estudiantes solicitaron un viaje a la plataforma *Uber* luego de haber acudido al carnaval de Huejotzingo hacia la ciudad de Puebla, la solicitud fue atendida por el *socio conductor* Josué Emanuel Manuel Vital que manejaba un vehículo GM tipo Beat con placas del Estado de Puebla.

De acuerdo a los reportes de la policía municipal de Huejotzingo, los cuerpos fueron encontrados en un camino de terracería con impactos de bala y señales de tortura, el auto del *socio conductor* fue robado y abandonado cerca del lugar; por el crimen se detuvieron a 3 personas que fueron acusados y sentenciados en abril de 2022 por los delitos de homicidio calificado y robo de vehículo agravado (Méndez, 2022).

A consecuencia del crimen, el día 24 de febrero estudiantes de distintas universidades de la Ciudad de Puebla realizaron manifestaciones en la capital, exigiendo seguridad y justicia por este hecho, a esto se sumaron conductores de las plataformas *Uber* y *DiDi* para exigir justicia por el trabajador que fue asesinado; tanto los estudiantes como los *socios* instalaron un plantón en Casa Aguayo (Sede del Ejecutivo del Estado de Puebla) para dialogar con el gobernador del Estado, Miguel Barbosa, y buscar solventar el problema de inseguridad (Morillón, 2020; Hernández Alcántara 2020).

De acuerdo a la prensa escrita, cerca de 30 *socios conductores* arribaron en caravana y estacionaron sus coches en la vía pública justo enfrente de

Casa Aguayo, tocando sus cláxones dieron a conocer su manifestación y como respuesta fueron recibidos con aplausos por parte de algunos manifestantes presentes en el lugar. Los *socios* utilizaron los parabrisas y ventanas laterales para escribir consignas reclamando mayor seguridad para realizar su trabajo y la impartición de justicia por el caso de Josué (Torres, I., 2020).

El caso de Josué Emanuel no fue el primer incidente en donde un *socio conductor* había sido víctima de la delincuencia, en abril de 2019 la prensa escrita registró que un *socio* de la plataforma *Uber* había sido asaltado con violencia mientras realizaba un servicio de viaje en la ciudad de Puebla, es decir, los *socios* ya habían sido víctimas de la inseguridad con anterioridad, pero el caso de Josué fue un parteaguas, por un lado se podía visibilizar al público la situación de vulnerabilidad a la cual los *socios* deben hacer frente al momento de realizar su actividad laboral y además era la primera vez que estos *socios* organizaban una manifestación con una meta clara: exigir a las autoridades estatales solucionar el problema de inseguridad en la ciudad de Puebla.

Lamentablemente, para el caso de los *socios conductores*, el incidente de Josué se le tendría que sumar las afectaciones por la pandemia mundial del Covid-19 que surgió en marzo de 2020. Para ralentizar la propagación de la enfermedad por coronavirus, en México se decretaron medidas de contención que consistieron en el cierre de diversos espacios como escuelas, centros de trabajo, centros comerciales y el cese de actividades que pudieran reunir personas; se observó una disminución de la movilidad de las personas en las ciudades del país. Esta contingencia trajo varias consecuencias a los trabajadores que prestan servicios en plataforma que ejecutan tareas a nivel local como:

- a) La reducción de movilidad produjo una caída en la demanda de los servicios de las plataformas *Uber*, *Didi*, *Cabify*, entre otras; como consecuencia, los *socios conductores* vieron reducida la cantidad de viajes que podían realizar y esto mermaba sus ingresos.
- b) Ante el riesgo de contagio y la ausencia de una relación laboral que

obligue a las empresas a proveer equipo de protección o asumir los costes en caso de contagio, fueron los propios *socios* quienes tuvieron que solventar esos gastos (en la mayoría de los casos) para seguir laborando, aún con el riesgo persistente en contraer el coronavirus e interrumpir su trabajo (Rodríguez, 2021).

- c) Los trabajadores de estas plataformas se vieron en la necesidad de realizar distintas manifestaciones o paros en algunas ciudades del país para exigir a las autoridades y a las empresas privadas que les proporcionaran algún tipo de apoyo para afrontar la crisis sanitaria, esto debido a que su condición de trabajador independiente no les hacía acreedor a algún tipo de apoyo (Torres, E., 2020; Rivera, 2020).
- d) La introducción de los impuestos de IVA e ISR perjudicarían todavía más a los *socios conductores*, dado que debían afrontar más gastos en la realización de su trabajo en un contexto donde la cantidad de éste disminuyó.
- e) La falta de diálogo por parte de *Uber* y otras empresas del sector para solventar los problemas que enfrentan los *socios conductores*.

La situación de los *socios conductores* de Puebla se vio alterada en un lapso de cuatro meses; en primer lugar, el homicidio de Josué evidenció la situación de vulnerabilidad de los trabajadores frente al fenómeno de inseguridad pública, posteriormente, la pandemia mundial hizo visible la falta de apoyo por parte de las autoridades y empresas para afrontar esta situación; finalmente, la implementación de una nueva regulación fiscal perjudicaba más su situación generando una contradicción; estos trabajadores eran reconocidos como agentes económicos que pagaban impuestos pero al mismo tiempo no eran reconocido como trabajadores con derechos laborales.

Ante este panorama, los *socios* aprovecharon sus contactos con otros *socios* para generar ideas para frenar su situación de precariedad laboral, mediante grupos de *WhatsApp* los trabajadores formaron grupos para dar asistencia en caso de que algún *socio* sufriera algún accidente vehicular o incidente mientras cumplía su labor, también utilizaron este método para

dar avisos sobre zonas de peligro para brindar el servicio o empezar a comunicar algunas situaciones sobre su trabajo a nivel local o nacional.

Producto de estas comunicaciones entre *socios*, fue configurándose el denominado *Comité de Plataformas de Puebla* en el mes de marzo de 2020, colectivo fundado por distintos grupos de conductores de diversas plataformas (*Uber*, *DiDi* y *Cabify*) para centralizar las demandas de los *socios*, buscando convertirse en representantes para poder dialogar con las autoridades y las empresas y así buscar solucionar los problemas antes mencionados. A partir de redes sociales, principalmente *Facebook* y *Twitter*, el comité empezó a dar a conocer sus actividades siendo su primer acto la participación de estos, más los repartidores de plataformas (*Uber eats*, *DiDi Food* y *Rappi* principalmente), en el denominado Paro Nacional de plataformas del día 24 de marzo de 2021.

El Comité surge en un contexto donde los trabajadores de plataformas de distintas aplicaciones empezaron a manifestarse y organizarse para exigir mejores condiciones laborales a nivel mundial, ejemplo es la manifestación protagonizada por trabajadores de plataformas dedicados al reparto a domicilio del día 29 de mayo de 2020. Esta manifestación era consecuencia de la coordinación del colectivo *Ni un repartidor menos* creado en 2018 (Santiago Páramo, 2019), el paro buscó evidenciar cómo, durante la pandemia mundial, fueron los repartidores de aplicaciones quienes hicieron de conexión entre restaurantes, tiendas y negocios con consumidores que se encontraban en su domicilio, a costa de sufrir un contagio de Covid-19 y exponerse a sufrir algún tipo de incidente laboral en vía pública (IC, 2020).

La organización *Ni un repartidor menos* convocó a un *Paro Internacional de Repartidores* que se haría efectivo el día 29 de mayo, manifestaciones en varias ciudades de América Latina; coordinados por el movimiento *Ni un repartidor menos* la protesta exigía mejores condiciones laborales y prestaciones laborales; para el caso mexicano, se organizó una *rodada* en la Ciudad de México el día 29 y además se manifestaron por aquellos trabajadores que habían fallecido producto de accidentes de tránsito mientras laboraban (Saldaña, 2020).

Para el caso de los trabajadores del Comité de Plataformas, su siguiente acción fue la organización de otro paro de labores en la Ciudad de Puebla el día 22 de junio, en esta movilización los trabajadores de aplicaciones se manifestaron por la implementación de impuestos que la plataforma directamente les retenía de sus ganancias, además exigieron mejor las tarifas de viajes para mejorar sus ingresos y frenar con los abusos “en el cobro de comisiones”; una particularidad en esta manifestación fue que sus exigencias iban dirigidos a las empresas *Uber*, *DiDi* y *Cabify*, acusando a estas de priorizar sus ganancias en detrimento de los intereses de sus trabajadores, y finalmente, demandar mayores filtros de seguridad hacia los usuarios para que los *socios* tengan mayor certeza al momento de brindar el servicio (Meza, 2020).

Al igual que la primera manifestación el comité siguió las recomendaciones dictadas por los *socios* que organizaron el Paro Nacional de Conductores en donde se pidió a los *socios conductores* no conectarse para ejercer presión a las empresas (Municipios Puebla, 2020, Rivera González, 2020 y Pulido Tzompa, 2020), de esta manera los *socios* se estacionaron sus coches frente de Casa Aguayo pero con las placas de sus coches tapadas, evitando posibles represiones por parte de las empresas que se puede traducir en negarles el acceso a la aplicación para laborar.

Para la manifestación del día 30 de junio, el Comité entregó en días previos un pliego petitorio a las autoridades a la Secretaría de Gobernación, la Secretaría de Movilidad y Transporte, a la Secretaría de Seguridad pública y el Congreso del Estado, así como a las empresas buscando tratar puntos de seguridad y regulación de tarifas. Para el día 30 participaron alrededor de 700 *socios*, a través de una caravana que partió desde la caseta de peaje de Atlixco (Vía Atlixcáyotl) en la periferia de la Ciudad de Puebla hacia Casa Aguayo (Escobar Añorve, 2020), en esta ocasión la estrategia tuvo como objetivo que las autoridades intervinieran a favor de los intereses de los *socios*, bajo la creencia que las autoridades podían exigir a las empresas, aunque existió una mesa de dialogo los resultados fueron nulos (Navarro, 2020).

Si bien la manifestación de febrero fue producto más de la espontaneidad por el asesinato de Josué en Huejotzingo, para las movilizaciones de junio es posible observar una organización más coordinada entre *socios*, esto se debe principalmente al surgimiento del *Comité de Plataformas de Puebla*, que cuenta con representantes, logo, redes sociales y principalmente con redes de contacto para organizar a sus miembros, su logro más importantes fue posicionarse de manera temporal como un actor con capacidad de entablar diálogos con distintas autoridades, pero esto no se podía traducir en establecer negociaciones con las empresas por la misma dinámica de que son trabajadores independientes y estos aceptaron estas condiciones de empleo por la aceptación de *Términos y condiciones*, eso sin mencionar que el gobierno del Estado realmente no podía solucionar el tema de las tarifas dado que desde el inicio de las operaciones de *Uber* en la ciudad de Puebla en 2015, se implementó una regulación laxa en donde las denominadas *Empresas de Redes de Transporte* fijan los precios de sus servicios, en muchos casos determinados por la oferta y demanda.

A pesar de esta situación, surgió una nueva manifestación el día 10 de septiembre de 2020 organizada por el mismo Comité; para esta ocasión la manifestación se dividió en tres grupos con distintos objetivos: el primer grupo, cerca de 80 socios y sus unidades, según miembros del Comité, se dieron cita en la caseta de cobro de Amozoc en la autopista Puebla-Acatzingo con el objetivo de tomar las instalaciones de manera pacífica y permitir el tránsito sin necesidad de pagar peaje en un intento de obtener simpatía y apoyo de los ciudadanos. El segundo grupo se encontró en la calle 10 Norte, específicamente en las oficinas de la empresa *DiDi* que ha sido la única con la cual el comité ha establecido negociaciones. Mientras un tercer grupo, se concentró frente al Centro Escolar Niños Héroes de Chapultepec en el boulevard 5 de Mayo, principal vía de la ciudad, y que fue punto de reunión para los primeros dos una vez terminadas las movilizaciones (Escobar Añoreve, 2020).

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

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

En las oficinas de *DiDi* se presentó el vocero del Comité de Plataformas para dialogar con miembros de la empresa china, los demás participantes reprodujeron las mismas acciones que en las movilizaciones anteriores, utilizaron sus coches para escribir mensajes en sus parabrisas y ventanillas, aunque en esta ocasión se elevó el tono de reclamó dado que ya amenazaban a la empresa con ajustar sus tarifas o que se cesaran sus operaciones, se observó el siguiente lema “explotadores y abusivos o suben la tarifa o váyanse de Puebla”, todo lo anterior dando a conocer un cierto hartazgo entre los manifestantes por no obtener resultados; además taparon sus placas para evitar ser inidentificados y bloqueados en la aplicación.

De igual manera explicaron que solamente la empresa *DiDi* se ha presentado a un dialogo con este comité, pero no pasa lo mismo con las empresas *Uber* y *Cabify* alegando que por la situación de pandemia sus oficinas se estaban cerrados. Gracias a la presencia de la prensa, miembros del Comité alzaron la voz para exigir mejores tarifas, argumentando que existen muchas personas laborando en estas plataformas, desde personas de la tercera edad, personas con algún tipo de discapacidad, madres solteras y adultos que necesitan emplearse en esta actividad para obtener algún ingreso.

En cada manifestación el Comité buscaba sumar a más miembros a su causa mediante el uso de redes sociales, principalmente *Facebook* para promover el reclutamiento mediante invitaciones, además de recurrir a la red de comunicación *WhatsApp* (principalmente) para interactuar entre ellos. Estas vías de comunicación también son utilizadas como métodos de denuncia, avisos a otros *socios* de las novedades de las aplicaciones, apoyo a otros *socios* que han experimentado bloqueos de cuenta o son

víctimas de algún delito mientras prestaban servicios y, por último, ver las fechas y convocatorias de las siguientes movilizaciones y paros, observando una dinámica en donde el Comité de Plataformas busca seguir reclutando a *socios conductores* para su causa.

Una vez establecida ya la dinámica de este grupo, también podemos observar las dificultades que ha tenido la organización de los trabajadores de estas plataformas, en primer lugar, debido a las características del empleo de *socio conductor* en donde la cantidad de viajes determina la remuneración, se genera una constante presión hacia estos trabajadores por aceptar viajes a pesar de todas las problemáticas mencionadas anteriormente; esto trae como consecuencia que destinar tiempo para participar en alguna manifestación o actividad similar signifique perder ingresos.

También debemos recordar que no existe un perfil único entre los *socios conductores*, es decir, el reclutamiento vía convocatoria abierta atrae a una masa de trabajadores heterogénea en donde podemos observar a hombres y mujeres de entre 18 años hasta la tercera edad, unos realizan esta actividad de tiempo completo mientras otros lo combinan con diversas actividades, unos se visualizan en este empleo por años mientras para otros este empleo es una alternativa temporal mientras se insertan en el mercado laboral; esta diversidad en la masa de los trabajadores dificulta el establecimiento de relaciones.

Otro punto a considerar es la idea de autonomía y flexibilidad, al no existir un vínculo de exclusividad vía contrato laboral, un *socio* puede emplearse con distintas plataformas como *Uber*, *DiDi* y *Cabify* según su conveniencia, si en caso de existir alguna problemática entre el *socio* y la plataforma con la cual trabaja puede cambiarse a otra sin ningún problema o simplemente dejar esta actividad, esto da a entender que ante una problemática que experimenten estos *socios* encuentren otras alternativas para solventarlo que no pasen por la organización y exigencias de mejoras laborales; puede ser obteniendo otro empleo, laborando en otra plataforma, brindar el servicio de manera independiente o enfocarse en laborar en los momentos de mayor demanda en donde obtendrá mayores ingresos.

A pesar de que ya se tiene identificado los principales problemas que experimentan los *socios conductores* como la inseguridad laboral y menores ingresos por su labor, la forma en como lo pueden solucionar no pasa por una única vía, es decir, para unos *socios* el principal objetivo es ser reconocidos como empleados a partir de la existencia de una relación laboral y con ello obtener prestaciones (acceso a salud y salario por ejemplo); para otros el objetivo consiste simplemente en obtener mejores ingresos por cada viaje que realicen, no hay necesidad de ser reconocidos como empleados y quieren seguir conservando la etiqueta de *trabajadores independientes*; finalmente para otros el objetivo consiste en que las autoridades trabajen en conjunto con las empresas para establecer protocolos de seguridad para los *socios*.

Esta heterogeneidad provoca que las exigencias sean diversas e incluso contradictorias entre los mismos *socios conductores*, mientras unos abogan por la necesidad de prestaciones laborales y seguridad social, otros prefieren que la aplicación reduzca los porcentajes de las tasas de servicios e impuestos y con ello mejorar inmediatamente sus ingresos; algunos *socios* no están de acuerdo con obtener prestaciones laborales y seguridad social porque se traduciría en mayores obligaciones para ellos y cuotas a pagar de sus ingresos.

Estas problemáticas han tenido como resultado que el Comité de Plataformas de Puebla pierda fuerza en cuanto a su capacidad de movilización y organización, dado que ni entre los propios *socios* ni tampoco con la población en general hay un vínculo de solidaridad, pudo haber existido en un principio con la manifestación por los estudiantes asesinados en febrero de 2020 pero al momento de plantear una estrategia para frenar su situación de precariedad laboral los resultados han sido casi nulos, su mayor éxito fue generar un dialogo con las autoridades estatales pero hasta cierto punto.

En diciembre de 2021 se volvió a convocar a otra movilización por parte de los trabajadores de plataforma, el motivo fue la implementación de una ley que imponía una tarifa máxima a los viajes por plataforma que

fueran pagados en efectivo, el imponer un límite máximo perjudicaba a los *socios* dado que también limita los ingresos que puedan obtener; esta manifestación fue diferente a las demás porque esa vez se optó por cerrar una de las vías principales de la ciudad de Puebla, como Boulevard 5 de Mayo a la altura de la fuente de la China Poblana, con el objetivo de generar mayor presión; lamentablemente el gobierno estatal recurrió a los policías para desalojarlos y esto derivó en un enfrentamiento entre *socios conductores* y agentes de seguridad, teniendo como saldo un detenido y daños materiales.

A pesar de las empresas, principalmente *Uber*, logró la derogación de la ley anterior alegando que el servicio que proporcionan es diferente al servicio de transporte público en donde el gobierno estatal define las tarifas, para el caso de las plataformas las tarifas de viajes se definen por la ley de la oferta y la demanda, aunque debido a la competencia que tienen estas empresas se otorgan descuentos y se altera el mercado (Ensástigue, 2022).

Para los *socios* este enfrentamiento en la vía pública sepultó las posibilidades de generar diálogo con las autoridades estatales, se observó que si sus manifestaciones bloqueaban calles la respuesta del gobierno estatal podía recurrir a la violencia para terminarla. Esta represión dificultó aún más la organización de los trabajadores de plataformas de transporte, el simple hecho de poder ser arrestado y que el coche que utilizan como herramienta de trabajo fuera dañado sirvió como método para disuadir la organización en un corto plazo, hasta la mediados de 2022 se desconoce otra manifestación en la ciudad de Puebla.

CONCLUSIONES

Como hemos observado a lo largo del escrito, la irrupción de las plataformas ha transformado el mundo laboral, estos cambios se visualizan principalmente en el sector servicios, empleos como taxistas y repartidores se presentan ahora como alternativas ante la falta de oportunidades en el mercado laboral, pero también se volvieron en una opción muy redituable debido a las facilidades para ingresar a estos empleos.

Empresas como *Uber* y *DiDi Chuxing* han logrado consolidarse en pocos años, esto fue gracias al modelo de la plataforma que le permite, a partir de un software de análisis de datos, coordinar el trabajo de sus afiliados; pero no debemos olvidar que el éxito de estas plataformas también se debe al uso de la figura del trabajador independiente como método para evadir responsabilidades y costos con sus empleados.

Quien actualmente labora en plataformas de servicio de transporte se enfrenta a un panorama complejo, debe hacer largas jornadas de trabajo si desea obtener una remuneración que le permita cubrir sus necesidades, debe afrontar un clima de violencia e inseguridad; todo ello acompañado de la implementación de impuestos y comisiones que las aplicaciones realizan sobre los empleados, todo ello ha provocado una mayor precarización de estos empleos.

Los trabajadores de plataformas han buscado organizarse para resolver todas estas problemáticas apelando a dos frentes: el primero es ir directamente con las empresas, pero en muchos casos han sido ignorados; en el segundo frente es apelar a diferentes instancias del Estado mexicano para resolver este problema de precariedad laboral.

Para el caso del Estado mexicano, hasta el momento encontramos 6 iniciativas por parte de los diversos partidos políticos para regularizar el trabajo en plataformas, destacando la propuesta de la Senadora Xóchitl Gálvez Ruiz del Partido Acción Nacional, que en octubre de 2020 presentó un proyecto para garantizar los derechos laborales a partir del reconocimiento de una relación laboral entre empleado y empleador en plataformas, en 2021 el diputado del PRI Isaías González Cuevas (PRI), presentó su iniciativa en donde se propone adicionar un capítulo a la Ley Federal del Trabajo para abarcar el trabajo en plataformas, similar a la del Senador del PRD Juan Manuel Fócil Pérez de septiembre de 2020. Mientras que la diputada Abril Alcalá del Partido de la Revolución Democrática en marzo de 2021 presentó su iniciativa para que la Ley Federal del Trabajo amplíe la definición del trabajador y reconocer la relación laboral entre empleado y empresa (Gálvez Ruiz, 2021; Muñoz Castillo, 2019; Grupo parlamentario PT, 2019; Focil Perez, 2020).

Las iniciativas convergen en un objetivo claro, proteger al trabajador, aunque no existe una estrategia clara sobre cómo lograrlo; puede ser mediante un nuevo capítulo en la Ley Federal del Trabajo en donde se dedique exclusivamente al trabajo en plataformas, una nueva figura legal para los trabajadores de plataforma diferente a la del trabajador independiente, redefinir la figura del trabajador independiente o catalogar a estos trabajadores como asalariados dado que existe los indicios de una subordinación, remuneración y evaluación.

La regularización del trabajo en plataformas enfrenta todavía un largo camino para ser una realidad en el país, y debe tener el consenso de las empresas *Uber* y *DiDi* que ante cualquier intento de regularización que afecte a sus intereses, consiguen amparos que suspendan estas leyes y ejercen presión en la opinión pública para ganar su apoyo, incluso amenazando con cerrar sus operaciones y dejar sin empleo a sus *socios*.

El camino de la regularización que provea protección a los trabajadores es complejo pero no imposible, ejemplo es lo que ocurrió en Inglaterra en donde la empresa *Uber*, después de una larga batalla en los tribunales, otorgó beneficios como salario, vacaciones pagadas y jubilación a sus *socios*, sin embargo para el caso mexicano, todavía el camino es muy sinuoso debido a muchos factores como las propias contradicciones de los *socios* para resolver estos problemas y la falta de voluntad de muchos actores.

Como hemos visto en el caso de la ciudad de Puebla, los *socios conductores* pueden lograr organizarse en distintas agrupaciones para lograr establecer acciones y buscar exigir cambios en sus empleos, pero como pudimos observar afrontan muchas dificultades por las características del empleo de *socio conductor*, por las enormes ventajas que las autoridades estatales les proporcionaron a las empresas como *Uber* para operar en Puebla y por la capacidad de las empresas de trasladar costos y riesgos a sus *socios* que a pesar de una regularización fiscal, trasladaron el pago de impuestos a sus trabajadores. Tal vez en un futuro próximo hablemos de otras manifestaciones de estos trabajadores.

REFERENCIAS

- Alcalá Padilla, A. (2021). Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de las leyes federales de protección al consumidor, y del trabajo, suscrita por la diputada Abril Alcalá Padilla, del PRD, e integrantes de diversos grupos parlamentarios. México. Cámara de Diputados LXIV Legislatura.
- Álvarez G., R. (2020). Uber confirma que no cobrará a los usuarios en México el impuesto digital del 16%, lo pagarán los conductores. *Xataka México*. <https://www.xataka.com.mx/empresas-y-economia/uber-confirma-que-no-cobrara-a-usuarios-impuesto-digital-16-pagan-conductores#comments>.
- Arce, E. (2021, diciembre 30). Bloqueo de conductores de Uber en Puebla termina en golpes; hay un detenido. *El Sol de México*. <https://www.elsoldemexico.com.mx/republica/sociedad/bloquean-la-caseta-a-atlixco-conductores-de-uber-didi-y-cabify-por-nuevas-tarifas-7669823.html>
- Berardi, F. (2018). *Fenomenología del fin. Sensibilidad y mutación conectiva*. Caja Negra.
- Carrera, J. (2021, diciembre 30). Tras manifestación de Uber y Didi, conductor queda detenido. *Telediario*. <https://www.telediario.mx/comunidad/puebla-detienen-conductor-manifestacion-uber-didi>
- Chávez Hernández, L. C. (2020). *¿A dónde vas? El trabajo del Socio conductor en México y Puebla*. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)/Organización Internacional del Trabajo (OIT). (2021). Trabajo decente para los trabajadores de plataformas en América Latina. *Coyuntura Laboral en América Latina y el Caribe* (24).
- Comisión Federal de Competencia Económica, (2015, junio 4). Opinión OPN-008-2015. <https://www.cofece.mx/cfresoluciones/docs/Mercados%20Regulados/V6/16/2042252.pdf>
- Díaz Olivares, A. (2017). Nuevas formas de trabajo: Reflexiones en torno a la aplicación de uber. Pontificia Universidad Católica De Valparaíso-Chile. http://opac.pucv.cl/pucv_txt/txt-9500/UCC9631_01.pdf
- Escobar Añorve, C. (2020). El negocio y la forma de vida que había ideado para un futuro ya se acabó... Uber ya no es redituable. *Labo B*. <https://www.ladobe.com.mx/2020/07/el-negocio-y-la-forma-de-vida-que-habia-ideado-para-un-futuro-ya-se-acabo-uber-ya-no-es-redituable/>.
- Ensástigue, M. Á. (2022). Es ilegal regular tarifas, responde Uber al Gobierno de Puebla. *El Sol de México*. <https://www.elsoldemexico.com.mx/finanzas/es-ilegal-regular-tarifas-responde-uber-al-gobierno-de-puebla-7668064.html>.
- Focil Perez, J. M. (2020). *Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona el capítulo viii de las plataformas digitales al título sexto relativo a los trabajos especiales de la ley federal del trabajo; a cargo del senador Juan Manuel Focil Pérez del grupo parlamentario del Partido De La Revolución Democrática*. México. Cámara de Diputados LXIV Legislatura.
- Gálvez Ruiz, X. (2020). *Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un Capítulo XI Bis "Trabajo*

- a través de las Plataformas Digitales”, al Título Sexto, conformado por los artículos 310-A, 310-B, 310-C, 310-D, 310-E, 310-F, 310-G, 310-H, 310-I, 310-J, 310-K, 310-L, 310-M y 310-N; una fracción XI, al artículo 391 y una fracción XII, al artículo 423, de la Ley Federal del Trabajo. México. Cámara de Diputados LXIV Legislatura.*
- García Arvizu, B. y González Vázquez, E. (2017). El papel de Semovi en la regulación del transporte individualizado o de baja capacidad en la ciudad de México: el caso de Uber. *Tiempo Económico*. Universidad Autónoma Metropolitana, 12(37), p. 65-77.
- Garzón Salden, Á. E. y Mora Martínez, K. M. (2018). Análisis de la Relación Sustancial existente entre los conductores y la Plataforma Virtual Uber. *Revista Cultural UNILIBRE*, 1, 13-22.
- Ginès i Fabrellas, A. y Gálvez, S. (2016). Sharing Economy vs. Uber Economy y Las Fronteras Del Derecho Del Trabajo: La (Des)Protección De Los Trabajadores En El Nuevo Entorno Digital. *InDret* 1, 1-44.
- Gobierno Constitucional del Estado de Puebla, (22 de noviembre de 2021). ACUERDO de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Gobierno del Estado, por el que determina las tarifas máximas para el Servicio de Transporte en su modalidad de Servicio Ejecutivo en el Estado de Puebla. *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Puebla*. http://periodicooficial.puebla.gob.mx/media/k2/attachments/T_41_28122021_C.pdf
- Gobierno Constitucional del Estado de Puebla, (28 de agosto de 2015). DECRETO del Honorable Congreso del Estado, por el que reforma, adiciona y deroga disposiciones de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla y de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla. *Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Puebla*.
- Gobierno del Estado de Puebla, (6 de noviembre de 2017). DECRETO del Honorable Congreso del Estado, por el que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla. *Periódico Oficial del Estado de Puebla*. http://periodicooficial.puebla.gob.mx/media/k2/attachments/T_3_06112017_C.pdf
- Hernández Alcántara, Martín (2020). Marcharon más de 6 mil estudiantes de Medicina de la UAP y UPAEP por homicidios. *La Jornada de Oriente*. <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/estudiantes-uap-upaep-homicidios/>.
- IC (2020). Repartidores realizarán paro nacional para exigir prestaciones. *AM de Querétaro*. <https://amqueretaro.com/queretaro/2020/05/29/repartidores-realizaran-paro-nacional-para-exigir-prestaciones/>.
- Jabbour, G. (2022). ¿Conviene trabajar en Uber o Didi? Este es el balance de ganancias *Expansión*. <https://expansion.mx/tecnologia/2022/06/06/cuanto-se-gana-uber-didi>.
- Ley Federal del Trabajo* 2020, Secretaría del Trabajo y Previsión Social. México. Gallardo Ediciones. Sexta edición.
- Lucas, N. (2016, marzo 9). Uber, ¿a quién conviene una regulación? *El economista*. <https://www.economista.com.mx/empresas/Uber-a-quien-conviene-una-regulacion-20160309-0022.html>
- Martínez-Licerio, K.A.; Marroquín-Arreola, J., y Ríos-Bolívar, H. (2019). Precarización laboral y pobreza en México. *Análisis económico*, 34(86), 113-131.

- Méndez, P. (2021, diciembre 30). Conductores de Didi y Uber provocan bloqueos por las nuevas tarifas; ya hay algunos detenidos. *La Jornada de Oriente*. <https://www.lajornadadeorientemx/puebla/conductores-didi-uber-provocan-bloqueos-por-nuevas-tarifas-detenidos/>
- Mera, I. (2020). Uber no trasladará a usuarios el IVA a servicios digitales... lo pagarán los conductores. *El financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/tech/uber-no-trasladara-a-usuarios-el-iva-a-servicios-digitales-lo-pagaran-los-conductores/>.
- Meza, K. (2020). Se van a paro operadores de Uber, Cabify y DiDi en Puebla. *El Sol de Puebla*. <https://www.elsoldepuebla.com.mx/local/video-se-van-a-paro-operadores-de-uber-cabify-y-didi-en-puebla-5395850.html>.
- Morillón, M. (2020). Conductores de Uber también piden justicia en Casa Aguayo. *E-consulta.com*. <https://www.e-consulta.com/nota/2020-02-25/sociedad/conductores-de-uber-apoyan-planton-ante-casa-aguayo>.
- Muñoz Castillo, M. A. (2019). *Iniciativa que reforma diversas disposiciones de la constitución política de los estados unidos mexicanos; y de las leyes del impuesto sobre la renta, y federal del trabajo, a cargo de la diputada María Alemán Muñoz Castillo, del grupo parlamentario del PRI*. México. Cámara de Diputados LXIV Legislatura.
- Muñoz García, B. (2018). Uber, la subordinación y las fronteras del Derecho del Trabajo. Algunas ideas para delimitar. *Revista Chilena De Derecho Del Trabajo Y De La Seguridad Social*. 9(17), 13-40.
- Navarro, A. (2020). Se van a paro operadores de Uber, Cabify y DiDi en Puebla. *El Sol de Puebla*. <https://www.elsoldepuebla.com.mx/local/video-se-van-a-paro-operadores-de-uber-cabify-y-didi-en-puebla-5395850.html>.
- Pulido Tzompa, M. (2020). Conductores de Uber, Didi y Cabify convocan a paro el 22 de junio por alza de impuestos. *Periódico Central*. <https://www.periodicocentral.mx/2020/municipio/item/12819-conductores-de-uber-didi-y-cabify-convocan-a-paro-el-22-de-junio-por-alza-de-impuestos>.
- Rivera González, B. (2020). Choferes de Uber en Puebla convocan a paro por cobro de impuestos. *Ángulo 7*. <https://www.angulo7.com.mx/2020/06/21/choferes-uber-puebla-convocan-paro-cobro-impuesto/>.
- Rodríguez, A. (2021, octubre 22). Reparten más, ganan menos: COVID precariza empleo en apps de delivery. *El Financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/2021/07/13/covid-19-precарiza-empleo-en-apps-de-delivery-cepal/>.
- Saldaña, Steve (2020). Hoy hay paro de repartidores de Uber eats, DiDi Food, Rappi y similares en México: piden prestaciones, vacaciones y seguro social. *Xataka México*. <https://www.xataka.com.mx/aplicaciones/hoy-hay-paro-repartidores-uber-eats-didi-food-rappi-similares-mexico-piden-prestaciones-vacaciones-seguro-social>.
- Sánchez Pasten, A. (2021, diciembre 21). Polis vs Uber. Asegurados, lesionados y vehículos dañados por protesta en Puebla. *El Universal Puebla*. <https://www.eluniversalpuebla.com.mx/ciudad/polis-vs-uber-asegurados-lesionados-y-vehiculos-danados-por-proteta-en-puebla>

- Sánchez, S. y Ilhuicatzí, F. E. (2020). *Regulación fiscal en la era digital, plataformas tecnológicas*. Natera Consultores https://www.natera.com.mx/puntos_finos/Puntos%20Finos%20289.pdf.
- Santiago Páramo, A. (2019). En tu pedido, va mi vida. *Animal político*. <https://www.animalpolitico.com/nuestras-voces/en-tu-pedido-va-mi-vida/>.
- Schmidt, Florian A. (2017). Digital Labour Markets in the Platform Economy. Mapping the Political Challenges of Crowd Work and Gig Work. *Friedrich-Ebert-Stiftung*. <https://library.fes.de/pdf-files/wiso/13164.pdf>
- Todolí Signes, A. (2015). El impacto de la “Uber economy” en las relaciones laborales: Los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo. *ISULabor, Revista d’anàlisi De Dret Del Treball*. 3(1). 1-25.
- Torres, E. (2020). Choferes de Uber y DiDi para por Covid-19 y protestan ante crisis económica. *El Sol de México*. <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/choferes-de-uber-y-didi-paran-por-covid-19-y-protestan-ante-tesis-5109940.html>.
- Torres, I. (2020). Conductores de Uber y DiDi piden justicia y garantías de seguridad. *Contrastes de Puebla*. <https://contrastesdepuebla.mx/conductores-de-uber-y-didi-piden-justicia-y-garantias-de-seguridad-video>.
- UBER B.V. (2021). *Términos y Condiciones*. <https://www.uber.com/legal/es/document/?country=mexico&lang=es&name=general-terms-of-use>
- Uber Blog (2021). *Todo lo que necesitas saber de impuestos en Uber México*. <https://www.uber.com/es-MX/blog/todo-lo-que-necesitas-saber-de-impuestos-en-uber-mexico/#:~:text=Este%20tendr%C3%A1%20un%20valor%20variable,%E2%80%9CImpuesto%20sobre%20la%20tasa-%E2%80%9D>.
- Vejar, D. J. (2014). La precariedad laboral, modernidad y modernización capitalista: Una contribución al debate desde América Latina. *Trabajo y Sociedad*, (23), 147-168.

ENSAYO

LA DIALÉCTICA "NATURAL-ARTIFICIAL": TRES EPISODIOS HISTÓRICOS

"Natural-artificial" Dialectic: Three historical episodes

Mauricio Dimeo Coria

mau_dimeo@hotmail.com

INTRODUCCIÓN

Antiguamente se tenía clara la distinción entre lo natural y lo artificial, lo natural era el producto de la naturaleza y lo artificial lo producido por el humano. Pero esta diferencia nunca ha sido absoluta, ya que todo lo natural, para que sea cognoscible requiere ser manipulado y todo lo artificial posee una base natural, es decir, no surge de la nada, sino de la naturaleza.

En este ensayo se analizarán diversas concepciones de lo natural y de lo artificial, partiendo del pensamiento clásico de Aristóteles, prosiguiendo con el materialismo dialéctico de Engels y finalizando con el materialismo emergentista de Bunge. De este modo trataremos de sintetizar y analizar algunas de las principales teorías en torno a la tecnología, para así clarificar la relación ontológica natural-artificial.

LO ARTIFICIAL EN ARISTÓTELES

El ser humano ha transformado la naturaleza desde siempre, esto es, desde que es humano, pero la teorización sobre este hecho vino después, en la época esclavista y particularmente con Aristóteles, el cual sostenía que una cama, una prenda de vestir o cualquier otra cosa de género semejante, en cuanto que las significamos en cada caso por su nombre, y en tanto que son productos del arte, no tienen en sí mismas ninguna tendencia natural al cambio; pero en cuanto que, accidentalmente, están hechas

de piedra o de tierra o de una mezcla de ellas, y sólo bajo este respecto, la tienen (Aristóteles, 1995, p. 45).

Hay que considerar que para Aristóteles todo tiene una causa final, pero esto no significa que telos equivalga a finalidad, ya que “para Aristóteles telos significa que todo tiende hacia su perfección, ni objetivo ni finalidad reflejan el pleno sentido del término, pues el telos incluye también el proceso, por el cual algo alcanza su forma perfecta” (Düring, 2005:673). Es decir, para Aristóteles la naturaleza no posee una finalidad, sino una tendencia hacia el cambio y aun cuando sean productos del arte mantienen su tendencia al cambio en tanto que, en cierta medida, siguen siendo naturales.

En otras palabras, para Aristóteles los objetos artificiales no dejan de ser naturales, en la medida en que están hechos de naturaleza, por otra parte, Aristóteles menciona que el arte (es decir, la técnica) imita a la naturaleza (1995, p. 51), ya que, si las cosas naturalmente cambian y el ser humano manipula su medio, no está haciendo otra cosa que imitar lo que la naturaleza hace. Dicho de otro modo, la naturaleza está en constante cambio, gracias a esos cambios emergió el ser humano, el cual transforma a la naturaleza, algo que ya venía haciendo ella misma, sólo que con el humano se efectúa de manera consciente.

Que el ser humano imite a la naturaleza no significa meramente que la cambia como se cambia ella misma, para Aristóteles la naturaleza se modifica equilibradamente, es decir, de modo que puede renovarse, y la técnica imita a la naturaleza en la medida en que transforma el mundo como si lo hiciera la naturaleza misma, es decir, facilitando la capacidad de renovación.

La técnica, en sus inicios, era completamente armónica con la naturaleza, ya que surgió con la caza, la ganadería y la agricultura, las cuales no obstruían la regulación ecológica natural. Actualmente, con el avance exponencial de la tecnología no podríamos usar la palabra técnica o arte en el sentido aristotélico, pues no fabricamos artefactos como la naturaleza habría podido producirlos, esto es, en armonía con el medio, sino que

estamos destruyendo el medio. Probablemente, si Aristóteles observara la tecnología actual, diría que es un producto de los bárbaros, ya que sólo una sociedad incivilizada puede destruir al medio indiscriminadamente.

LO ARTIFICIAL EN ENGELS

Existe una discusión en torno a la naturaleza humana, la cual trata de definir en qué medida el humano es natural, para Engels “el trabajo es la primera condición fundamental de toda la vida humana, hasta tal punto que, en cierto sentido, deberíamos afirmar que el hombre mismo ha sido creado por obra del trabajo” (1961, p. 142). Es decir, el ser humano jamás ha sido un ente netamente natural, ya que su misma génesis implica cierta artificialidad, en la medida en que la transformación consciente de la naturaleza provocó la emergencia del humano.

Por la misma línea, el surgimiento del humano vino acompañado inextricablemente de la marcha erecta y de la conformación de las manos, esto no es gratuito, ya que la manipulación de la naturaleza implica necesariamente una posición erguida y un desarrollo de pulgares opuestos, de modo que sea posible sostenerse en dos pies y concentrar las extremidades superiores en la transformación del medio.

A primera vista parecería una obviedad que nuestras manos son las que transforman el medio, pero hay que considerar que artefactos colosales como los rascacielos, los cohetes espaciales o los transatlánticos han sido construidos, en última instancia, por nuestras manos, es decir, por herramientas fabricadas por otras herramientas y así sucesivamente hasta el momento en que se usó la mano desnuda.

Esto es de vital importancia, ya que comúnmente se considera que el ser humano es un animal racional (Platón y Aristóteles) o un homo sapiens sapiens (ciencia moderna), pero el factor determinante del humano no es la razón, aunque sea de los principales, sino la praxis, ya que la constante transformación del medio nos brindó raciocinio y no a la inversa. En otras palabras, “al repercutir sobre el trabajo y el lenguaje el

desarrollo del cerebro y de los sentidos puestos a su servicio, la conciencia más y más esclarecida, la capacidad de abstracción y de deducción, sirven de nuevos y nuevos incentivos para que ambos sigan desarrollándose, en un proceso que no termina" (Engels, 1961, p. 146).

Por la misma línea, fue la generación de artefactos la causa de que nuestro cuerpo y nuestra mente hayan evolucionado hasta la generación del homo sapiens sapiens (o mejor dicho del homo praxis), por lo que la artificialidad es inherente al ser humano, es decir, somos naturalmente artificiales, valga el oxímoron. Ahora bien, el hecho de que tengamos la posibilidad de transformar la naturaleza implica el peligro de destruirla y a medida que desarrollamos más la tecnología, aumenta la posibilidad de aniquilación. Por una parte, esto ocurre porque no estamos aplicando la técnica aristotélicamente, es decir, imitando la armonía de la naturaleza, sino con una voracidad que no permite la renovación de los recursos; y por otro lado, porque vivimos en el sistema capitalista, el cual busca maximizar la producción a costa de los trabajadores y del medio ambiente.

En tal sentido, tenemos que considerar algo de suma importancia:

el hombre no domina, ni mucho menos, la naturaleza a la manera como un conquistador domina un pueblo extranjero, es decir, como alguien que es ajeno a la naturaleza, sino que formamos parte de ella con nuestra carne, nuestra sangre y nuestro cerebro, que nos hallamos en medio de ella y que todo nuestro dominio sobre la naturaleza y la ventaja que en esto llevamos a las demás criaturas consiste en la posibilidad de llegar a conocer sus leyes y de saber aplicarlas acertadamente (Engels, 1961, P. 152).

En otras palabras, el problema de la destrucción de la naturaleza está relacionado con una enajenación del ser humano, ya que la sociedad no logra tomar conciencia de que somos parte de la naturaleza y que por ende no podemos utilizarla irracionalmente, en tanto que esto implica nuestra propia destrucción, es decir, existe una relación dialéctica entre lo natural y lo artificial, en la cual ambos se desarrollan mutuamente.

En ese sentido, si la naturaleza tiende al cambio, tal como propone Aristóteles y dentro de esos cambios emergió el ser humano, tenemos la posibilidad de continuar con dicha transformación imitando a la naturaleza, o en palabras de Engels, conociendo y aplicando sus leyes acertadamente, de modo que prosigamos con la transformación que la naturaleza ha iniciado y que en cierta medida el humano ha continuado, o en otras palabras, que la naturaleza continúe con su propia transformación mediante la humanidad, que es su producto.

LO ARTIFICIAL EN BUNGE

Para Mario Bunge la materia se divide al menos en cinco niveles de organización: físico, químico, biológico, social y técnico (Bunge, 1981, p. 44); de tal manera que el desarrollo de la materia ha generado diversos niveles de complejidad. Esto está estrechamente vinculado con la dialéctica natural-artificial, ya que permite explicar la emergencia de lo artificial a partir de lo natural.

Bunge sostiene que la materia se desarrolla por niveles, donde cada nivel emerge del inmediato anterior adquiriendo nuevas propiedades, a nivel químico es fácil entenderlo, pues la sal es un compuesto de sodio y cloro, que posee propiedades radicalmente distintas al sodio y al cloro separadamente, es decir, propiedades químicas emergentes. La cuestión radica en explicar dónde están o cómo es que aparecen tales propiedades y la respuesta radica en la totalidad, es decir, el sodio y el cloro se combinan para formar una nueva unidad, la cual posee propiedades inherentes. En el siguiente nivel sucede algo similar, la vida es una propiedad emergente de cada organismo, que sus componentes no poseen aisladamente, del mismo modo que la sociedad posee propiedades como la cohesión política que no poseen sus individuos por separado.

Finalmente, Bunge propone que la tecnología es el último nivel de desarrollo de la materia, que emerge del nivel social, es decir, la producción tecnológica sólo es posible como resultado de la transformación de la naturaleza mediante la sociedad, entendida como un todo. Lo importante

aquí radica en que es la misma naturaleza la que se va desarrollando hasta generar tecnología, mediante los seres humanos.

Esto no implica un reduccionismo naturalista, en el que la sociedad y la tecnología no sean más que un efecto de la naturaleza, sino que implica que la materia tiene el potencial de desarrollarse hasta generar tecnología, es decir, aun cuando la sociedad y la tecnología sean más que mera acumulación de materia, son el resultado una organización material altamente desarrollada y no existen si su materia correspondiente.

En pocas palabras, lo artificial es un producto del desarrollo de la materia, en ese sentido lo artificial es natural. Por otro lado, lo artificial es algo más que la suma de entidades naturales: es un elemento emergente del nivel social, por lo que no puede reducirse a lo natural. Por lo tanto, existe una relación dialéctica entre lo natural y lo artificial, donde lo natural se realiza en lo artificial y lo artificial es un producto de la sociedad y en última instancia, de la naturaleza misma.

CONCLUSIONES

Hemos visto que la naturaleza humana consiste en una dialéctica que oscila entre lo natural y lo artificial, donde lo artificial, en última instancia forma parte del desarrollo de la naturaleza. En ese sentido, la posibilidad de mejorar nuestro genoma humano e incluso crear vida: no son necesariamente reprobables éticamente hablando, lo que requerimos es una democracia plena, en la que la totalidad de los seres humanos decidamos qué hacer con nuestro genoma y con la vida terrestre en general, de modo queelijamos racionalmente el rumbo que queremos darle a la historia natural y social, pues no haremos otra cosa que continuar con el desarrollo de la existencia, que inicia en la naturaleza y se hace extensiva al ser humano, pero de manera consciente.

El problema ético actual reside en que la posibilidad de modificar el genoma humano la tienen las empresas transnacionales, las cuales sólo buscan el enriquecimiento y no el bien de la humanidad. Es por esta causa

que la cuestión no es meramente ética sino política, es decir, mientras no haya una democracia plena, en la que todos los seres humanos podamos decidir nuestro futuro genómico: no tiene sentido hablar en términos éticos, ya que el asunto se circunscribe a quién tiene el poder de decidir.

En primera instancia los seres humanos debemos forjar una sociedad en la cual la ciencia y la tecnología sean patrimonio de todos y no propiedad privada, entonces podremos debatir sobre dilemas éticos en torno a la biotecnología, mientras tanto la lucha tiene que ser por socializar los medios de producción, que son los que generan la tecnología. En pocas palabras, tenemos que forjar una sociedad socialista, donde la transformación del genoma sea efectuada por decisión y en beneficio de todos.

REFERENCIAS

- Aristóteles. (1995). Física. Gredos.
Bunge, M. (1981). Materialismo y Ciencia. Ariel.
Düring, I. (2005). Aristóteles. UNAM.
Engels, F. (1961). Dialéctica de la naturaleza, Grijalbo.

RESEÑA

AMLO: EL PRESUNTO MESÍAS DEL 2018 AMLO: The presumed Messiah of 2018

Laura Angélica López Méndez

Facultad de Filosofía y Letras, UNAM

laurang94mx@gmail.com

Elio Masferrer Kan (2018). *Lo religioso dentro de lo político. Las elecciones de México 2018*. Buenos Aires: Libros de Araucaria. 149 páginas. ISBN 978-987-1300-46-4

El Doctor Elio Masferrer Kan es antropólogo y etnohistoriador, pero es además un viajero que ha recorrido el país no sólo para conocerlo, sino para proporcionarnos conocimiento de él a través de una persistente búsqueda de novedades e información. Su especialidad es el estudio de sociedades complejas, en particular, la relación entre religión y política, y esto se refleja en el cuidado y esmero con que aborda el tema y se dirige a sus lectores, a quienes procura proporcionar las herramientas necesarias para el entendimiento de sus textos.

Entre las obras destacadas del autor figuran títulos como: *¿Es del César o es de Dios? Un modelo antropológico del campo religioso* (2004), *Religión, poder y cultura. Ensayos sobre la política y la diversidad de creencias* (2009), *Religión, política y metodologías. Aportes al estudio de los sistemas religiosos* (2014), sólo por mencionar algunos; en esta ocasión, trataremos el más reciente de estos: *Lo religioso dentro de lo político. Las elecciones de México 2018* (2018).

Como bien señala el autor: “Para el Estado mexicano siempre fue una preocupación articular lo religioso a la vida civil y a la vez deslindar lo político del control eclesiástico” (p. 12), pues en nuestro país lo religioso incide constantemente en lo político, pero a la vez el Estado busca defen-

der su carácter laico. No obstante “en la guerra y en el amor, todo se vale”, y en el contexto de una campaña electoral, lo que cuentan son los votos; así que muchas veces los candidatos dejan de lado sus pretensiones de laicismo para apelar a las confesiones religiosas de los votantes y ganar su favor. El libro del que trata la presente reseña justamente aborda la manera en que las creencias religiosas de los votantes influyen en su comportamiento electoral y, en consecuencia, en los resultados de las votaciones.

El caso mexicano es peculiar porque el posicionamiento de la Iglesia Católica dentro del ámbito político vino después de las Leyes de Reforma (1855-1863), el Segundo Imperio (1863-1867), la Revolución Mexicana (1910-1920), y la Guerra Cristera (1926-1929), todos movimientos relacionados de alguna manera con la búsqueda de la separación Iglesia-Estado. Sin embargo, la representación de las distintas instituciones y organizaciones religiosas siempre se hizo presente en los procesos electorales y en buena medida esto era definitivo para la preferencia de los votantes por uno u otro partido, y en general para el resultado electoral. En este sentido, las elecciones del 2018 en México fueron novedosas para el campo político-religioso, en tanto que la Iglesia Católica y las iglesias evangélicas, así como sus principales formaciones, se mantuvieron cautelosas y no mostraron abiertamente apoyo o preferencia por alguno de los partidos o candidatos.

En esta ocasión, las campañas electorales se dieron en un contexto de cambio social que favorecía a la teología india y la teología de la liberación, en parte relacionado con el ascenso del Papa Francisco como líder del Vaticano y de la Iglesia Católica. La representación religiosa a nivel nacional, y la sociedad mexicana en general, hicieron un llamado a solucionar una crisis que se ha gestado a través de desigualdad, violencia, impunidad, inseguridad, corrupción, pobreza, delincuencia organizada, discriminación, consumismo y contaminación, entre otros factores que no lograron solucionarse y, al contrario, se han agravado en administraciones anteriores. Temas como el aborto, el matrimonio igualitario y el celibato de los sacerdotes fueron importantes, pero no les fue atribuida la misma urgencia que a los anteriores, y esto se confirmó con la derrota

de los candidatos a la presidencia Ricardo Anaya y José Antonio Meade, a pesar de haber firmado un acuerdo con el Frente Nacional por la Familia, cuya prioridad es precisamente abolir las consecuencias de la “ideología de género” (aborto, matrimonio igualitario, entre otras) y defender a la “familia tradicional” (padre, madre e hijos).

Existía en el 2018 una noción en la sociedad mexicana de que un cambio era necesario, que debían emprenderse acciones de reformulación social y política con fines de paz y salvación nacional. Para ello, era indispensable elegir al candidato que cumpliera con las expectativas mesiánicas de un buen líder; en este sentido, Andrés Manuel López Obrador (AMLO) parecía ser el indicado.

Previo a su postulación como candidato a la presidencia, AMLO ya era un individuo ejemplo de austeridad, responsabilidad, transparencia y otros atributos deseables para el presidente que el país necesitaba en ese momento de crisis del proyecto neoliberal e inviabilidad del socialismo; esto, aunado a la situación nacional en que los medios de comunicación son manipulados por la élite política, vuelve de vital importancia el manejo de recursos simbólicos como la memoria profunda y el tiempo estructural a los que AMLO apeló durante su campaña electoral. AMLO no sólo llevaba una vida rigurosamente sobria, sino que prometía explícitamente luchar contra los factores que habían llevado al país a la crisis en que se encontraba, y es en este sentido que cubría las expectativas del mesías que se necesitaba.

Una vez establecido el contexto en que se desarrollaron las elecciones del 2018, y después de ahondar en la manera en que se relaciona la Religión con el Estado, el autor se pregunta por la adscripción religiosa de los votantes que participaron en el proceso electoral que llevó a AMLO a la presidencia. Para este análisis, el Dr. Masferrer reunió los resultados de las encuestas disponibles en la página web del Instituto Nacional Electoral (INE), que fueron realizadas por compañías como Parametría, GEA-ISA, Berumen, ARCOP, Reforma y Polymetrix. Estos datos fueron comparados con los resultados del Censo del año 2010, arrojando que los datos pro-

porcionados por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) son poco confiables porque no se consideran las diferentes adscripciones de los creyentes y las generaliza incorrectamente, de manera que de las encuestas se sigue que la mayoría de los mexicanos son católicos. No obstante, si consideramos el número de bautizos, primeras comuniones y bodas católicas que ocurren en el país, nos daremos cuenta de que no es así. Por lo tanto, el autor analizó cuidadosamente todos los aspectos de estos estudios, desde el diseño de los formularios, la redacción de las preguntas, las opciones de respuesta, los medios de difusión, entre otros factores, para verificar la veracidad de estos números y desarrollar hipótesis al respecto.

El Dr. Masferrer parte del siguiente punto para desarrollar esta investigación:

Nuestra hipótesis de trabajo planteó que lo religioso, en tanto estructura del sistema cultural y marco de generación de sentido y de construcción de valores y pautas culturales, puede tener mayor o menor relevancia, según se configuren los campos social, económico y político en las distintas coyunturas históricas (p. 107).

A lo largo de esta obra, el autor pretende demostrar la relevancia del papel de la religión en la política en el contexto de las elecciones del 2018, y para ello plasmó en el texto un análisis antropológico completo del cómo y porqué del comportamiento de los grupos religiosos entonces dominantes, y lo planteó en términos divulgativos de fácil entendimiento, que hacen a la obra accesible tanto al lector más curioso como al estudiante en formación y al investigador experimentado.

El libro se divide en dos partes principales y una sección de anexos; la primera parte brinda el contexto en que se da el proceso electoral del 2018, y como tal, es de orden cualitativo. La segunda parte ofrece un análisis antropológico de las encuestas electorales publicadas en la página web del INE para relacionar la religión o confesión religiosa de los entrevistados que a la vez son posibles votantes, con su preferencia electoral;

es decir, que esta segunda parte es de carácter cuantitativo. Por último, los anexos corresponden a la transcripción de algunos comunicados emitidos por diferentes organizaciones donde plantean su postura y prioridades a considerar en el proceso electoral.

La primera parte del texto inicia con la explicación de cómo se involucra lo religioso en la política y cuál es el interés de los políticos y actores religiosos en relacionarse. Le sigue una sección donde el autor analiza cómo la crisis generalizada en el país provoca que la sociedad se refugie en los valores profundos, que son la expresión de sus estructuras fundamentales: mentales, perceptivas, nemónicas, lógicas y afectivas. En esta misma sección se plantea la relación entre el retorno a los valores fundamentales con la búsqueda mesiánica de salvación nacional; es decir, cómo las estructuras fundamentales de la sociedad se relacionan con la búsqueda de una solución para la crisis nacional. El texto continúa con un análisis de la presencia evangélica en el país, la falla en su clasificación por una falacia de generalización apresurada (existen más de tres mil iglesias pentecostales, neopentecostales y evangélicas en el país, cada una independiente de la otra, y aun así se les engloba como “no-católicas”), y la postura de algunas organizaciones eclesiales frente a las propuestas de los candidatos a la presidencia.

En la segunda parte se analizan antropológicamente las encuestas oficiales acerca de la religión de los votantes, la tendencia demográfica de cada confesión (especialmente católica y evangélica) y se plantea una posible relación entre estos números y el resultado en los votos obtenidos para cada candidato según sus acciones en campaña. En esta segunda parte, también se analiza la situación electoral en Veracruz y Yucatán, donde las encuestas tuvieron particularidades regionales. Por último, un apéndice a esta sección analiza el caso de Jalisco, donde se aplicó una encuesta con varias limitaciones en diseño y redacción, que sirve para considerar el contexto en que se llevaron las elecciones en este estado.

Los anexos al texto presentan comunicados emitidos por los Obispos mexicanos, la LIV Asamblea Nacional de la Conferencia de Superiores

Mayores de Religiosos de México, la Confraternidad Nacional de Iglesias Cristianas Evangélicas (CONFRATERNICE), y un breve artículo de Stephanie Sánchez para el blog de CBN acerca de la preferencia de los evangélicos por el ahora presidente AMLO.

A mi juicio, resulta particularmente interesante el análisis que el autor desarrolla sobre los valores profundos de la sociedad y cómo estos fueron determinantes en el resultado electoral del 2018, pues nos invita a reflexionar nuestra propia postura política, las prioridades que tuvimos al emitir el voto, si estas están relacionadas con el sistema religioso en que participamos o si nuestra decisión fue influenciada sólo por los medios de comunicación. En todo caso, no es un secreto que las campañas políticas apelan a la urgencia nacional para ganar adeptos, y tampoco lo es el hecho de que la religión sea de gran influencia en la estructura social; no obstante, lo que sí es un tabú, o por lo menos un tema controvertido, es que religión y Estado no están realmente separados.

Numerosos eventos bélicos y movimientos políticos han defendido la laicidad del Estado, y el Dr. Elio Masferrer plantea la posibilidad de un cese de hostilidades para dar paso a la aceptación de esta realidad, en que un estudio completo del comportamiento electoral de los votantes debería considerar con precisión su adscripción religiosa. Este libro representa información valiosa para la metodología del estudio antropológico, y deja abiertos varios caminos para continuar la investigación.

SEMBLANZAS

Angela Rivera Martínez

Socióloga chilena. Doctora y maestra en Antropología Social por la Escuela Nacional de Antropología e Historia (ENAH-Mx). Sus problemáticas de investigación son cuerpo y prácticas corporales, género y moda, enmarcadas en los estudios socioculturales de las juventudes. Es parte de la Línea de investigación “Juventudes y sociedades contemporáneas”, el seminario “Música, cultura y juventudes” y de la “Red de Feminismos, cultura y poder”.

Hugo César Moreno Hernández

Doctor en Ciencias Sociales y Políticas, miembro del Sistema Nacional de Investigadores (Nivel 1), profesor-investigador del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades “Alfonso Vélaz Pliego” de la BUAP, sus principales temas de investigación son las juventudes, las violencias, las pandillas transnacionales y las creatividades juveniles. Entre sus publicaciones más recientes se encuentran los libros “DIECIOCHO CON UNA BALA I’M A SON-OF-A-GUN. Experiencias desde el interior de las pandillas trasnacionales (2022) y MIGRAR COMO EXPERIENCIA LÍMITE. Sujetos, cuerpos y fronteras del siglo XXI en movimiento (2022); los capítulos de libro “Pandillas transnacionales: migración y experiencia límite” (2021) y “Terroristas, criminales y asesinos: el sendero de la invisibilización de los jóvenes en El Salvador” (2021) y los artículos “Dispositivo escolar: experiencias y territorialidades” (2022) y “Juventud universitaria: una socialidad cyborg” (2022). Es colaborador de la línea Jóvenes y Sociedades Contemporáneas de la ENAH.

Eduardo Hernández de la Rosa

Fue Vicerrector Académico del Consorcio Educativo de Oriente, México y Profesor Investigador de la Universidad de Oriente Puebla, así como Director de Posgrado e Investigación en la Universidad de Oriente Puebla. Maestro en Análisis Regional por el Centro de Investigaciones Interdisciplinarias Sobre Desarrollo Regional (CIISDER) y en Políticas Públicas para el Desarrollo Social y la Gestión Educativa en el Centro de Cooperación Regional para la Educación de Adultos de América Latina y el Caribe (CREFAL). Actualmente es doctorando en el Posgrado en Sociología del Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades de la BUAP.

Luis Carlos Chávez Hernández

Licenciado en Historia por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), titulado con la tesis *The mexican way of life. Hacia una historia de la sociedad de consumo en la Ciudad de México*. Maestro en Sociología por el Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades (ICSyH) de la BUAP, titulado con la tesis *¿A dónde vas? El trabajo de socio conductor en México y Puebla*, actualmente cursando el doctorado en Sociología en el ICSyH, perteneciente a la línea de investigación de Sociología Política y del Desarrollo.

Olegario Batalla

Licenciado en Antropología, Universidad de las Américas – Puebla (UD-LAP). Maestro en Antropología Social, Colegio de Antropología Social (BUAP). Doctorando en Sociología, ICSyH “Alfonso Vélez Pliego” (BUAP).

Mauricio Dimeo Coria

Estudió licenciatura y maestría en filosofía en la Facultad de filosofía y letras de la UNAM, con tesis relacionadas a la metafísica de la ciencia. Imparte clases a nivel bachillerato y licenciatura en el Queen Mary School y en la Universidad Salesiana. Ha publicado varios libros y algunos ensayos especializados. Ha dado ponencias en la UNAM, la ENAH y la UNIYMCA.

Laura Angélica López Méndez

Egresada de la Licenciatura en Filosofía de la Facultad de Filosofía y Letras (UNAM); sus líneas de investigación son la metafísica, la antropología filosófica y la filosofía de la religión.

VITAM REVISTA DE INVESTIGACIÓN EN HUMANIDADES

ISSN 2448-6124 (versión impresa)

ISSN 2594-2107 (versión en línea)

Vitam acepta diversos tipos de colaboración:

- artículos de investigación
 - ensayos
 - traducciones
 - reseñas

Las políticas para su publicación pueden ser consultadas en la página:

<http://www.revistavitam.mx/>

Para suscripciones y adquisición de ejemplares comunicarse al correo:

revistavitam@universidadsalesiana.edu.mx

o dirigirse a la dirección de la Universidad Salesiana, A.C.

Laguna de Tamiahua no. 97

Col. Anáhuac, Alcaldía Miguel Hidalgo,

CP. 11320, Ciudad de México

Tels. 5341 9931 y 5341 9823

INVESTIGACIÓN

La escolarización y la pandemia: migración forzada y
lucha territorial

Hugo César Moreno Hernández
Eduardo Hernández de la Rosa

Del portafolio a *Instagram*, de la pasarela a YouTube.
Nuevas formas de habitar el mundo digital desde los
diferentes agentes de la industria de la moda en la
Ciudad de México

Angela Rivera Martínez

Me reporto en línea: redes sociodigitales e inseguridad en
el trabajo de plataformas de transporte en Puebla, México

Olegario Batalla

Precariedad y organización laboral de trabajadores de
transporte de plataforma de la ciudad de Puebla

Luis Carlos Chávez Hernández

ENSAYO

La dialéctica "natural-artificial": tres episodios históricos

Mauricio Dimeo Coria

RESEÑA

AMLO: el presunto mesías del 2018

Laura Angélica López Méndez

