



Paakat: Revista de Tecnología y Sociedad
e-ISSN: 2007-3607
Universidad de Guadalajara
Sistema de Universidad Virtual
México
paakat@udgvirtual.udg.mx

Año 11, número 21, septiembre 2021 - febrero 2022

De la disrupción tecnológica a la movilización política: una aproximación a la protesta social frente a las plataformas austeras

From technological disruption to political mobilization: an approach to social protest on lean platforms

Ronald Andrés Sáenz Leandro*

<http://orcid.org/0000-0001-8717-1870>
Universidad de Costa Rica, Costa Rica

Roberto Luis Sánchez Moreno**

<http://orcid.org/0000-0001-9755-0516>
Universidad de Costa Rica, Costa Rica

[Recibido 30/12/2020. Aceptado para su publicación 22/06/2021]

DOI: <http://dx.doi.org/10.32870/Pk.a11n21.606>

Resumen

Con el propósito de llevar a cabo un primer acercamiento sobre la dinámica de la movilización política asociada a la llegada y la consolidación de las plataformas digitales en los contextos nacionales, este artículo busca caracterizar el campo de la protesta frente a las plataformas austeras, en términos de los repertorios, demandas y modalidades de la acción colectiva; esto, a partir de la construcción de una base de datos para el caso de Costa Rica, bajo la metodología del análisis de eventos de protesta (AEP) y el análisis de demandas políticas (ADP). En los resultados del análisis estadístico descriptivo se observa que la dinámica contenciosa ha pasado de estar totalmente dominada por el sector tradicional de taxistas a evidenciar la entrada de nuevos actores, como los trabajadores de plataformas y grupos de la sociedad civil, los cuales han complicado el panorama de acción para el gobierno costarricense en términos de

regulación y, por tanto, a incorporar nuevas demandas y arenas decisorias dentro del campo político-social.

Palabras clave

Capitalismo de plataformas; economía colaborativa; plataformas austeras; protesta social; Uber.

Abstract

In order to carry out a first approach to the dynamics of political mobilization associated with the arrival and consolidation of digital platforms in national contexts, this article seeks to characterize the field of protest against lean platforms, in terms of the repertoires, demands and modalities of collective action, this from the construction of a database for the case of Costa Rica under the methodology of Protest Event Analysis (PEA) and Political Claims Analysis (PCA). The results of the descriptive statistical analysis allow us to observe that the contentious dynamics has gone from being totally dominated by the traditional taxi driver sector, to showing the entry of new actors such as platform workers and some civil society groups that have come to complicate the panorama of action for the Costa Rican government in terms of regulation and, therefore, to incorporate new demands and decision arenas within the political-social field.

Keywords

Platform capitalism; sharing economy; lean platforms; social protest; Uber.

Introducción. La *plataformización* y sus descontentos

Las aproximaciones que han estudiado el impacto y las nuevas configuraciones sociales ante la entrada de las plataformas digitales en distintos países se encuentran dentro de un amplio campo interdisciplinario que fomenta el diálogo con marcos de referencia diversos, como los estudios enfocados en el paradigma de la economía colaborativa (*sharing economy*), la economía del pequeño encargo (*gig economy*), la sociología del trabajo, la cultura de la conectividad y las desigualdades sociales, entre otros (Schor y Attwood-Charles, 2017).

En consecuencia, Van Dijck, Poell y Waal (2018) indican que el estudio de la conectividad social asociada a las plataformas digitales requiere una mirada abierta y comprensiva que reconozca como parte integral de la sociedad los nuevos y variados fenómenos que estas generan, por lo que formarían parte de las disputas de interés en torno a sistemas de valores que se relacionan con los bienes públicos. Se parte del entendido de que las plataformas no constituyen constructos tecnológicos neutrales, sino que implican lógicas y arquitecturas normativas que pueden rivalizar directamente con las instituciones formales o informales vigentes en las sociedades.

Tras este giro analítico, en los últimos años el optimismo inicial generado por la introducción de las plataformas digitales, en su sentido amplio, ha derivado en un escepticismo tras la constatación de los impactos menos positivos de la digitalización en las sociedades. Entre la amplia gama de posibilidades, tras la primera década del siglo XXI se ha enfatizado en la comprensión de la transformación corporativa y empresarial de la Web 2.0, la cual apuntaba, en términos generales, a generar comunidades de usuarios regidas por el intercambio desinteresado y horizontal de servicios culturales y económicos (Van Dijck, 2013).

Por esta razón, gran parte del debate actual ha tendido a girar hacia la observación de los potenciales peligros sobre la convivencia y la deliberación democrática identificados a raíz de la *plataformización* de las economías y de las interacciones sociales (Trice y Jones, 2020). Bajo este marco, el enfoque de la economía colaborativa recientemente ha dado pie a la publicación de estudios que, como contraparte, llaman la atención sobre la falta de certidumbre en los efectos positivos esperados por parte de este nuevo “capitalismo de masas” (*crowd-based capitalism*), tanto en la economía –a nivel general– como en los marcos regulatorios, en el campo laboral y en el tejido social de los países (Sundararajan, 2016).

En estos términos, se ha desarrollado un cuestionamiento de la “neolengua” idealista de la innovación, sobre la cual se construye un discurso crítico de la “utopía colaborativa” (Pruchnic y Ceraso, 2020). Tras dos décadas de colonización digital, ha surgido un campo interpretativo inclinado hacia el establecimiento de una serie de diagnósticos sobre el impacto de la economía colaborativa en temas tan amplios como la desregularización, la precarización y la explotación laboral, la seguridad social, la movilidad urbana, la discriminación racial, la salud pública, el acoso sexual, las migraciones, y los efectos de la vigilancia digital en la organización de los trabajadores de plataformas (ahora convertidos en “colaboradores”), entre otros (Chandler y Fuchs, 2019; Couldry y Mejías, 2019; Ravenelle, 2019; Schor *et al.*, 2020).

Gran parte de los impactos adversos de la economía colaborativa nombrados anteriormente se observa en la especificidad del trabajo en las plataformas austeras de la *gig economy* dedicadas al transporte de pasajeros y al reparto de objetos y alimentos. Esto se debe a que la mayoría de ellas ha generado un impacto más visible y “disruptivo” sobre la transformación tecnológica de los ecosistemas de movilidad urbana: el espacio de las ciudades como el rostro material del proceso de digitalización del trabajo autónomo e informal (Meyer y Shaheen, 2017). Así, uno de los efectos de la introducción de las plataformas austeras –tanto en las potencias industrializadas como en las regiones del Sur Global– ha sido el surgimiento de demandas en la sociedad civil asociadas principalmente a los cambios en los campos laborales, productivos y de consumo en los países.

A pesar de que el capitalismo de plataformas constituye la expresión de la profundización del modelo neoliberal, la articulación de estos nuevos “momentos contenciosos” (Tilly y Tarrow, 2015) en la era digital no define necesariamente una continuidad con los movimientos sociales “tecnopolíticos” de internet, los cuales se articularon en diversas latitudes durante la primera década del siglo XXI y formaron parte importante en la caída de regímenes autoritarios, así como en el cuestionamiento de los proyectos de globalización económica (Bennett y Segerberg, 2012; Castells, 2015; Sierra y Gravante, 2018).

De acuerdo con Srnicek y Williams (2016), la movilización política frente a la entrada de la “nueva economía digital” inauguró un nuevo patrón de la protesta, el cual debe ser entendido como un daño colateral de la crisis económica de 2008 sobre la situación de la desregularización del empleo a nivel mundial.

Con el fin de conocer los pormenores de la movilización política asociada a la entrada y la consolidación de las plataformas (Tilly y Tarrow, 2015), el presente trabajo pretende realizar un análisis exploratorio y descriptivo de la protesta social, a fin de propiciar un acercamiento al origen, la evolución y el detalle de esta nueva dinámica contenciosa. En otras palabras, se busca caracterizar el campo amplio y multiorganizacional de la protesta frente a las plataformas austeras, en términos de los repertorios, demandas y modalidades de la acción colectiva.

A nivel general, este es un ejercicio que hasta la fecha no se ha realizado de forma sistemática. Aunque se reconoce que la entrada de las plataformas austeras ha suscitado conflictos de interés público alrededor del planeta, estos no se han estudiado de forma pormenorizada en términos de política contenciosa, en tanto presentan un enfoque centrado en los marcos regulatorios (Borowiak y Ji, 2019; Seidl, 2020; Serafin, 2019; Wyman, 2017). Por esta razón, en aras de avanzar sobre este vacío aquí se posiciona a la movilización política en el centro del análisis.

A partir de la revisión particular del caso costarricense, este trabajo pretende impulsar una línea de estudio para la región latinoamericana que considere la movilización de todos los sectores de la sociedad civil implicados en la protesta frente a las plataformas. Asimismo, el estudio representa una oportunidad única para respaldar el mapeo de la dinámica contenciosa generada por las plataformas con datos sistemáticos, a partir de un seguimiento empírico de la movilización asociada a este tema.

Con este objetivo, el análisis procede en el siguiente orden: en primer lugar, se ofrece una introducción del marco analítico de fondo para el estudio de las modalidades del capitalismo de plataformas, se introduce el concepto *uberización* de la economía y se exploran las disonancias de este con las particularidades del trabajo digital; en un segundo momento se detalla la aproximación metodológica basada en

el análisis de eventos de protesta (AEP) y el análisis de demandas políticas (ADP), y se realiza el análisis descriptivo de los resultados. En la última sección se retoman los hallazgos más importantes respecto a este primer acercamiento.

Marco analítico: entre el capitalismo de plataformas, la *uberización* de la economía y el trabajo digital

La delimitación del tipo de plataforma a analizar es un punto nodal en cualquier análisis que recaiga en la esfera en cuestión, debido a la diversidad de empresas que han tomado parte de la llamada *cuarta revolución industrial*. Esta noción ha sido impulsada y popularizada por Klaus Schwab, fundador del Foro Económico Mundial. Schwab (2016) parte de la consideración de que actualmente sucede una transformación revolucionaria de la tecnología y la digitalización, la cual afectará a todo el mundo y será inevitable. Luego de la publicación de este texto, se ha suscitado una explosión de numerosas investigaciones de impacto que consideran la cuarta revolución industrial como el punto de partida de sus análisis (Marr, 2020; Nicoletti, 2020).

Este concepto guarda una estrecha relación con el de industria 4.0, presentado en la Feria de Hannover en 2011 y acuñado por el Gobierno Federal de Alemania (Schroeder, 2017). El principal punto de contacto procede de que ambas aproximaciones teóricas provienen de una visión empresarial de las transformaciones económicas. Esta visión ampliamente positiva y lineal del desarrollo tecnológico será puesta en entredicho por nuevas corrientes críticas, las cuales enfatizan sobre el poco estudio de las múltiples contradicciones disparadas por la aceleración digital, así como de las problemáticas que este nuevo viraje conlleva.

Estas representaciones empresariales de la incorporación de tecnología digital a las relaciones sociales han recibido el apoyo de diversos organismos ministeriales que han negado la existencia de una competencia desleal, como denuncian sectores de taxistas. Este ha sido el caso de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2015) de España, que ha acuñado el término *transporte colaborativo*. El argumento central de estas organizaciones es que las plataformas de la llamada *economía colaborativa* contienen elementos novedosos y que, por tanto, la competencia no debe ser regulada ni restringida.

El fenómeno de las plataformas digitales es un fenómeno reciente, con poco desarrollo al respecto en términos académicos –mucho menos en términos de teoría crítica–. Para este efecto, en *Capitalismo de plataformas* (2017), Nick Srnicek presenta un desarrollo de gran relevancia para el propósito mencionado. Su tesis fundamental reside en entender la explosión de las plataformas durante la segunda

década del siglo XXI como un fenómeno que es producto de un largo proceso histórico, que presentó sus primeros atisbos desde los fenómenos de desregularización financiera y tercerización laboral iniciados en el transcurso de 1980; década que ha estado plagada de contradicciones y ha tenido su expresión en severas crisis económicas globales.

Srnicek (2017) contribuye a ordenar el ecosistema de las plataformas digitales al realizar una clasificación de tipos ideales respecto a las diversas formas que toman las empresas vinculadas con la reciente expansión del capitalismo de plataformas. Esta taxonomía, en términos pragmáticos, permite considerar la particularidad de las plataformas conforme al modelo de negocio que se lleva a cabo de forma primordial (tabla 1). Esto, debido a que Amazon es un buen ejemplo de “plataforma multipropósito”, y ha intercalado sus funciones en la medida en que ha crecido y absorbido mercados, lo cual implica que las empresas del capitalismo de plataformas se encuentran en constante cambio.

Tabla 1. Ecosistema del capitalismo de plataformas

	Plataformas industriales	Plataformas de productos	Plataformas de publicidad	Plataformas de la nube	Plataformas austeras
Descripción	Producen el <i>hardware</i> y el <i>software</i>	Usan otras plataformas para convertir un bien tradicional en un servicio, así como cobrarlo	Extraen información, la analizan y la monetizan mediante la venta de espacios publicitarios	Propietarios de <i>hardware</i> y del <i>software</i> . Lo rentan a otros negocios	Reducen al máximo los activos y generan ganancia al bajar los costos
Década de aparición	1970-1980, con el auge del internet industrial	1990, en el área de bienes manufacturados	1990-2000, con la caída de la “burbuja de las .com”	1990-2000, con el auge del e-commerce	2010, con la vuelta al modelo de “primero crecimiento, ganancias después”
Casos paradigmáticos	General Electric, Siemens, Xerox	Rolls Royce	Google, Facebook	Amazon Web Services, Salesforce	Uber, Cabify, Glovo (PedidosYa), Rappi, Airbnb, entre otras plataformas

Fuente: elaboración propia a partir de Srnicek (2017).

De forma particular, las plataformas que interesan al presente artículo son aquellas que se caracterizan como *plataformas austeras*. Si bien estas priorizan el crecimiento sobre las ganancias (característica fundamental de las empresas durante la década de 1990), su rasgo definitorio se funda en su aparente falta de activos: los principales activos son los *softwares* que permiten el procesamiento y el análisis de datos generados por usuarios y trabajadores a través del uso de sus aplicaciones.

La principal fuente de financiamiento de las plataformas austeras proviene de capitales excedentes que, en contextos de tasas de interés a la baja, salen a la búsqueda de tasas de retorno más altas; es decir, son financiadas por grupos de inversión que han tenido que buscar nuevos destinos para colocar sus capitales. Asimismo, la rentabilidad de estas plataformas se vincula estrechamente con el traslado de los costos a los usuarios y a los trabajadores (o como prefieren llamarlos, "socios colaboradores"), así como con salarios y prestaciones decrecientes, de ahí su clasificación de "austeras" (Srnicek, 2017).

Entre los servicios más comunes de las plataformas austeras transnacionales se encuentran las de transporte de personas (como Uber, Didi y Cabify), las de reparto de comida y objetos (como Glovo, Rappi y UberEats) y las de hospedaje bajo modalidad *peer-to-peer*¹ (como Airbnb y Couchsurfing).

De forma clara, Uber Technologies Inc es una de las empresas que constituye la cara más representativa de este tipo de plataformas. Esta empresa estadounidense, en contraste con el ejemplo de Amazon que se explicó, tiene la particularidad de que se desarrolla en su totalidad como plataforma austera, lo que constituye el caso paradigmático, aunque no el único, de la llamada *ola de movilidad compartida*, que se encuentra en auge durante la última década. El impacto de la entrada de esta empresa en varios países ha sido tan grande que se ha acuñado el término de *Uber Economy* (*uberización* de la economía) para describir al fenómeno "disruptivo" de la plataforma en múltiples ámbitos que se relacionan con el campo laboral, regulatorio y fiscal, entre otros.

De acuerdo con Davis (2016), la *uberización* refiere a un proceso de viraje económico dirigido hacia la labor que se realiza bajo demanda, y que genera que el

¹ Las economías p2p (*peer-to-peer*) tienen una larga data. En principio funcionaban sin conexión a internet y permitían realizar transacciones entre pares sin necesidad de un tercero; usualmente pagaban una tarifa al intermediario. Actualmente, la irrupción de la tecnología y las redes sociales pavimentó el camino para que se creen mercados de tipo p2p, en el que las plataformas, en principio, funcionan como intermediarias. Por tanto, la diferencia entre una plataforma austera y una austera p2p estriba en el papel que se le brinda a la empresa: entre mera intermediaria o partícipe central (Cheng, 2014). Algunas investigaciones engloban dentro del término *p2p* a aplicaciones como Uber (Bravo, 2018; Vieira *et al.*, 2018), dado que múltiples empresas, como las de transportes de personas, comidas y objetos, buscan mostrarse como plataformas p2p para tratar a sus empleados como "socios colaboradores", y así deslindarse de responsabilidades jurídicas.

trabajo pase a ser visto como una tarea. Los medios de producción, incluida la fuerza de trabajo, son rentados antes que comprados, mientras que las empresas físicas son reemplazadas por páginas web, las cuales día a día precisan menos empleados. Esto, según se ha señalado, puede llevar a “una nueva era oscura” en cuestiones laborales (Bridle, 2018); en esta, entre otras cosas, se presenta un desconocimiento de la relación obrero-patronal tradicional, dadas las condiciones del ahora estudiado *trabajo digital* (Fuchs, 2014). La relevancia de una adecuada conceptualización de este último fenómeno es vital para entender su vinculación con los repertorios de la acción colectiva (Jung herr, Rivero y Gayo-Avello, 2020).

En el marco de este proceso de *uberización*, Fuchs y Sandoval (2014) profundizan de buena manera en la relación entre la forma del trabajo y las plataformas digitales, la cual parte de la constatación de que existe un trabajo cultural que es físico, sin el cual no podría existir un trabajo cultural de información. En otras palabras, las plataformas no escapan a la necesidad de mano de obra y de gasto fisiológico, lo que desmiente la repetida idea del “fin del trabajo” (Fuchs, 2014; Fuchs y Fisher, 2015).

En su lugar, Srnicek (2017) enfatiza sobre la “hipertercerización laboral” que ha sufrido la mano de obra que concierne al último escalón del proceso productivo de las plataformas austeras. Existe una degradación formal de la regulación laboral que antaño parecía indiscutible: aquello que es común denominador de estas plataformas, y que refuerza la noción de austeridad, es la subcontratación de la mano de obra.

Aunado a lo anterior, este fenómeno está cargado de otros componentes negativos, entre ellos: los sistemas de control algorítmico vía reputación, el pago por tarea, el traslado de los costos laborales al trabajador, y la falta de todo tipo de garantía social (Sadin, 2018, 2020). Estas parecen ser las causas de la alta rentabilidad de estas plataformas para las empresas, las cuales contribuyen a formar un cuadro general dentro del cual se comienzan a gestar los primeros atisbos de movilización política por parte de sus trabajadores (Couldry y Mejías, 2019).

En esta concatenación que implica el trabajo de plataformas digitales, no está exenta la competencia con “antiguas” formas de trabajo. En consecuencia, dentro del campo del transporte de personas, la industria tradicional del taxi ha visto afectada su lógica laboral de forma directa: en la actualidad, el apelativo genérico “Taxis versus Uber”² ha tenido su expresión en múltiples países –tanto del sur como del

² Existe una página de Wikipedia dedicada a reconstruir este conflicto en varios países a partir de fuentes periodísticas. A este respecto, ver: https://es.wikipedia.org/wiki/Conflicto_entre_Uber_y_los_taxistas

norte global-, en donde nuevas y viejas industrias se disputan las cuotas para el ejercicio del transporte de pasajeros ante los gobiernos.

A pesar de que buena parte de la literatura revisada parte de que el fenómeno de la “*uberización* de la economía” ha incidido en el cambio drástico para la industria tradicional del taxi, la dimensión de conflictividad social producida por estas tecnologías no ha sido lo suficientemente estudiada y, en algunos casos, ha sido hasta deliberadamente dejada en un segundo plano: “Uber ha generado una gran controversia política, pero el desafío para los gobiernos y los reguladores es aprovechar los beneficios del innovador disruptivo, mientras se adopta un enfoque que toma en cuenta la gama completa de impactos” (Dudley, Banister y Schwanen, 2017, p. 492).³

De esta manera, aunque en algunos países ya se comienza el avance sobre las dinámicas de descontento y movilización a raíz de la introducción y del desempeño de las plataformas austeras, la tendencia general encontrada en la bibliografía sigue la dirección del enfoque regulatorio o empresarial. Esto abre una oportunidad para la aplicación de metodologías que ayuden a dar cuenta de las formas y expresiones del malestar político y social por las plataformas en la región latinoamericana.

Aproximación metodológica

El presente trabajo pretende avanzar en el estudio de la movilización política, en términos de acciones colectivas de protesta frente a las plataformas austeras, de transporte y de reparto, a partir del análisis de un caso de América Latina: Costa Rica. El estudio posee un alcance exploratorio y descriptivo desde un enfoque metodológico cuantitativo.

La poca disponibilidad de datos comparables –tanto académicos como empresariales– sobre la utilización de las plataformas en la región latinoamericana hace inevitable avanzar sobre el estudio del fenómeno desde una perspectiva centrada en casos nacionales singulares. Según Gerring (2006), la importancia del diseño centrado en un país permite capturar la complejidad atinente a una problemática política y social, así como la identificación de temáticas, coaliciones y resultados que posteriormente pueden llevar a la generación de insumos para futuros estudios con un alcance más amplio y con pretensión explicativa.

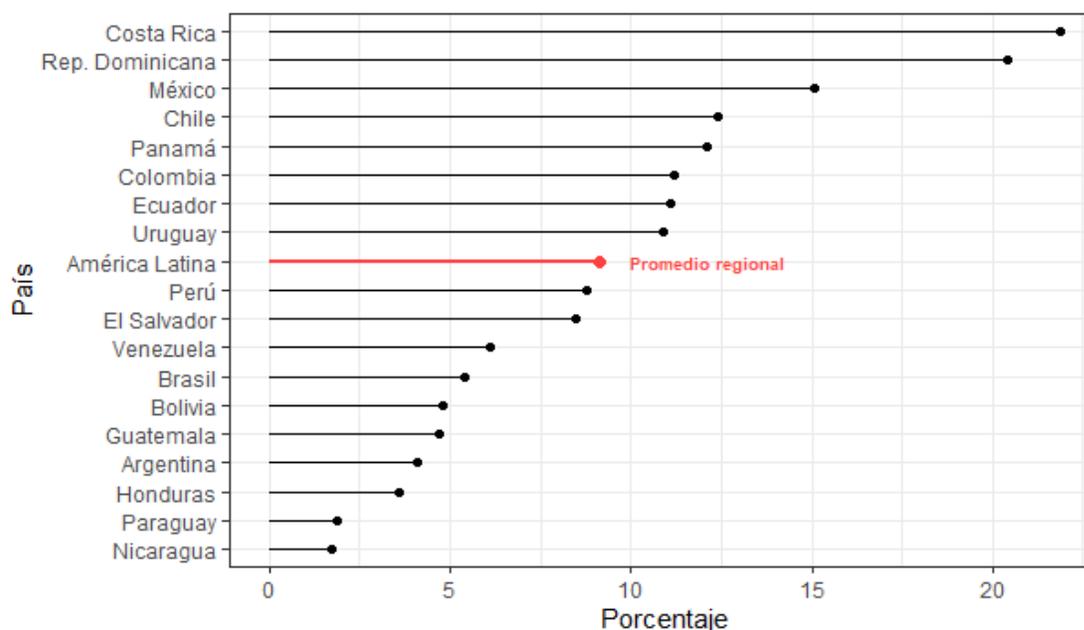
Aunado a lo anterior, las encuestas de opinión pública de mayor reconocimiento en la región recién comienzan a considerar a las plataformas dentro

³ La traducción es propia.

de sus cuestionarios, por lo que en la actualidad solo se cuenta con los datos más recientes publicados en la última encuesta de la Corporación Latinobarómetro (2018).

Como se observa en la gráfica 1, para 2018, Costa Rica figura como el país de América Latina con mayor uso de las plataformas austeras, con un porcentaje mayor a 20% de personas que responden haber utilizado una plataforma austera para generar dinero.

Gráfica 1. Utilización de plataformas digitales como forma de generar dinero en América Latina



N = 20.204.

Nota: representación gráfica de las respuestas positivas a la pregunta "¿Ha usado usted alguna plataforma digital para generar ingresos? Por ejemplo, Uber o Cabify."

Fuente: elaboración propia a partir de Corporación Latinobarómetro (2018).

De esta manera, y de acuerdo con Snow (2013), la estrategia de investigación propuesta para el estudio de este caso puede proporcionar insumos en torno a la dinámica del conflicto asociado a las plataformas austeras, el cual ha permeado en distintos niveles a los países de la región.

Con este objetivo, se realizó un mapeo del campo de las demandas políticas a través de la acción colectiva atinente a las plataformas austeras con apoyo de la metodología del análisis de eventos de protesta (AEP) (Koopmans y Rucht, 2002; Rucht y Neidhardt, 1998), en complemento con el análisis de demandas políticas (ADP) (Koopmans y Statham, 1999). Se parte de que la combinación de ambos enfoques

permite un conocimiento a nivel macro de las modalidades de acción colectiva desde una perspectiva multiorganizacional y estratégica de los actores de la sociedad civil (AEP), sin obviar el factor contextual bajo el cual se puede estudiar la dimensión discursiva de la protesta asociada a un tema o elemento político de disputa (ADP).

Aunque, las dos técnicas parten de la revisión de datos extraídos de fuentes secundarias –en mayor medida periodísticas y policiales–, tanto el procesamiento cuantitativo como el análisis de ambas posee sus particularidades. En primer lugar, el AEP es un enfoque ampliamente consolidado en la medición de la movilización social, el cual toma como punto de partida al “evento de protesta” como unidad de análisis fundamental.

En este sentido, y según el desarrollo de Hutter (2014), el AEP puede resumirse bajo los siguientes términos: es un tipo particular de análisis de contenido que busca la cuantificación de la acción colectiva por medio de la codificación, además de que permite el mapeo de las características del campo de la movilización colectiva con apego a dimensiones geográfico-espaciales, temporales, organizacionales y temáticas de la protesta. Sobre este último punto, el ADP sería una extensión del primer enfoque, aunque centrado en la codificación de los encuadres discursivos de los actores inmersos en una coyuntura contenciosa. Esto permite tomar en cuenta el papel movilizador de las ideas y de las estrategias utilizadas por los actores de la protesta para posicionar –o en su defecto, para ocultar– aspectos específicos de un tema político particular (Lindekilde, 2014).

A pesar de que el trabajo con datos de eventos de protestas es una metodología que ha ganado mayor significancia a partir de la década de los ochenta –principalmente en Estados Unidos y países de Europa Occidental– (Hutter, 2019), en América Latina se tiene evidencia de iniciativas que siguen esta línea al menos desde veinte años atrás (Almeida, 2020).⁴

En Costa Rica, *Protestas* es una base de datos de acciones colectivas encargada del seguimiento diario de la protesta social en el país.⁵ En la actualidad, esta base pone a disposición un registro longitudinal y continuo de la movilización contenciosa en el país desde 2013, que se realiza a través del procesamiento sistemático de eventos de protesta a partir de las versiones digitales de cuatro periódicos de circulación nacional.⁶

⁴ Para el detalle de las múltiples bases de datos de la región latinoamericana que han sido construidas en correspondencia con la metodología del AEP, ver Almeida (2020, pp. 79-80).

⁵ La base forma parte del proyecto *Protestas*, afiliado al Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad de Costa Rica. Esta se encuentra disponible para consulta pública en el siguiente enlace: <https://protestas.iis.ucr.ac.cr>

⁶ Para un mayor detalle respecto a la selección de las fuentes y a las estrategias de codificación, ver *Protestas* (2019).

En esta tarea, la dimensión empírica de la acción colectiva se delimita como “toda forma de protesta social mediante la cual un determinado actor colectivo (o un grupo de ellos) expresa de manera organizada o no-organizada una demanda relacionada con temas de distinta naturaleza, sean estos político-económicos o culturales” (Alvarado, 2016, p. 569).

Como toda base de AEP, Protestas pretende cubrir amplias y variadas dimensiones del campo de la acción colectiva –como las geográfico-espaciales y las temporales–; no obstante, las categorías más utilizadas corresponden a: 1) la identificación de los tipos de actores colectivos demandantes, 2) los tipos de acciones colectivas o repertorios de protesta y 3) los tipos de demandas (Alvarado, 2016, pp. 566-567). El presente trabajo se concentrará en las anteriores, e incorporará al análisis la categoría de entidades o actores demandados (ver tabla 2).

Tabla 2. Categorías de AEP de la base Protestas incorporadas al análisis

Categoría AEP	Descripción
1) Tipo de actor colectivo	El conjunto de grupos, organizaciones o movimientos que se movilizan para demandar una respuesta frente a necesidades de distinta índole.
2) Tipo de acción colectiva	El conjunto de expresiones o repertorios, convencionales y no-convencionales, variados para la canalización de las demandas en la protesta social. Entre los convencionales se incluye, por ejemplo, a todas aquellas manifestaciones que transcurren mediante los mecanismos de la institucionalidad formal, mientras que los no-convencionales corresponden a los llamados repertorios “violentos”, o de “toma” material e inmaterial-simbólica de los espacios públicos, resignificados como terrenos de confrontación.
3) Tipo de demanda	El conjunto de reclamos que son motivos de la movilización de los actores colectivos. La base incluye una amplia variedad de demandas correspondientes a categorías generales de la organización gremial, de defensa de la salud, la educación y del funcionamiento del Estado o la gestión pública.
4) Tipo de entidad demandada	El conjunto de actores hacia los que son dirigidos los reclamos de la movilización colectiva. Entre sus categorías se encuentran los poderes e instituciones públicas (nacionales y subnacionales), así como entidades de carácter privado.

Fuente: elaboración propia a partir de Alvarado (2016) y Protestas (2019).

En la medida en la que la base de datos Protestas está creada con el objetivo de mapear el panorama general de la movilización política en Costa Rica, algunas cuestiones deben ser replanteadas para complementar el análisis en la dirección del ADP. Como afirman Koopmans y Statham (1999, p. 219), esta técnica es más viable en tanto se direcciona hacia un campo político-contencioso específico de la protesta.

Con este propósito, es posible establecer un seguimiento específico a la movilización colectiva generada por la entrada de las plataformas austeras en el país para el período 2015-2020. Tras delimitar el universo de la protesta social a este campo particular, entre julio de 2015 y diciembre de 2020 se contabiliza un total de N=164 eventos de protesta asociados a este objeto.

Con el fin de profundizar los alcances del AEP, se procede a construir una base de datos inédita, acorde con el objetivo específico de este trabajo,⁷ en donde se realizan clasificaciones nuevas y se incorporan dimensiones para el análisis respecto a: 1) sector de los actores demandantes (de manera específica, se agruparon los tipos originales contenidos en la base de Protestas para centrar el análisis sobre: sector tradicional de taxis, sector de plataformas austeras y otros sectores.); 2) identificación de organizaciones específicas; 3) enmarcado de las demandas; y 4) posición respecto a un tema específico del campo político-contencioso.

Mientras que las primeras dos nuevas agrupaciones apuntan hacia una mejor identificación de quienes ejercen la acción colectiva, las restantes buscan captar el espectro discursivo y estratégico-posicional de la movilización (ver tabla 3).

Tabla 3. Categorías de ADP (*issues*) para el enmarcado de la movilización frente a las plataformas austeras

Categoría ADP (<i>issue</i>)	Descripción
1) Competencia/regulación	Corresponde al conjunto de expresiones de resistencia por parte de las empresas previamente establecidas que luchan contra la entrada de nuevas plataformas con el argumento de que las prácticas que implican constituyen una competencia desleal, lo que requiere una regulación en la materia
2) Empleo y condición laboral	Concierne al eje de las nuevas relaciones laborales acarreadas por las plataformas austeras. Aquí se enmarca en particular el debate en torno a la consideración, o no, de los empleados como contratados o autónomos
3) Política fiscal	Refiere a la activación de temas relacionados con la capacidad del Estado para controlar los ingresos de los proveedores de servicios y recaudar los impuestos sobre estos ingresos
4) Seguridad del trabajador	Este marco varía entre las garantías dadas al trabajador para el acceso a la atención médica y la sobreexposición de estos a posibles robos, asaltos y secuestros, entre otros

Fuente: elaboración propia a partir de Thelen (2018).

⁷ A fin de fomentar la transparencia en la investigación social, se ha puesto a disposición la base de datos utilizada en este trabajo (Replication Data) en el repositorio Harvard Dataverse. Esta puede consultarse de forma gratuita en el siguiente enlace: <https://doi.org/10.7910/DVN/EBKVAR>

La tipología de marcos a utilizar sigue, en términos generales, a la propuesta por Thelen (2018), quien ha probado su utilidad para diversos contextos nacionales.

Breve contextualización del caso: las problemáticas jurídicas de las plataformas austeras y la dificultad para su regulación en Costa Rica

La cuestión referente a la legislación laboral es vital para el presente y el futuro de las plataformas austeras. En términos internacionales, existe un avance respecto a la legislación de las plataformas, en particular sobre la existencia de una relación potencial de carácter laboral entre las empresas y los llamados “socios colaboradores” o “emprendedores de sí mismos”.

Asimismo, se ha presentado una larga lista de sentencias judiciales. Entre ellas, destaca la de *Uber France*, empresa que sería acusada de ejercer una influencia de tipo decisivo en la forma de la prestación del transporte en su disputa con la Asociación Profesional Elite Taxi y Uber France (Uber France SAS, 2018). Dos años después se realizó la sentencia de otro caso relevante, en España, donde el Tribunal Supremo de Justicia consideró a los repartidores como asalariados. El fallo se dirige específicamente a la empresa Glovo, la cual se consideraba como solo una intermediaria en la contratación de servicios. Aquí, la Sala Cuarta del Tribunal Supremo ratificó que la empresa es quien posee los activos esenciales para la actividad y fija las condiciones para que se lleve a término la labor (Glovoapp23 SL, 2020).

Por último, a principios de 2021 destacó el fallo en el Reino Unido, en donde se obtuvo una sentencia del Tribunal Supremo en la que se indica que existe una relación de dependencia, puesto que la empresa Uber no trabaja para el chofer, sino lo contrario. Luego de brindar un largo análisis al respecto, se hace un recuento de trece razones por las que la empresa Uber es la que brinda las condiciones en las que se realiza el trabajo, por lo que los choferes deberán contar con los derechos consagrados en la legislación laboral de esta nación (Uber BV v Aslam, 2018).

A pesar de estos antecedentes, en Costa Rica las plataformas digitales aún se encuentran en una zona gris laboral, ya que implica que no existe claridad respecto al tipo de regulación que debe aplicarse. Esto ha suscitado un amplio debate debido a la falta de una normativa que regule la actividad de las plataformas en Costa Rica. Desde su entrada en 2015, las empresas de plataformas austeras han funcionado en conveniencia de sus propios criterios, sin posibilidad de reclamo por parte de los trabajadores o de terceros que puedan verse afectados (Programa Estado de la Nación, 2019).

La Ley No. 8955 es crucial para estos temas, ya que es la encargada de regular la actividad de los taxis, y afirma que todo transporte remunerado de personas será considerado un servicio público. De ahí la razón central de la ilegalidad de Uber; razón principal por la que se han activado diversos ciclos de movilización política en torno a la existencia de competencia desleal, a raíz del nulo acopio de Uber a los requerimientos del transporte de personas en Costa Rica. Para laborar de forma legal en Costa Rica se precisa de una concesión administrativa, además de cumplir con los lineamientos establecidos en la Ley No. 8955 para operar como empresa de transporte. El Consejo de Transporte Público (CTP)⁸ es la entidad encargada de emitir los permisos.

A pesar de lo anterior, en la actualidad existen diversos proyectos de ley activos, relacionados con la regulación de las plataformas digitales y cuestiones afines. En esta línea, el proyecto de ley No. 21567 –presentado por la diputada del oficialista Partido Acción Ciudadana (PAC), Paola Vega–, inicialmente implicaba una regulación laboral de trabajadores de plataformas digitales, y añade un nuevo capítulo al código de trabajo, lo que permitiría una regulación laboral bien estipulada que tendría la posibilidad de frenar una parte significativa de las problemáticas señaladas anteriormente; esto, mediante el concepto de hiperterciarización laboral. No obstante, en un texto sustitutivo posterior se plantea que las empresas deberán inscribir a los trabajadores como independientes, acción que contradice al primer proyecto y puede llegar a expresar la labor de cabildeo realizada por las empresas dentro del proceso regulatorio.

De forma adicional, el proyecto de ley No. 21587 atañe a los servicios de transporte de personas bajo la modalidad de plataformas digitales. El objetivo de esta ley –además de regular jurídicamente a las plataformas digitales– busca generar una competencia leal y frenar las problemáticas anteriormente esgrimidas. De esta forma, dice posicionarse en un lugar intermedio entre los proyectos estatistas (21228) y aquellos que buscan el libre comercio (20951, 20518); sin embargo, el proyecto se centra en los usuarios y consumidores de la aplicación, y no en las personas “colaboradoras”.

La diputada Paola Vega Rodríguez cuenta con otro proyecto de ley en trámite que, si bien no ha contado con la misma relevancia pública del primero, es imperioso para avanzar en una mejor fiscalización del sector económico. El proyecto No. 22142 busca regular las comisiones que obtienen las plataformas digitales de reparto. Actualmente, las empresas de plataformas de reparto cobran una comisión por venta a restaurantes, la cual en muchos casos es superior a 30%.

⁸ Órgano con desconcentración máxima que regula y controla, en todo el territorio nacional, el transporte remunerado de personas en la modalidad de taxi.

Hasta el momento, ninguno de estos proyectos de ley cuenta con una verdadera participación ciudadana en su elaboración, y se encuentran atascados en una asamblea legislativa saturada por el contexto de crisis social, económica y política causado por la pandemia del Covid-19, que ha impuesto un orden de agenda enfocado en otros aspectos.

De esta forma, Costa Rica llega al 2021 sin una regulación aprobada para el sector de plataformas austeras. A seis años de la entrada de Uber (como primera empresa de este tipo con funcionamiento en el país), Didi y plataformas similares, aún son ilegales para el marco jurídico, a pesar de que en los inicios de 2020 se admitió contar con alrededor de 28 000 conductores activos y 971 000 usuarios (Avendaño, 2020).

Esta indefinición, como bien se ha argumentado en el estudio reciente de Artavia *et al.* (2020) sobre el caso costarricense, acarrea riesgos en términos de brechas sociales conforme al aumento de la informalidad laboral, a la falta de seguro médico o de cotización para el sistema de salud pública y al aumento de la conflictividad social, entre otros aspectos.

Resultados y análisis: tendencias de la protesta frente a las plataformas austeras en Costa Rica (2015-2020)

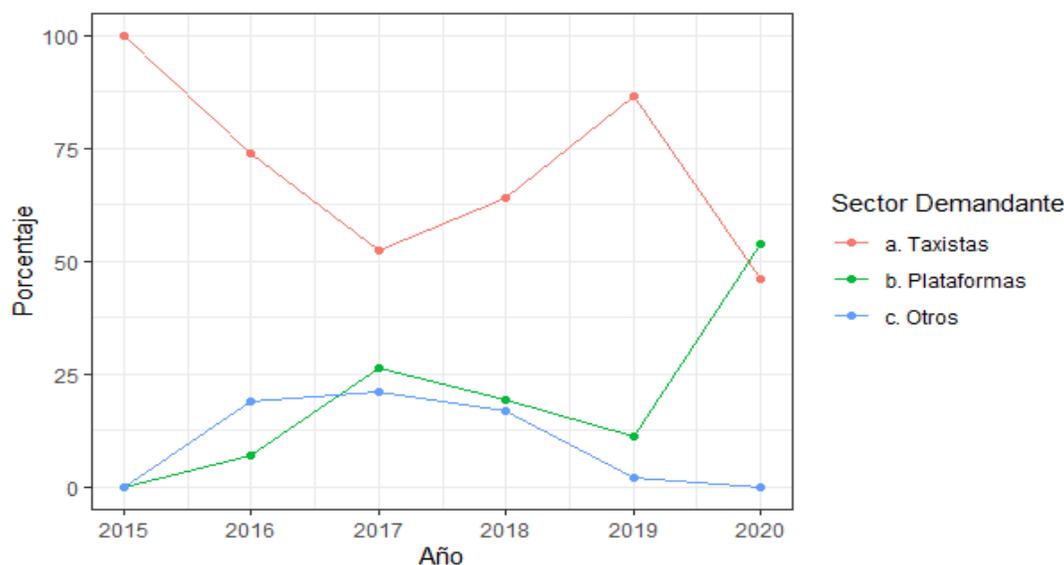
En Costa Rica, el conflicto entre las plataformas y el gremio de taxistas ha dado lugar a múltiples acciones colectivas; el análisis se remonta a 2015, año de la llegada de Uber al país. La nueva competencia que se dio a partir de la introducción de la aplicación implicó el comienzo de los choques entre el gremio de taxis y la empresa Uber. Por tanto, para el análisis de la protesta se debe considerar tanto la fuerza laboral perteneciente a las plataformas austeras como a las personas taxistas, actores clave.

La tendencia de los eventos de protesta muestra que el pico en las manifestaciones del gremio de taxistas sucedió en 2015, y luego de esto la cantidad de eventos de protesta fue a la baja (ver gráfica 2). Caso contrario es el del sector de plataformas, cuya tendencia ha ido en aumento a lo largo del tiempo, algo esperable debido a la nula organización inicial que presentaban los empleados recientemente contratados, y al crecimiento exponencial en la cantidad de empleados con el arribo de nuevas plataformas.

El auge en las movilizaciones del sector de plataformas austeras coincide con el declive de las protestas en el sector taxista. Mientras que para inicios de 2019 la cantidad de protestas de taxistas era abrumadoramente superior a la de plataformas

digitales, durante 2020 se muestra un panorama opuesto, en donde el sector de plataformas es el que toma la delantera.

Gráfica 2. Evolución de la protesta frente a las plataformas austeras según sector demandante, 2015-2020



N=164

Fuente: elaboración propia con base en Sáenz y Sánchez (2020).

Una de las razones del crecimiento exponencial de las protestas entre el año 2019 y el 2020 en el sector de plataformas austeras puede relacionarse con la llegada de la pandemia del Covid-19, sumado a la vitalidad que tomaron las plataformas de reparto para respetar el aislamiento social, por lo que se convirtieron en sectores esenciales; asimismo, se incrementaron los niveles de desempleo en Costa Rica, ya que se llegó a un histórico 24%, lo que desplazó a una gran masa laboral hacia la "economía colaborativa" (Programa Estado de la Nación, 2020)

El reparto ha permitido que las personas consideradas población de riesgo realicen sus compras habituales –más allá de la comida–, sin tener que salir de casa. En consecuencia, comenzaron a darse paros internacionales, en los que participaron repartidores de Costa Rica y otros países, como Brasil, Ecuador, Colombia, Argentina, Perú, Guatemala y España (Koringfield, 2020).

En cuanto a las manifestaciones por parte del gremio de taxistas, ha habido una clara caída en términos cuantitativos. Aunado a esto, también se ha dado un descenso en la cantidad de investigaciones académicas, a raíz de la baja en la algidez del conflicto "taxis versus Uber" con el paso del tiempo, el cual se mantiene en

“*impasse* político” tras la discusión de varios proyectos para su regularización en el Poder Legislativo.

A pesar de lo anterior, las manifestaciones no han cesado del todo. La razón de la continuidad en las protestas se vincula con la inclusión de nuevas plataformas digitales para el mismo trabajo del sector taxista (la llamada “OMNITaxi”), lo que ha generado una respuesta por parte del CTP, que aclara que este “no ha dado ningún tipo de aval o autorización, como tampoco nos ha sido solicitado, para que plataformas tecnológicas de carácter privado sean utilizadas por los concesionarios de taxi como una herramienta que facilite la comunicación entre usuarios y taxistas respecto a la solicitud de viajes” (Córdoba, 2020).

El conflicto es crucial, en vistas que la aplicación OMNITaxi cuenta con alrededor de 6 000 taxistas que se han incorporado a su plataforma, los cuales cobran tarifas menores a las establecidas. Estos conductores podrán ser sancionados por el uso de la plataforma, y podrían perder su contrato de concesión como taxistas. Ante este conflicto, y las protestas de taxistas que reclaman su resolución, el CTP afirmó estar elaborando un plan para que los taxistas tengan mejores herramientas tecnológicas.

Los actores colectivos pertenecientes al sector de plataformas digitales no tienen una larga trayectoria de lucha o conocimiento de las dinámicas institucionales de protesta, mientras que el gremio de taxistas sí (en términos de acciones colectivas); esto, en tanto el sector ha formado parte importante de las coyunturas más álgidas en la historia política reciente de Costa Rica (Hernández, 2013).

Esto se ve reflejado en los datos de la tabla 4, en la que se puede observar una baja incidencia de acciones colectivas “institucionales”, como las reuniones con autoridades por parte del sector de plataformas (3,7%), y una predominancia de repertorios “de calle”, como las marchas y concentraciones, las cuales en conjunto representan 62,9% de la movilización de este sector.

En contraste, el sector de taxistas presenta un repertorio amplio que, si bien contiene una predominancia de acciones directas, resulta más variado en comparación con el sector de plataformas. Entre las acciones recurrentes –además de las acciones callejeras– se encuentran las asambleas, las declaraciones públicas, las denuncias ante entidades y las reuniones con autoridades. No se registran casos de ciberacciones, lo cual se podría explicar por la antigüedad del gremio y la preferencia por recursos de protesta más tradicionales.

Por último, en el sector de “otros” se encuentra una constelación diversa de actores demandantes que van desde asociaciones de consumidores y cámaras empresariales hasta grupos organizados de la sociedad civil y sindicatos de

trabajadores. A pesar de la diversidad, estas organizaciones han optado por tomar partida, sobre todo, a través de las declaraciones públicas en medios (52,6%).

Tabla 4. Repertorios de acción colectiva en la protesta frente a las plataformas austeras, según sector demandante

Repertorio	Sector demandante					
	Taxistas		Plataformas		Otros	
	%	N	%	N	%	N
Asamblea	5,9	7	3,7	1	5,3	1
Bloqueo	12,7	15	3,7	1	5,3	1
Ciberacciones	0	0	0	0	10,5	2
Concentración	20,3	24	25,9	7	5,3	1
Declaración pública	17,8	21	14,8	4	52,6	10
Denuncia ante entidades	7,6	9	7,4	2	10,5	2
Huelga de hambre	0	0	3,7	1	0,0	0
Marcha	22,9	27	37,0	10	5,3	1
Reunión con autoridades	12,7	15	3,7	1	0,0	0
Otros	0	0	0	0	5,3	1
Total	100	118	100	27	100	19

Fuente: elaboración propia con base en Sáenz y Sánchez (2020).

En cuanto a las demandas (ver tabla 5), las del sector de plataformas muestra una tendencia a estar estrictamente ligadas a sus condiciones económicas del momento; es decir, constituyen demandas puramente circunstanciales, e incluso reactivas ante el escalamiento del conflicto en determinados momentos. La principal demanda de este sector se vincula con la defensa del trabajo y las condiciones laborales (59,3%).

Esto puede responder a una falta de bagaje político respecto a la importancia de la legislación, o bien, a la intervención del gobierno para la labor económica en cuanto a la regulación de la actividad. A esta línea de interpretación se le puede sumar que la fuerza laboral de plataformas se considera como una fuerza de tránsito, en la que no necesariamente se ve su labor a largo plazo, a diferencia del sector taxista, en donde se ha institucionalizado su labor como un oficio más.

Existe un claro contraste con el sector de taxistas, cuyos reclamos dirigidos al plano institucional superan a los reclamos en torno a las condiciones laborales (28,8%). Aquí predominan las demandas de posicionamiento a favor o en contra de leyes, reglamentos, planes o decretos (33,9%), las cuales han referido sobre todo a

pronunciamientos ante los distintos intentos del Poder Ejecutivo por establecer marcos regulatorios para el funcionamiento de las plataformas en el país. Resulta destacable la cantidad de solicitudes de intervención del gobierno (16,9%), sumada a la demanda de fiscalización de la función pública y rendición de cuentas (15,3%), lo que sigue la línea de oposición a la regulación de las plataformas, aunque por distintos medios.

Tabla 5. Principales demandas en la protesta frente a las plataformas austeras, según sector demandante

Demanda AEP	Sector demandante					
	Taxistas		Plataformas		Otros	
	%	N	%	N	%	N
Defensa del trabajo y las condiciones laborales	28,8	34	59,3	16	5,3	1
En favor o en contra de leyes, reglamentos, planes o decretos	33,9	40	3,7	1	31,6	6
Fiscalización de la función pública y rendición de cuentas	15,3	18	29,6	8	26,3	5
Intervención de gobierno	16,9	20	0	0	5,3	1
Mejora o defensa en el acceso, calidad y costo de los servicios públicos	1,7	2	0	0	21,1	4
Otras	3,4	4	7,4	2	10,5	2
Total	100	118	100	27	100	19

Fuente: elaboración con base en Sáenz y Sánchez (2020).

Aunado a lo anterior, la diversificación de las dinámicas de protesta de taxistas en relación con los trabajadores de plataformas se vislumbra de forma clara cuando se trata de las entidades demandadas. El sector de taxistas tiene un amplio conocimiento respecto a las diversas formas de ejercer presión, por lo que dirige su descontento a entidades variadas que van más allá de los gobiernos y las empresas; es el caso del sector de plataformas (ver tabla 6). Así, la gran parte de sus protestas se concentra en la apelación al gobierno central (33,9%); sin embargo, hay que destacar que también se ha buscado ejercer presión en el Poder Legislativo (19,5%), en el Poder Judicial (13,6%), e incluso directamente en la figura de la Presidencia de la República (11,9%).

Tabla 6. Entidades demandadas en la protesta frente a las plataformas austeras, según sector demandante

Entidad demandada	Sector demandante					
	Taxistas		Plataformas		Otros	
	%	N	%	N	%	N
Gobierno en general	33,9	40	55,6	15	47,4	9
Empresas privadas	0,8	1	33,3	9	0,0	0
Instituciones reguladoras	6,8	8	0,0	0	5,3	1
Ministerios	8,5	10	0,0	0	10,5	2
Poder Judicial	13,6	16	3,7	1	15,8	3
Poder Legislativo	19,5	23	0,0	0	0,0	0
Presidencia de la República	11,9	14	3,7	1	10,5	2
Otras	5,1	6	3,7	1	10,5	2
Total	100	118	100	27	100	19

Fuente: elaboración con base en Sáenz y Sánchez (2020).

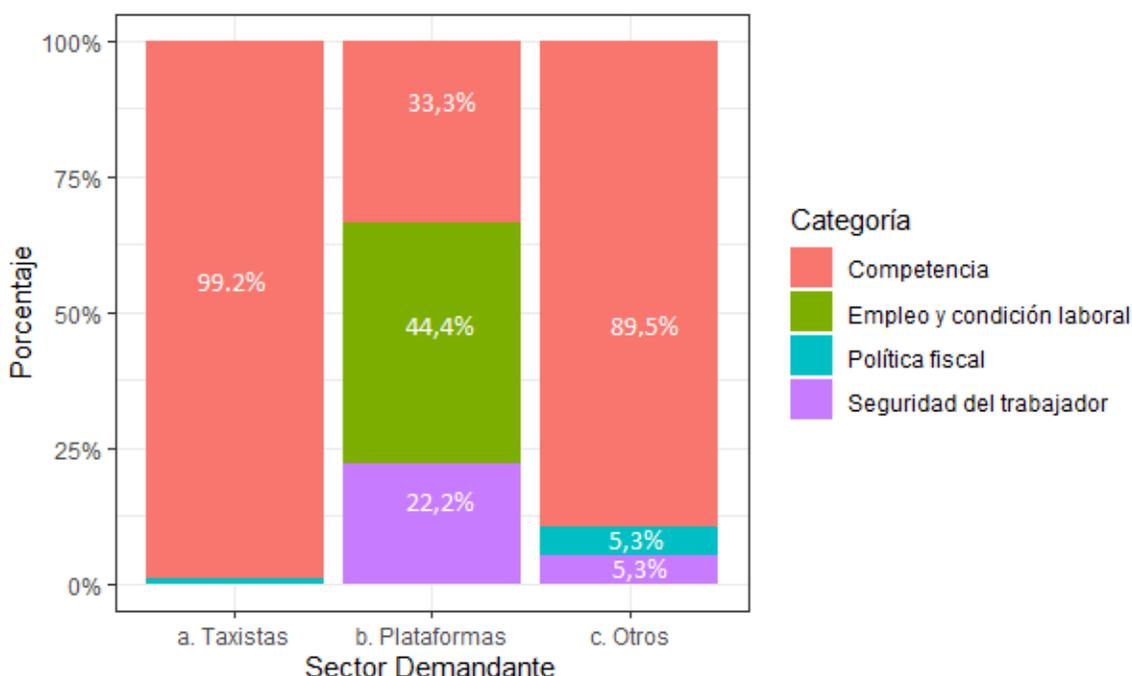
Por otra parte, las protestas del sector de plataformas han sido dirigidas a la empresa de Uber (33,3%), la cual ha logrado llegar a más de 900 mil usuarios en Costa Rica, 28 000 conductores, y más de 200 millones de viajes, lo que constituye un verdadero monopolio (Avendaño, 2020). En un comunicado oficial, Uber manifestó que Costa Rica es un país que brinda buenas condiciones para su actividad, y se percibe como un garante de trabajo y seguridad en un momento en el que el país sobrepasa 20% de desempleo, lo que la posiciona como una empresa fundamental para la reactivación económica del país (Uber Costa Rica, 2020).

A pesar de que no se ha logrado terminar el monopolio de Uber, a partir de 2018 se han incorporado plataformas alternativas de transporte de personas, como InDriver y Beego. Asimismo, en 2019 llegó a Costa Rica la empresa china Didi Chuxing Technology Co., principal competidora de Uber en el mercado de plataformas de transporte a nivel global. Este ingreso de nuevas plataformas al país tiene la potencialidad de transformar el mercado en un oligopolio; sin embargo, aún debe verse el impacto que este tenga respecto a los repertorios de protesta. De acuerdo con lo anterior, las empresas extranjeras han terminado por desplazar a las plataformas austeras de origen nacional (como Go Pato) o regional (como la centroamericana Hugo).

Para cerrar, en cuanto al plano discursivo, el ADP aplicado (ver gráfica 3) muestra que en el sector de taxistas la totalidad de sus demandas se ha enmarcado en torno a la cuestión de la competencia (99,2%). En términos generales, el gremio

reclama la existencia de una competencia desleal y se posiciona en contra de la legalización de las plataformas de transporte. Este reclamo ha logrado cooptar prácticamente todos los reclamos del sector taxista, con lo que desplaza algunos marcos que tenían más antigüedad, como aquellos vinculados al cese de taxistas irregulares, conocidos como “porteadores”, a raíz de un conflicto fuerte durante el año 2012 (Gómez y Cerdas, 2019).

Gráfica 3. Marcos discursivos de las demandas en la protesta frente a las plataformas austeras, según sector demandante



N=164

Fuente: elaboración con base en Sáenz y Sánchez (2020).

La vía institucional y las presiones puntuales han formado parte de una agenda para lograr desmontar el funcionamiento de empresas como Uber en el país. La apelación a la “judicialización del conflicto” ha sido una estrategia seguida por este sector en diversas latitudes (Thelen, 2018).

Respecto al sector de plataformas, aunque hay una diversificación en el enmarcado de las demandas, los resultados muestran un claro énfasis en la crítica a las nuevas relaciones laborales, que devienen de la incertidumbre de la inserción en el trabajo digital (44,4%). En segundo lugar, se encuentran las demandas dirigidas a cuestiones de competencia (33,3%), y en tercero las que corresponden con

cuestiones de la seguridad de los trabajadores digitales (22,2%). La notable relevancia de esta última demanda en relación con el gremio de taxistas no es sorpresa, debido –entre otras cosas– al escalamiento físico del conflicto con los taxistas, además de la subcontratación y la ausencia de garantías sociales. Aunado a esto, los ritmos acelerados que ha impuesto el exceso de oferta durante la pandemia por el Covid-19 ha ocasionado el incremento de la preocupación por los riesgos en materia de salud (Koringfield, 2020).

Por último, ya que en el sector de “otros actores” predominan las demandas de asociaciones de consumidores, el gran porcentaje enmarcado en torno al eje de competencia (89,5%) responde en parte al alineamiento de estos grupos con los intereses de las empresas de plataformas bajo el alegato de la autonomía de la voluntad y la libertad para decidir del consumidor.

Conclusiones

El objetivo del presente trabajo ha sido ofrecer un primer acercamiento teórico y empírico a la protesta social a raíz de la entrada de las plataformas digitales austeras, con referencia específica al caso de Costa Rica entre 2015 y 2020. A partir de la propuesta metodológica que combina el AEP y el ADP, se ha establecido un mapeo de esta nueva dinámica contenciosa, lo que abre nuevas posibilidades analíticas y metodológicas para futuros trabajos.

Los resultados del análisis estadístico descriptivo permiten trazar patrones de movilización política respecto a los actores demandantes, los repertorios de acción colectiva, la dirección de los reclamos y los marcos de las demandas, con diferencias claras entre los distintos sectores que han formado parte de este campo de disputa.

De entre los principales hallazgos, cabe destacar los cambios observados en la protesta frente a las plataformas austeras en Costa Rica a lo largo del tiempo, desde la entrada en funcionamiento de la empresa Uber en el país; esto, en tanto la dinámica contenciosa ha pasado de estar totalmente dominada por el sector tradicional de taxistas a evidenciar la entrada de nuevos actores (como los trabajadores de plataformas y algunos grupos de la sociedad civil), los cuales han vuelto más complejo el panorama de acción para el gobierno costarricense en términos de regulación y, por tanto, a incorporar nuevas demandas y arenas decisorias dentro del sistema político.

Bajo este contexto, el gremio de taxistas –actor relevante en las coyunturas políticas álgidas de Costa Rica, al menos durante los últimos treinta años– ha seguido una estrategia de política de corte amplio que incluye variedad en los repertorios de

movilización, diversidad en los focos de presión (Poder Ejecutivo, Poder Legislativo, Poder Judicial, Ministerios, entre otros) y centralidad en el eje de la competencia en el mercado de transporte de pasajeros.

Dentro del período de estudio, el sector de las plataformas austeras evidencia un proceso de aprendizaje institucional, organizacional y gremial que, si bien ha repercutido en una gama más reducida de tipos de acción colectiva, entidades demandadas y reclamos, presenta mayor complejidad en el enmarcado de las demandas, las cuales trascienden el eje de la competencia e introducen problemáticas al debate público; a saber, las relativas al régimen de empleo, las condiciones laborales y la seguridad de los trabajadores de estas plataformas.

Este trabajo ha querido constituir un primer aliciente para fomentar la reflexión en torno a los impactos de la llamada “cuarta revolución industrial” y la economía compartida, a través de una metodología clásica dentro de los estudios de la protesta. Se espera que en el futuro este ejercicio pueda contribuir al diálogo y al examen comparativo en la región latinoamericana.

Referencias bibliográficas

- Almeida, Paul. (2020). *Movimientos sociales: la estructura de la acción colectiva*. CLACSO: Buenos Aires.
- Alvarado, A. (2016). Protestas. Una contribución del Instituto de Investigaciones Sociales (IIS-UCR) a la investigación de los movimientos sociopolíticos en Costa Rica. *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 42(1), pp. 565-70. <https://doi.org/10.15517/aeca.v42i1.26972>
- Artavia, L.; Tristán, L.; Siles, I. y Ross, I. (2020). *Plataformas digitales y precarización laboral en Costa Rica. El caso de Uber y repartidores*. San José, Costa Rica: Friedrich-Ebert-Stiftung (FES). <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/fesamcentral/17349.pdf>
- Avendaño, M. (9 de setiembre de 2020). Uber revela nuevos datos: tiene 28.000 conductores y 971.000 usuarios en Costa Rica. *El Financiero*. <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/uber-revela-nuevos-datos-tiene-28000-conductores/J6S7DK37QJFXFMCZTABBMO65Z4/story/>
- Bennett, W. L. y Segerberg, A. (2012). The Logic of Connective Action: Digital Media and the Personalization of Contentious Politics. *Information, Communication & Society*, 15(5), pp. 739-68. <https://doi.org/10.1080/1369118X.2012.670661>
- Borowiak, C. y Ji, M. (2019). Taxi Co-Ops Versus Uber: Struggles for Workplace Democracy in the Sharing Economy. *Journal of Labor and Society*, 22(1), pp. 165-85. <https://doi.org/10.1111/wusa.12388>.
- Bravo, F. (2018). Reclamaciones de consumidores contra empresas transnacionales peer-to-peer: el caso de los términos y condiciones de Uber en América Latina. *Temas de Protección y Defensa del Consumidor*, pp. 1-15. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3200576

- Bridle, J. (2018). *New Dark Age: Technology, Knowledge, and the End of the Future*. London: Verso.
- Castells, M. (2015). *Networks of Outrage and Hope: Social Movements in the Internet Age*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Chandler, D. y Fuchs, C. (eds.) (2019). *Digital Objects, Digital Subjects: Interdisciplinary Perspectives on Capitalism, Labour and Politics in the Age of Big Data*. London: University of Westminster Press.
- Cheng, D. (2014). Is Sharing Really Carling? A Nuanced Introduction to the Peer Economy. *Policy Primer*, pp. 1-28. <https://static.opensocietyfoundations.org/misc/future-of-work/the-sharing-economy.pdf>
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2015). *Informe sobre el Proyecto de Real Decreto de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor*. (IPN/CNMC/0012/15). <https://www.cnmc.es/file/127215/download>
- Córdoba, J. D. (29 septiembre de 2020). MOPT y Consejo de Transporte Público chocan sobre uso de 'app' para taxis rojos. *La Nación*. <https://www.nacion.com/el-pais/servicios/mopt-y-consejo-de-transporte-publico-chocan-sobre/BSHOY7YDMJFY3D3RK5YXDWQTEY/story/>
- Corporación Latinobarómetro. (2018). *Informe Latinobarómetro 2018*. Santiago de Chile: Latinobarómetro. https://www.latinobarometro.org/latdocs/INFORME_2018_LATINOBAROMETRO.pdf
- Couldry, N. y Mejías, U. (2019). *The Costs of Connection: How Data is Colonizing Human Life and Appropriating it for Capitalism*. Stanford, CA: Stanford University Press.
- Davis, G. (2016). What Might Replace the Modern Corporation? Uberization and the Web Page Enterprise. *Seattle University Law Review*, 39(2), pp. 501-515.
- Dudley, G.; Banister, D. y Schwanen, T. (2017). The Rise of Uber and Regulating the Disruptive Innovator. *The Political Quarterly*, 88(3), pp. 492-99. <https://doi.org/10.1111/1467-923X.12373>.
- Fuchs, C. (2014). *Digital Labour and Karl Marx*. New York: Routledge, Taylor & Francis Group.
- Fuchs, C. y Fisher, E. (2015). Introduction: Value and Labour in the Digital Age. En E. Fisher y C. Fuchs (eds.), *Reconsidering Value and Labour in the Digital Age* (pp. 3-25). Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Fuchs, C. y Sandoval, M. (2014). Digital Workers of the World Unite! A Framework for Critically Theorising and Analysing Digital Labour. *tripleC: Communication, Capitalism & Critique. Open Access Journal for a Global Sustainable Information Society*, 12(2), pp. 486-563. <https://doi.org/10.31269/triplec.v12i2.549>.
- Gerring, J. (2006). *Case Study Research: Principles and Practices*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Glovoapp23 SL, 805/2020 (Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Social Pleno, 2020).
- Gómez, S. y Cerdas, M. (2019). *La voz social: acciones colectivas en Costa Rica entre enero de 1992 y agosto de 2019*. Ponencia presentada como investigación base para el Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible 2019 (no. 25), Capítulo: Fortalecimiento de la Democracia Costa Rica. San José: CONARE. <http://repositorio.conare.ac.cr/handle/20.500.12337/7849>
- Hernández, E. (2013). Un estudio desde la ciencia política de la mediación en Centroamérica: el caso de Costa Rica. *Política y Sociedad*, 50(1), pp. 113-144. https://doi.org/10.5209/rev_POSO.2013.v50.n1.39346

- Hutter, S. (2014). Protest Event Analysis and Its Offspring. En D. Della Porta (ed.), *Methodological Practices in Social Movement Research* (pp. 335-67). Oxford: Oxford University Press.
- Hutter, S. (2019). Exploring the Full Conceptual Potential of Protest Event Analysis. *Sociological Methodology*, 49(1), pp. 58-63. <https://doi.org/10.1177/0081175019860239>
- Jungherr, A., Rivero, G., y Gayo-Avello, D. (2020). Digital Media and Collective Action. En A. Jungherr, G. Rivero y D. Gayo-Avello (eds.), *Retooling Politics: How Digital Media Are Shaping Democracy* (pp. 132-57). Cambridge: Cambridge University Press.
- Koopmans, R. y Rucht, D. (2002). Protest Event Analysis. En B. Klandermans y S. Staggenborg (eds.), *Methods of Social Movement Research, Social Movements, Protest, and Contention* (pp. 231-259). Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Koopmans, R. y Statham, P. (1999). Political Claims Analysis: Integrating Protest Event and Political Discourse Approaches. *Mobilization: An International Quarterly*, 4(2), pp. 203-21. <https://doi.org/10.17813/maiq.4.2.d759337060716756>
- Koringfield, S. (2020) Los riesgos psicosociales de repartidores de plataformas digitales en la situación de pandemia. En J. C. Neff (ed.), *Pandemia y riesgos psicosociales en el trabajo. Una mirada interdisciplinaria y la experiencia sindical* (pp. 99-106). Buenos Aires: Homo Sapiens.
- Latinobarómetro Database. Opinión Pública Latinoamericana, Corporación Latinobarómetro (<https://www.latinobarometro.org/>). Bajo la coordinación de la Dra. Marta Lagos, 1995-2018.
- Lindekilde, L. (2014). Discourse and Frame Analysis: In-Depth Analysis of Qualitative Data in Social Movement Research. En D. Della Porta (ed.), *Methodological Practices in Social Movement Research* (pp. 195-227). Oxford: Oxford University Press.
- Marr, B. (2020). *Tech Trends in Practice: The 25 Technologies that are Driving the 4th Industrial Revolution*. United Kingdom: Wiley.
- Meyer, G. y Shaheen, S. (eds). (2017). *Disrupting Mobility: Impacts of Sharing Economy and Innovative Transportation on Cities*. New York: Springer.
- Nicoletti, B. (2020). *Procurement 4.0 and the Fourth Industrial Revolution. The Opportunities and Challenges of a Digital World*. Switzerland: Palgrave Macmillan.
- Programa Estado de la Nación. (2019). *Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible 2019 (no. 25)*. San José: CONARE. <https://estadonacion.or.cr/informes/>
- Programa Estado de la Nación. (2020). *Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible 2020 (no. 26)*. San José: CONARE. <https://estadonacion.or.cr/informes/>
- Protestas. (2019). *Guía de Codificación AEP*. San José: IIS-UCR. <https://protestas.iis.ucr.ac.cr/publicaciones/173>
- Protestas. Base de datos de acciones colectivas, Instituto de Investigaciones Sociales (<https://protestas.iis.ucr.ac.cr/>). Bajo la coordinación del M.A. Ronald Sáenz Leandro, Universidad de Costa Rica, 2013-2021.
- Pruchnic, J. y Ceraso, A. (2020). Platform Utopianism after Democracy. En J. Jones y M. Trice (eds.), *Platforms, Protests, and the Challenge of Networked Democracy* (pp. 17-37). Cham: Springer International Publishing.
- Ravenelle, A. (2019). *Hustle and Gig: Struggling and Surviving in the Sharing Economy*. Oakland, California: University of California Press.

- Rucht, D. y Neidhardt, F. (1998). Methodological Issues in Collecting Protest Event Data: Units of Analysis, Sources and Sampling, Coding Problems. En D. Rucht, R. Koopmans, y F. Neidhardt (eds.), *Acts of Dissent: New Developments in the Study of Protest* (pp. 65-89). Lanham, MD: Rowman & Littlefield.
- Sadin, É. (2018). *La humanidad aumentada: la administración digital del mundo*. Ciudad Autónoma Buenos Aires: Caja Negra.
- Sadin, É. (2020). *La inteligencia artificial o el desafío del siglo: anatomía de un antihumanismo radical*. Ciudad Autónoma Buenos Aires: Caja Negra.
- Sáenz, R. y Sánchez, R. (2020). "Replication Data for: From Technological Disruption to Political Mobilization: An Approach to Social Protest on Lean Platforms". *Harvard Dataverse*, V1. <https://doi.org/10.7910/DVN/EBKVAR>
- Schor, J., y Attwood-Charles, W. (2017). The "Sharing" Economy: Labor, Inequality, and Social Connection on for-Profit Platforms. *Sociology Compass*, 11(8), pp. 1-16. <https://doi.org/10.1111/soc4.12493>.
- Schor, J.; Attwood-Charles, W.; Cansoy, M.; Ladegaard, I. y Wengronowitz, R. (2020). Dependence and Precarity in the Platform Economy. *Theory and Society*, 49(5-6), pp. 833-861. <https://doi.org/10.1007/s11186-020-09408-y>
- Schroeder, W. (2017). La estrategia alemana Industria 4.0: el capitalismo renano en la era de la digitalización. Madrid: Friedrich-Ebert-Stiftung. http://fes-madrid.org/media/2017_FESpublicaciones/FES_Industria_4.0.pdf
- Schwab, K. (2016). *La cuarta revolución industrial*. Barcelona: Editorial Debate.
- Seidl, T. (2020). The Politics of Platform Capitalism: A Case Study on the Regulation of Uber in New York. *Regulation & Governance*, 14(4), pp. 1-18. <https://doi.org/10.1111/rego.12353>.
- Serafin, M. (2019). Contesting the Digital Economy: Struggles Over Uber in Poland. En S. Schiller-Merkens y P. Balsiger (eds.), *The Contested Moralities of Markets* (pp. 187-201). Bingley: Emerald Publishing.
- Sierra, F. y Gravante, T. (eds.) (2018). *Networks, Movements and Technopolitics in Latin America*. New York: Springer.
- Snow, D. (2013). Case Studies and Social Movements. En D. A. Snow, D. Della Porta, B. Klandermans, y D. McAdam (eds.), *The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Social and Political Movements* (pp. 1-4). Oxford, UK: Blackwell Publishing Ltd.
- Srnicek, N. (2017). *Platform Capitalism*. Cambridge, UK: Polity Press.
- Srnicek, N. y Williams, A. (2016). *Inventing the Future: Postcapitalism and a World Without Work*. London: Verso.
- Sundararajan, A. (2016). *The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.
- Thelen, K. (2018). Regulating Uber: The Politics of the Platform Economy in Europe and the United States. *Perspectives on Politics*, 16(4), pp. 938-53. <https://doi.org/10.1017/S1537592718001081>.
- Tilly, C. y Tarrow, S. (2015). *Contentious Politics*. New York: Oxford University Press.
- Trice, M. y Jones, J. (2020). The Challenge of Networked Democracy. En J. Jones y M. Trice (eds.), *Platforms, Protests, and the Challenge of Networked Democracy* (pp. 1-13). Cham: Springer International Publishing.
- Uber BV v Aslam, EWCA Civ 2748 (Sentencia del Tribunal de Apelación del Reino Unido, 2018).
- Uber Costa Rica (5 de agosto de 2020) Uber envía carta abierta a Costa Rica. *Uber newsroom*. <https://www.uber.com/es-CR/newsroom/uber-envia-carta-abierta/>

- Uber France SAS, C-320/16 (Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, 2018).
- Van Dijck, J. (2013). *The Culture of Connectivity: A Critical History of Social Media*. Oxford: Oxford University Press.
- Van Dijck, J.; Poell, T. y Waal, M. (2018). *The Platform Society: Public Values in a Connective World*. Oxford: Oxford University Press.
- Vieira, K. C.; Carvalho, E. G.; Sugano, J. Y. y do Prado, J. W. (2018). The Impact of Network Externalities on Acceptance and Use of an App of Peer-to-peer Platform: a Study with Uber Users. *Revista Gestão & Tecnologia*, 18(3), pp. 23-46.
- Wyman, K. (2017). Taxi Regulation in the Age of Uber. *New York University Journal of Legislation and Public Policy*, 20(1), pp. 1-100.

Este artículo es de acceso abierto. Los usuarios pueden leer, descargar, distribuir, imprimir y enlazar al texto completo, siempre y cuando sea sin fines de lucro y se cite la fuente.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO:

Sáenz Leandro, R. A. y Sánchez Moreno, R. L. (2021). De la disrupción tecnológica a la movilización política: una aproximación a la protesta social frente a las plataformas austeras. *Paakat: Revista de Tecnología y Sociedad*, 11(21). <http://dx.doi.org/10.32870/Pk.a11n21.606>

* Politólogo e investigador del Instituto de Investigaciones Sociales (IIS) de la Universidad de Costa Rica (UCR). Correo electrónico: ronald.saenz@ucr.ac.cr

** Sociólogo y asistente de investigación del Instituto de Investigaciones Sociales (IIS) de la Universidad de Costa Rica (UCR). Correo electrónico: roberto.sanchezmoreno@ucr.ac.cr