

RESEÑA DE LIBROS

Natalia Radetich (2022). *Cappitalismo. La uberización del trabajo*

México: Siglo XXI Editores, 304 p. ISBN: 978-607-03-1274-8

Esteban Suárez Buendía*

Programa Nacional Estratégico de Agentes Tóxicos y Procesos Contaminantes del CONAHCYT, México

suarezb.esteban@gmail.com

En México, hace 107 años se luchó y conquistó el límite de la jornada laboral a ocho horas y el día de descanso; hace 81 años se logró la creación del Seguro Social como un servicio público nacional con carácter obligatorio y aportes patronales para garantizar seguros de invalidez, vejez, maternidad, accidentes y enfermedades del trabajo. Desde 2013 –como se detalla en este libro–, el *ciberproletariado* se conecta a la plataforma digital de un empleador que gestiona remotamente turnos de tiempo indefinido (que promedian entre 10 y 12 horas) y se pagan a destajo, cotizados según el cálculo opaco de un algoritmo; un empleador que no los reconoce como sus trabajadores sino como sus “socios” sin derechos y con la corresponsabilidad de aportar con su bolsillo los medios de producción (automóviles, *smartphones*, planes de datos, sus cuerpos, sus habilidades de amabilidad y servicio) para el funcionamiento de la *app*; un empleador que mapea y se apropia de la ciudad y su infraestructura sostenida con recursos públicos como arena productiva total, sin contribuir a las arcas públicas; que extrae los recursos y dineros locales de consumidores,

* Licenciado en Antropología Social (Escuela Nacional de Antropología e Historia). Investigador asociado en el Programa Nacional Estratégico de Agentes Tóxicos y Procesos Contaminantes del CONAHCYT.

trabajadores y territorios, recolocándolos en los países del centro y los paraísos del sistema financiero.

Uber, la emblemática *app* de transporte privado de pasajeros, ¿es signo de regresión o de innovación disruptiva? La autora de *Capitalismo* –doctora en Antropología por la UNAM y profesora-investigadora en la UAM-I– tiene la habilidad de penetrar en lo novedoso sin dejarse llevar por el novedadismo, y ofrece un argumento del que se puede deducir que la *uberización* representa la instauración de un nuevo horizonte en el mundo laboral a través de las plataformas digitales que marcha a tres velocidades. Primero, profundiza tendencias previas del capitalismo (tendencia a la informalización del trabajo, al aislamiento de los trabajadores). Simultáneamente, hace resurgir y normaliza condiciones generalmente superadas, como la no garantía del día de descanso. Y a la par, se basa en elementos hasta hace poco inéditos, como la dirección y vigilancia algorítmica del trabajo (p. 249-250).

La autora se propone desentrañar y examinar las pautas elementales de la nueva forma de explotación digital del trabajo. Para ello, toma como caso de estudio a Uber, como lugar de observación la Ciudad de México y como sus interlocutores a los conductores de la empresa, uno de los sectores menos precarios de los trabajadores de plataformas. Situada desde la tercera ciudad más activa en operaciones para la *app* a escala global, analiza tanto la dimensión local como la dimensión transnacional de esta plataforma (p. 22, 80). El cuerpo de la investigación es resultado de una extensa revisión y análisis documental sobre el trabajo en el capitalismo de plataformas, así como de una investigación etnográfica llevada a cabo entre marzo de 2019 y noviembre de 2021. La combinación de un heterogéneo repertorio metodológico le otorga al libro una perspectiva multidireccional. En su trabajo de campo presencial y digital combina la observación participante, entrevistas abiertas con una treintena de conductores de Uber y taxis, interacciones en seis grupos de Facebook de trabajadores de Uber, la revisión de los documentos empresariales-legales de la plataforma, una exploración en la *app* exclusiva para *drivers* y la realización de un sondeo electrónico respondido por conductores de Uber, entre otros métodos.

Desde la introducción al texto, Natalia Radetich nos presenta el término “*appropriación*” que orienta su estudio y con el que sagazmente nombra al “régimen de poder y acumulación de capital que ponen en juego las plataformas digitales de trabajo” (p. 22). Además, ofrece reflexiones metodológicas sobre su trabajo de campo. A esto le siguen 15 apartados que abordan uno a uno los principales rasgos de la *appropriación*; y, finalmente,

unas palabras sobre la resistencia organizada que los trabajadores en la Ciudad de México oponen al capitalismo de plataformas.

La dedicatoria del libro se ofrece a las y los trabajadores de Uber; si bien una dedicatoria no es una invitación al uso, ¿es un material accesible y dirigido a “ellos” o de qué tipo de libro se trata? En el modo de exposición del texto, que la autora define como un ensayo-investigación, hay un notable esfuerzo en la claridad y fluidez de la escritura que, sin sacrificar rigurosidad ni tratarse de una obra de divulgación, no restringe su lectura a especialistas en las ciencias sociales. Además, la autora ofrece rutas que podrían mejorar las condiciones de los trabajadores. Sin embargo, la pregunta supone que sabemos quiénes son “ellos”.

Uno de los aportes de la obra es haber realizado un sondeo con 315 conductores a fin de “esbozar un perfil sociodemográfico de la composición de la fuerza de trabajo de la *app*” en la metrópoli (p. 21). Entre otros factores, este ejercicio revela que Uber se caracteriza por explotar a una heterogeneidad de sujetos (actrices, ingenieros, hojalateros, estudiantes, jóvenes, jubilados, personas sin escolaridad o con doctorado) que en su diferencia guardan la comunión de pertenecer a lo que la autora define como “la multitud excluida”: los desempleados y subempleados que componen el creciente ejército laboral de reserva, y parte del ejército activo cuya precariedad lo mantiene a la caza de ingresos suplementarios (p. 90-91). Por otro lado, resalta que una parte de quienes practicaban profesiones que hasta hace poco eran consideradas estables (abogados, ingenieros, arquitectos de las clases medias) tienden a convertirse en trabajadores informales no calificados bajo el *cappitalismo* (p. 100).

El libro tiene la virtud de hilar simultáneamente múltiples sensibilidades y tradiciones, dirigidas a desentrañar las formas que asume el trabajo en el *cappitalismo*. Su aguda mirada antropológica se despliega en lo que yo identifico como cinco miradas.

A través de una mirada geopolítica, se precisa cómo el desembarque de Uber en las sociedades y ciudades donde opera detona un proceso de “mundialización confrontativa” (p. 65). El capital transnacional genera choques interclasistas entre taxistas y “ubers”, evade las regulaciones locales de su ramo (de transportes) al presentarse como una empresa de tecnología, usufructúa infraestructura pública y evade los impuestos locales al tener su domicilio fiscal en los Países Bajos, y deslocaliza los conflictos locales al regirse por la legislación neerlandesa (donde deben ser dirimidos). En la Ciudad de México, la empresa ha negociado los intentos de regulación a su favor, externalizando la carga fiscal a los conductores y usuarios. Estos procesos muestran que el

modelo de Uber, la empresa con más trabajadores en el mundo, se caracteriza por hacer simultáneamente una apropiación de los bienes públicos y fuerzas de trabajo humanas diseminadas transnacionalmente en más de 70 países, y una concentración estadounidense de la ganancia (p. 32). Asimismo, el control unilateral que mantiene Uber sobre la plataforma —sin intervención de los trabajadores o gobiernos de los lugares donde opera— refuerza la vieja tendencia a la dependencia tecnológica de los países periféricos frente a los países centrales, que poseen mayoritariamente la tecnología digital en el *cappitalismo* (p. 34).

En segundo lugar, hay un esfuerzo que atraviesa el libro: la desmitificación de la incorporeidad de las nuevas tecnologías informáticas y su mundo. Frente a la pregonada centralidad del trabajo inmaterial en los procesos productivos digitalmente mediados que dependerían más del intelecto, la afectividad y el alma, en sustitución del trabajo material, la autora rompe con el dualismo cartesiano (p. 201). Nos explicita al cuerpo conductor en sus fuerzas y desgaste íntegro, de nervios, músculos, habla, pensamiento, amabilidad. Su etnografía revela que trabajar en la *app* demanda un estado de alerta y aguante que es dependiente de regímenes fármaco-alimentarios ideados por los *drivers*, que turban los ritmos circadianos del sueño e inhiben el hambre (p. 216). En el mismo tenor, el proceso de trabajo en plataformas contrasta con las tesis del arribo a la “sociedad del conocimiento” o al “capitalismo cognitivo” (p. 108). Salvo los puestos en altos niveles de la *app*, el *ciberproletariado* es reducido al trabajo descalificado, a ser apéndices de la máquina-software que ejecutan los comandos de voz de la inteligencia artificial: “gire a la derecha”. De hecho, Uber incentiva el desconocimiento, las indicaciones de la *app* hacen prescindible el saber de la ciudad que cimentaba el oficio de los taxistas (p. 174-6).

Contrariamente al discurso corporativo del *cappitalismo* que presenta la virtualidad como su hábitat autóctono, se evidencia que este minimalismo disruptivo y falta de ataduras a la rigidez de los activos fijos tan solo refleja su capacidad de desentenderse de la inversión y aportación fiscal en la infraestructura física de la producción, de la cual dependen sus ganancias en términos definitivos (p. 135). En el libro, a la supuesta ligereza de “la nube”, se le agregan los gases de combustión del creciente parque vehicular de transporte privado, balatas y amortiguadores pagadas por los trabajadores como condición de empleo, microchips y minas de coltán, y el ambiente construido, incluido un mapa de los cables submarinos que sostienen internet y los sistemas de pago electrónico por donde viaja la plusvalía extraída (p. 40).

En tercer lugar, encontramos una mirada cultural de la uberización. Paradójicamente, Uber es un trabajo a la vez hipervigilado e hiperinseguro. La uberización entraña una transferencia total de los riesgos ocupacionales al trabajador. Es un trabajo callejero donde la *app* conoce la identidad de los pasajeros y mantiene una geolocalización del conductor, pero al momento de asaltos, desapariciones o asesinatos, se desresponsabiliza y generalmente niega el acceso a la información (p. 152). Las ventanillas para tramitar la incapacidad laboral por accidente o enfermedad han sido sustituidas por la nula intención de apoyo del soporte telefónico automatizado. Un ejemplo de la honda mirada cultural de la autora es cómo entrelaza el riesgo y el miedo en su análisis. La violencia contra las mujeres en el espacio público explica en parte la enorme masculinización de este trabajo. El miedo a la calle de la clase media genera en parte la demanda para este mercado. Uber capitaliza características “de la masculinidad popular mexicana, como el arrojo y el aguante” propicias para el trabajo inseguro (p. 101). Capitaliza igualmente la cultura laboral del esfuerzo de la mano de obra de la periferia capitalina, acostumbrada al trabajo duro e informal (p. 82). Además, ante el abandono y riesgo crónico, los conductores han construido grupos digitales de apoyo callejero en cuyos nombres, logos y léxico la autora describe un recurrente “estilo bélico” (p. 161).

En cuarto lugar, la obra tiene una fina sensibilidad espacial. La plataformización implica una nueva relación del trabajador con el proceso y el espacio de trabajo. Los trabajadores ya no acuden a un espacio fijo donde permanecen encerrados, en cambio, desempeñan un trabajo a cielo abierto en movimiento, atados por la libre conexión al *smartphone* (p. 224). La conexión extiende el espacio-tiempo de trabajo a la vida toda, como ejemplifica un chofer que por la noche, al irse a “dormir” permanecía conectado en caso de que llegara un aviso de viaje. Por otro lado, el libro muestra cómo la jerarquización socioeconómica del espacio urbano juega un papel fundamental en el funcionamiento de Uber en la Ciudad de México. Mientras la mayoría de los clientes se concentran generalmente en colonias de la ciudad central con alto poder adquisitivo (Condesa, Roma, Narvarte), el grueso de los conductores de la *app* son habitantes de las periferias populares, principalmente de Iztapalapa, Ecatepec, Gustavo A. Madero y Nezahualcóyotl (p. 182). Asimismo, la autora realiza un minucioso análisis de las implicaciones técnicas, históricas, subjetivas y laborales del mapa digital –con voz y seguimiento en tiempo real– y la digitalización del espacio. La comprende como un rediseño del espacio, de nuestro sentido de la orientación, de los alcances de apropiación privada del espacio, de la vigilancia laboral y el saber proletario (p. 171). Imaginemos la posibilidad –ya existente– de que alguien llegue a una ciudad que le es absolutamente extraña en cultura, idioma, calles y direcciones, se conecte a la *app*, atienda al mapa y empiece a trabajar de inmediato (p. 109).

En quinto lugar, el libro articula una mirada política que, en mi interpretación, evidencia que el perfeccionamiento tecnológico del *capitalismo* es el perfeccionamiento de una tecnología política de externalización, apropiación y mistificación. Un algoritmo que da instrucciones al trabajador, evalúa su desempeño y ofrece incentivos ha sustituido a los jefes, coordinadores y supervisores humanos (p. 232-8). En este “[*management* algorítmico] la propia tecnología incorpora, en su funcionamiento objetivo, la función social del control capitalista del trabajo” (p. 224). Los clientes son la segunda línea de vigilancia, en ellos es delegada la función gratuita de calificar la calidad del trabajo, incluida la conversación, por ello Uber es un trabajo que requiere de una *performance servicial* (p. 204). Con este doble movimiento, la *app* neutraliza sus “costos políticos de operación” al no tener que vérselas con sus trabajadores. Como vemos, además de externalizar los costos de infraestructura y evadir los derechos de los trabajadores (mistificándolos bajo la figura de “socio”), la *app* externaliza el conflicto entre empresa y trabajadores hacia un conflicto entre trabajadores y software o clientes (p. 245).

Para dimensionar la multidireccionalidad de esta nueva tecnología del capital, la autora formula el esclarecedor término de *máquina total* (p. 55): la propia *app* es un medio de producción, de consumo, de comunicación, de transferencia de pagos, de extracción de plustrabajo y datos, de administración del trabajo, etc.

Si el despido laboral en la *app* toma la forma de la simple desconexión, los trabajadores han organizado desconexiones masivas como nueva forma de huelga (p. 258). Uno de los rasgos más ricos del libro es su acercamiento etnográfico a los conductores como sujetos dinámicos con diversas escalas de interacción y organización, aun bajo un modelo que funciona atomizando a los trabajadores. Desde quienes le juegan “al llanero solitario”, hasta quienes forman grupos de WhatsApp donde avisan de emergencias y se auxilian o grupos de apoyo en Facebook. También hacen un uso propio de la *máquina total* y crean “centrales de monitoreo” con *apps* como Zello para dar seguimiento en tiempo real a los viajes (p. 159). El libro ahonda especialmente en la Unión de Trabajadores Digitales de Transporte de Pasajeros y Alimentos, una organización nacional que identifica como parte de las “nuevas figuras de la lucha de clases” (p. 259).

Después de haber esbozado estas cinco miradas, cabe destacar la manera en que se entrelazan el fondo y la forma en el libro. El uso narrativo de imágenes que hace la autora nos sumerge dentro de la *app*, y en dinámicas empresa-conductor que permanecen ocultas para quienes hemos sido pasajeros de Uber. Accedemos a la pantalla de monitoreo de Uber Fleet desde la que los dueños de flotillas de autos miden y vigilan el rendimiento, el tiempo y las

calificaciones de los trabajadores. El control a distancia de la mano de obra cimienta el *cappitalismo*. En otras imágenes, que componen la *app* exclusiva para *drivers*, se puede descifrar un paradigma que funciona combinando el trabajo sin derechos con el extractivismo financiero: desde la propia *app* se ofertan y pueden contratar préstamos digitales. Como bien se subraya, una parte considerable de los ingresos de los conductores se transfieren al pago de la deuda contraída para comprar el vehículo, y muchas veces solo el endeudamiento hace posible la participación de los trabajadores en lo que el texto denomina el modelo de *pagar por trabajar* (p. 139).

Por otra parte, como explica uno de los interlocutores en una extensa cita transcrita, Uber retiene el dinero generado de los miles de viajes diarios y solo lo deposita a los trabajadores cada siete días; entretanto, seguramente lo invierte en instrumentos financieros y gana “más dinero de un dinero que no es suyo” sin repartir los rendimientos (p. 57). Lo resalto porque en la forma de construcción de argumentos en el libro hay un trato hacia la capacidad reflexiva del “otro” que, en mi opinión, rompe con el supuesto obstáculo de visión de la perspectiva *emic*. Las ideas derivan en muchas ocasiones de los procesos de producción de inteligibilidad sobre la uberización que realizan sus propios interlocutores.

En una práctica poco común a los ensayos críticos, el libro tiene el mérito de ofrecer rutas posibles para afrontar las problemáticas que critica, algunas realizables a corto plazo. Aboga por la regulación de las empresas de plataformas (que implicaría el derecho a la seguridad social, atención médica, pensiones, cargas fiscales a la empresa y posibilidad de negociación de los trabajadores frente al totalitarismo empresarial). Puesto que la autora reconoce que la formalización del trabajo nos haría transitar de una “explotación abusiva” a una “explotación a secas” (p. 258), propone reformas que benefician a la sociedad en su conjunto, como “la deslaboralización de los derechos de seguridad social, a fin de convertirlos en derechos universales” (p. 262) o la creación de plataformas digitales públicas. Cruzando estas limitantes, invita a superar las reformas y reconocer que el capitalismo tiende a profundizar su incapacidad estructural de garantizar la reproducción de la sociedad en su conjunto, y por tanto, hace cada vez más deseable la transición a “una forma de producción y de vida basada en la satisfacción de las necesidades colectivas”, incluyendo la propiedad colectiva de los medios digitales de producción (p. 262-3).

Por último, el uso de los términos centrales del libro, *cappitalismo* y *appropriación*, abre algunas preguntas. Estas contracciones morfológicas, ¿son recursos narrativos?, ¿son términos descriptivos para referirse a la mediación

digital de la apropiación? o ¿son categorías que plantean que estamos ante un tipo de apropiación fundamentalmente distinto? La idea de que el *capitalismo* sería un nuevo régimen de acumulación supone que se han desarrollado un conjunto de cambios sustantivos que harían necesario reconocerle un estatus aparte. La transición fundamental, podemos deducir, sería que: (1) una fracción de la clase capitalista se ha hecho propietaria de una tecnología o medio de producción singular (el software o plataforma digital) que (2) le permite “construir monopolios globales sin poseer una infraestructura propia”, así como (3) explotar a una masa de personas que, además de su fuerza de trabajo, aportan una parte de los medios de producción y que los capitalistas no reconocen como sus trabajadores (p. 132).

La autora nombra diversos elementos que son objeto de *appropriación*: el espacio público, los recursos del trabajador, la cultura del aguante, la plusvalía o el trabajo impago que genera ganancia, etc. Sin embargo, a excepción de esta última, no hace explícito cuál es el o los modos específicos de apropiación en este régimen y cómo se relacionan con el circuito de acumulación de capital. Nos aclara el objeto de apropiación pero no el o los modos de apropiación. Considero conveniente poner en diálogo la propuesta de la autora con la categoría de renta tecnológica, no incluida en el análisis. Los propietarios de plataformas mantienen el control del progreso técnico, controlan el uso y acceso al software del que depende directamente la posibilidad de insertarse en un proceso de trabajo para millones de personas. Los conductores deben pagar una renta tecnológica por conectarse y ser puestos en contacto con los usuarios. La consideración de Uber como un capital rentista, lejos de implicar el desconocimiento de los conductores como trabajadores, puede ampliar el panorama de reconocimiento de la apropiación contemporánea, así como abrir discusiones con ideas de autores como Yanis Varoufakis, que plantean que con el dominio de las plataformas digitales –como Amazon o Facebook– hemos dejado atrás el capitalismo y estamos ante un “tecnofeudalismo” basado en “rentas de la nube”.

Los aportes de la investigación de Natalia Radetich a los estudios del trabajo son notables, y la hicieron merecedora de mención honorífica en la categoría de trabajo de investigación en Etnología y Antropología Social en los Premios INAH 2023. Este libro es un excepcional ensayo etnográfico sobre el quebranto de las barreras sociales impuestas al capital y su correlato en la instauración de tecnologías políticas y computacionales que han reorganizado un campo del mundo del trabajo. Un campo en disputa, donde están en juego tanto las demandas de los trabajadores de plataformas como la posibilidad de tener el control social de una tecnología ya instalada en la vida de la mayoría de nosotros. De ahí que la aguda capacidad de esta obra de transmitir las

experiencias, perspectivas y narraciones de los conductores, y de desmontar con precisión el aparato de *appropriación*, la hacen un material con una relevancia que excede el ámbito disciplinar.