

## VIAJES “POR FUERA” DE LAS APLICACIONES: MERCADO NEGRO DE TRANSPORTE EN PUEBLA

Olegario Batalla Coeto

Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Instituto de Ciencias  
Sociales y Humanidades “Alfonso Vélaz Pliego”

ORCID: 0000-0003-1188-0253

olegariobatalla@gmail.com

Recibido: 29 de abril de 2023

Aceptado: 8 de agosto de 2023

### RESUMEN

La operación de plataformas como Uber y Didi en la ciudad de Puebla, México, dio paso a la formación de un mercado negro de transporte privado en el que usuarios y conductores viajan “por fuera” de las aplicaciones, evadiendo así la regulación y vigilancia algorítmica y gubernamental, dejando de producir valor para estas transnacionales. Desde un enfoque etnográfico, con base en relatos situacionales, entrevistas estructuradas y observaciones en espacios digitales, este artículo describe esta forma de fuga del trabajo vivo a través de una nueva modalidad de transporte que ya no es ni de taxis tradicionales ni de plataformas, y que utiliza dispositivos digitales para su funcionamiento.

*Palabras clave:* Trabajo en plataformas, mercado negro, trabajo vivo, fuga, aplicaciones, Puebla.

## *TRAVEL “OUTSIDE” OF APPLICATIONS: BLACK MARKET TRANSPORTATION IN PUEBLA*

### ABSTRACT

The operation of platforms such as Uber and Didi in Puebla, Mexico, gave way to the formation of a black market for private transportation in which users and drivers travel “outside” the applications, thus evading government and algorithmic regulation and surveillance, ceasing to produce value for these transnationals. From an ethnographic approach, based on situational narratives, structured interviews, and observations in digital spaces, this article describes this form of escape of living work through a new mode of transportation that is no longer traditional taxis or platforms, and that uses digital devices for its operation.

*Keywords:* Platform work, black market, living work, escape, applications, Puebla.

### INTRODUCCIÓN

A partir de la llegada de plataformas como Uber, Cabify y Didi a Puebla comenzó a aparecer en esta ciudad un tipo de transporte desregulado que opera a partir de dichas plataformas, pero “por fuera” de ellas, y que retoma características de los taxis tradicionales sin ser tampoco un servicio de taxi tradicional. La existencia de este mercado negro en la ciudad de Puebla ha sido interpretada únicamente como un derivado de la inseguridad urbana y en relación con el funcionamiento de los grupos de apoyo mutuo entre conductores (Batalla, 2021). No obstante, en trabajos más recientes (Batalla, 2023) se ha observado que, aunque los servicios “por fuera” de las plataformas pueden coexistir con dichos grupos autoorganizados de conductores, no se limitan a ellos, pues, como se verá más adelante, existen conductores que ofrecen este tipo de servicio de forma individual.

De acuerdo con nuestras observaciones, este mercado negro se origina por tres razones principalmente: 1) una creciente inseguridad en esta ciudad ha hecho que el servicio “por fuera” sea solicitado por los usuarios, principalmente mujeres, 2) deseos de maximizar beneficios por parte de los conductores de tiempo completo ante la reducción de tarifas y el incremento de comisiones, y 3) la integración e influencia de taxistas a las nuevas formas de transporte. A pesar de que esta forma de desplazamiento es de uso común en la ciudad de Puebla, y puede serlo también en otras ciudades del mundo por la extensión, difusión y autonomía de los vínculos entre usuarios y conductores, no ha sido reportada por la literatura crítica sobre trabajo en plataformas (Benvegnù *et al.*, 2021; Hidalgo y Salazar, 2020; Palermo y Capogrossi, 2020; Rade-tich, 2022; Ravenelle, 2020; Rosenblat, 2018). Hasta donde tenemos conocimiento, solamente el trabajo de Michael David Maffie (2023) ha analizado esta práctica de transporte, mostrando que se origina cuando los conductores de plataforma buscan dejar de trabajar en ellas por la reducción de tarifas, pero no pueden hacerlo porque dependen de ese ingreso para vivir. Ante el desempleo, y al haber desarrollado una “dependencia adquirida” hacia este tipo de trabajo, la alternativa es volverse conductores “pirata” para ganar independencia respecto a las plataformas y poder así subsistir.

Para nosotros, el estudio de esta práctica de transporte puede dar cuenta de las diferentes, creativas y complejas formas en que, dentro de contextos históricos específicos, el trabajo vivo busca escapar de la explotación y de la captura del poder estructurante del capital, en las que, sin embargo, terminan recreando las relaciones de poder que afirman los valores dominantes (Cordero, 2019). Nos permite observar también las maneras en que estas plataformas transnacionales de transporte, como actores económicos en competencia, contribuyen multiplicar el trabajo vivo como respuesta a dicha fuga (Mezzadra y Neilson, 2017); y cómo, en el capitalismo contemporáneo, el conflicto y la desobediencia, más que manifestarse como protesta abierta o resistencia, adoptan cada vez más la forma de la defección, el éxodo o la fuga (Vírno, 2016), ya no

como *voice*, sino como *exit* (Hirschman, 1970). Además, el análisis de este tipo de desplazamientos nos muestra cómo, en la crisis biopolítica actual, la cooperación social es capturada, expropiada, dividida y segmentada por el capital, y vuelta a armar creativamente por el trabajo vivo y la práctica social (Hardt y Negri, 2011).

Así, con base en una investigación etnográfica realizada de septiembre de 2018 a octubre de 2022, en la que llevamos a cabo 146 relatos situacionales con diferentes conductores de Uber y Didi como usuarios habituales de estas plataformas, 5 entrevistas estructuradas con interlocutores clave y observaciones constantes en un grupo de WhatsApp para apoyo entre conductores y en un grupo de Facebook para usuarios y conductores de plataformas, en este artículo describiremos el funcionamiento de este mercado negro de transporte desde la perspectiva de sus actores.

## INSEGURIDAD Y SERVICIOS “POR FUERA”

De acuerdo con cifras oficiales, en el estado de Puebla se ha observado un incremento en los índices de inseguridad, por lo menos de 2015 a la fecha. Según el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública y la Fiscalía General de Justicia del Estado, la tasa de homicidios dolosos por 100 mil habitantes en 2017 se incrementó en un 26.2% respecto al año anterior y casi en 48% respecto a 2015, elevándose en la capital del estado en 70% de 2016 a 2017. Asimismo, la tasa de robos de vehículo con violencia se incrementó en 138% respecto a 2016 y en 299% en relación con 2015 (Ayala, 15 de diciembre de 2017).

En 2019 el estado de Puebla ocupó el tercer lugar nacional con la mayor cantidad de robos, en su mayoría violentos, en contra de usuarios y conductores de taxis y aplicaciones de transporte, sólo por debajo del Estado de México y la Ciudad de México. De enero a mayo de 2019 se registraron 88 denuncias por robo, concentrando la capital poblana el mayor número de casos, convirtiéndose el municipio de Puebla en el tercero a nivel

nacional con la mayor incidencia en este tipo de delitos (Cózatl, 12 de julio de 2019). Esto seguramente se encuentra vinculado con que, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el 90% de la población de la capital poblana se sintiera insegura a finales de 2019, haciendo así de Puebla la ciudad con mayor percepción de inseguridad a nivel nacional, por encima de ciudades como Tapachula, Ecatepec o Fresnillo (Ávila, 16 de enero de 2020).

La Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2022 del INEGI reveló que Puebla fue el cuarto estado, después de Sinaloa, Baja California y el Estado de México, con un aumento significativo en la incidencia delictiva, registrando un incremento del 14.4% en la tasa de delitos por cada 100 mil habitantes respecto al año anterior, siendo los delitos más frecuentes el robo a transeúnte y a transporte público. De igual forma, en el estado de Puebla se contabilizaron 36.2 víctimas de delito por cada 100 mil habitantes, cifra que se ubica muy por encima del promedio nacional de 24.2 víctimas por 100 mil habitantes. Así, el 78.1% de los poblanos consideró que vivía en un estado inseguro a causa de la delincuencia, porcentaje superior la media nacional de 75.9% (Ávila, 8 de septiembre de 2022).

En este contexto, lo que ha contribuido a que las plataformas de transporte privado se hayan consolidado en esta ciudad es que han ofrecido un servicio “sanitizado” (Bauman, 2019): los viajes son registrados y monitoreados mediante dispositivos tecnológicos y los conductores tienen que presentar exámenes psicométricos, toxicológicos y constancias de antecedentes no penales para poder trabajar, amén de que, en un inicio, los autos nuevos y limpios eran conducidos por choferes vestidos formalmente, quienes tenían que esforzarse para satisfacer todas las demandas de los usuarios pues de lo contrario podían ser penalizados con una mala calificación o reportados con el riesgo de ser “desconectados”. Por esta razón, estos nuevos actores urbanos han sido nombrados por algunos taxistas tradicionales de forma genérica como “los uberlindos” (Batalla, 2021).

No obstante, un par de años después de la llegada de Uber a Puebla, la expectativa de que la tecnología podría garantizar un servicio de transporte seguro se vio quebrantada y el fantasma de la inseguridad se hizo presente en la que parecía la forma de evadirlo. A finales de 2017, Mara Fernanda Castilla, de 19 años y estudiante universitaria, fue violada y asesinada por un conductor de Cabify después de haber realizado un viaje en dicha plataforma (Martínez, 26 de diciembre de 2017). Pocos días después fue asesinada durante un asalto Mariana Fuentes, de 20 años y también estudiante universitaria. En dicho asesinato estuvo implicado un conductor de Uber y el automóvil en el que viajaban los asaltantes estaba registrado en esa plataforma (Gutiérrez, 12 de septiembre de 2019). Estos acontecimientos pusieron en entredicho la continuidad de las plataformas de transporte privado en la entidad, y provocaron que la confianza de los usuarios se viera altamente vulnerada.

En un compromiso con el gobierno estatal para poder seguir operando, las Empresas de Redes de Transporte (ERT)<sup>47</sup> se vieron obligadas a introducir nuevas medidas para garantizar la seguridad de los usuarios, como la opción de monitoreo en tiempo real de los viajes por parte de familiares o amigos, los botones de emergencia dentro de las aplicaciones vinculados con las dependencias de seguridad pública y el curso de “igualdad de género, no discriminación y respeto a los derechos humanos” obligatorio para todos los conductores (Almanza, 30 de octubre de 2017). Sin embargo, tanto usuarios como conductores comenzaron a solicitar y ofrecer viajes “por fuera” de las aplicaciones como una alternativa para viajar seguros y, al mismo tiempo, maximizar ganancias.

---

<sup>47</sup> Nombre oficial dado en 2013 a las plataformas de transporte privado de pasajeros por parte de la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) a partir de la irrupción de Uber en México (Chávez Hernández, 2023).

Esta modalidad de transporte comienza comúnmente cuando un usuario o conductor solicita u ofrece directamente este tipo de servicio durante algún viaje en estas plataformas. Esto puede hacerse dando o intercambiando números telefónicos, o bien mediante la entrega de tarjetas de presentación (imágenes 1, 2 y 3). Para que esto suceda debe existir un cierto grado de confianza mutua, misma que en gran medida se construye a partir de las calificaciones y el estatus tanto de conductores como de usuarios dentro de las plataformas. Sin embargo, un elemento crucial en la generación de este vínculo de confianza es el trato, la apariencia y, en el caso de los conductores, la forma de conducir.

Para observar con mayor detalle cómo se construyen estas relaciones de confianza desde el punto de vista de los conductores de plataforma, a continuación presentamos una serie de fragmentos de relatos situacionales y entrevistas que pueden iluminar este proceso desde diferentes aristas.



Imagen 1. Tarjeta de presentación entregada a los autores por un conductor de Didi en octubre de 2019 durante un viaje en esa plataforma (imagen propia).

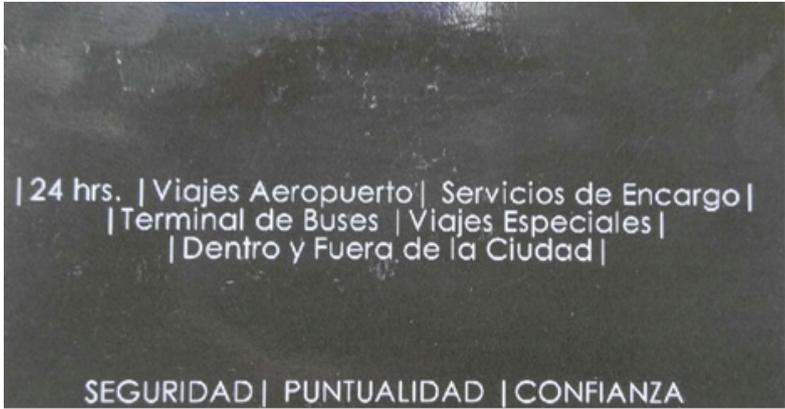


Imagen 2. Reverso de tarjeta de presentación, en la cual se subrayan los valores de seguridad, puntualidad y confianza (imagen propia).



Imagen 3. Tarjeta de presentación de plástico de 5.5 x 3 centímetros entregada a los autores por un conductor de Uber en diciembre de 2021 durante un viaje en esa plataforma (imagen propia).

De acuerdo con Emilio, de 27 años y conductor de tiempo completo en Uber y Didi, esto es lo que tiene que hacer un conductor para conseguir viajes por fuera:

Eh... darles el buen trato, el crear la confianza con ellos totalmente porque ahorita en Puebla el asunto de los taxis y los robos es muy latente, ¿no?, y entonces todos están asustados por eso. Yo siento que el pasajero también ocupa Uber por eso mismo, ¿no?, por la seguridad que pueda tener la plataforma, ¿no? El tema de la seguridad es constante, ¿no? Crear la confianza, el respeto hacia la persona, la amabilidad es parte fundamental para cualquier persona, ¿no? Dar el buen trato, la buena ruta, el buen costo, bueno el costo no depende tanto de ti, ¿no?, pero sí llegar a un acuerdo: “yo te cobro lo de Uber, no te cobro más, te cobro lo que te marca la aplicación”, y de ahí vas y te presentas, entregas tu... llegar a un acuerdo, y de ahí ya das tu tarjeta y esperas a que te llamen, ¿no? Sí llega a notarse mucho la presentación del conductor, ¿no?, y sobre todo la unidad que esté limpia y en buenas condiciones. También depende mucho la forma en la cual manejes, ¿no?, o sea, si tú vas hecho la madre, raja madre, y te vas metiendo entre los carros, estás a punto de chocar. Lo que le interesa al cliente muchas veces, este..., es la forma de manejo, ¿no? (entrevista, 24 de abril de 2019).

En este mismo sentido, Joaquín, conductor de Uber de aproximadamente 60 años, relató así la forma en que había conseguido realizar viajes por fuera, específicamente con mujeres:

¡Uy! Han llorado aquí, he tenido que apagar la aplicación y decirle “señorita, mire, le subo el volumen, grite, llore”. “Es que no quiero...”. “Mire, le subo el volumen... mire, me bajo del carro, aquí están las llaves, no me las voy a llevar. Llore, ¡pero llore con ganas!, grite, desahóguese, porque si

no lo hace le va a hacer daño.” Y sí, eh... Sí... Le subo el volumen, me bajo, le dejo las llaves, y lloran y gritan. Ya después me tocan el vidrio: “ya...”. ¡Vámonos! “¿Ya más tranquila señorita?”, “sí joven, muchas gracias”. “No, no, no se preocupe, usted tranquila”. Y son las pasajeras que me buscan. Sí... Me son fieles. “Oiga don Joaquín, ¿está trabajando usted?”, “sí, estoy trabajando”, “oiga, ¿puede venir por mí como en dos horas?”, “claro que sí voy por usted”. Ya se suben, ¡vámonos! (relato situacional, 29 de septiembre de 2018).

Para resaltar la forma en que el trato, aunque muchas veces forzado por las penalizaciones de las plataformas, contribuye a crear vínculos de confianza, recurrimos a un relato más. Alejandro, de 50 años aproximadamente, contó así su experiencia durante un viaje en Uber, a partir del cual tuvo la posibilidad de realizar viajes por fuera y ser recomendado:

Apenas llevé a una señora ayer ahí al Triángulo, del club de golf al Triángulo, y dejó su bolsa y su chamarra. Y ya me había yo jalado. Ahí venía yo por la Juárez, y me marca, pero creo no me había yo dado ni cuenta. Lo bueno es que no tomé pasaje. Y ya este... me marca la señora “oiga joven, es que mire este... soy la señora Karla”, o sea me grabé su nombre, este “dejé mi bolso y mi chamarra”, le digo “ay, sí es cierto”, le digo “ya la vi, no se preocupe”, le digo “ahorita se la llevo, deme unos quince minutos para acercarme porque estoy por la Juárez”, “sí joven”, “en cuanto llegue yo le marco y ya este... le doy sus cosas”. Le marco, y ya que le devuelvo sus cosas y ya me dice “oiga joven, ¿me puede venir a traer al rato?”, “sí, como no”. Ya que me da la hora, que la voy a recoger, y ya me recomendó con otras este... personas que estaba ella, para que me den pasaje por fuera. “Ya les dije que es usted de confianza, me trajo usted mis cosas”, “ah, muchas gracias”. De todos modos se las tenía

que traer a fuerza porque la aplicación, nos reportan y p’s ya me... me tuercen. Y ya me recomendó (relato situacional, 11 de julio de 2019).

Cabe resaltar que, aunque ya tenía pensado dejar de trabajar en Uber y, por lo mismo, iba a devolver el auto nuevo que rentaba, Alejandro comentó que seguiría haciendo viajes por fuera de la plataforma con su viejo carro a una mujer que salía en la noche de trabajar y que vivía cerca de su casa. Esto permite observar que, a partir de los viajes en plataforma, surge un mercado de transporte que tiene como base la confianza y la seguridad, y que tiende hacia el traslado de mujeres:

Y ya cierro a las 12 con una chava que voy a traer ahí a Angelópolis. Trabaja en una taquería. Sale a las 12 de la noche y vive en Agua Santa. Yo vivo en San Bartolo. Entonces la paso a dejar y ya me voy para mi casa, y ya con eso termino. No, y a la chava esta la puedo seguir trayendo en mi vocho. Tengo mi coche, no hay bronca, la puedo seguir yendo a traer en mi vocho. Ya no es el mismo servicio VIP, ¿no?, pero... va en confianza (relato situacional, 11 de julio de 2019).

Años más tarde hemos observado que la tendencia de los viajes por fuera orientada hacia el traslado de mujeres se ha mantenido. En este sentido, y resaltando nuevamente el trato como un indicador decisivo en la construcción del vínculo de confianza con los usuarios, Miguel, conductor de Uber de alrededor de 40 años, señaló que la mayor parte de sus clientes son mujeres:

La mayoría de mis clientes son mujeres. Y digo, p’s es dar seguridad porque pues al final de cuentas tenemos hermanas, tenemos... amigas y todo, y pues obviamente pues como hombre que siempre he estado con una mujer al lado, pues siempre como que... te da miedo esa inseguridad hacia la mujer ¿no?, de que les vaya a pasar algo o p’s ya no

volverla a ver. [...] Algunas, este... algunas, me recomiendan y pues otras igual así por Uber. Obviamente les doy la confianza necesaria para que pues vean que pues uno es de fiar, y pues 'ora sí que hacen la prueba con el primer viaje, y pues en el primer viaje pues obviamente me van preguntando que esto, que l'otro. Les digo "Sí, sin problemas les puedo responder". P's para que vayan tomando confianza y... todo. Y sí, poco a poco... y ya, al final de cuentas pues me gano la confianza completa de ellas. Y pues se sienten más seguras (relato situacional, 16 de mayo de 2022).

Por otra parte, estos últimos relatos nos permiten observar también que los viajes por fuera se pueden originar por medio de recomendaciones o por relaciones de parentesco, amistad o cercanía con los conductores. Comúnmente los conductores de plataforma dan servicio por fuera a familiares, amigos o vecinos quienes, a su vez, pueden recomendarlos a otros conocidos en una concatenación cuyo valor subyacente sigue siendo la confianza. Es así como puede llegar a nuestras manos, o vista, la tarjeta de presentación de algún conductor desconocido, pero confiable, que pueda brindarnos un servicio de transporte seguro (imagen 4). Además, cabe resaltar que, comúnmente, las tarjetas de presentación hacen referencia a la plataforma en que trabaja el conductor (imágenes 3 y 4), como una forma de legitimar su trabajo y brindar confianza a sus posibles clientes.



Imagen 4. Tarjeta de presentación observada por los autores en abril de 2022 en el pizarrón de avisos de un centro educativo (imagen propia).

Esto último se puede observar claramente en un cartel digital publicado a inicios de 2020 en Facebook, en el que una conductora de Uber ofrece el servicio de “Uber femenino”, es decir, exclusivo para el traslado de mujeres (imagen 5). Esta publicación, además, nos permite profundizar en la dimensión de género de los viajes por fuera, la cual, creemos, es una de las más relevantes tanto como factor detonante de este servicio como en sus implicaciones para comprender la manera en que las plataformas contribuyen a la multiplicación del trabajo vivo. En un estado en el que los feminicidios han aumentado 208% en tres años (Arellano, 26 de febrero de 2016) y en el que ha habido un incremento constante de este delito hasta contabilizar un feminicidio por semana (Méndez, 6 de septiembre de 2021), y en una ciudad en la que la violencia contra las mujeres ha aumentado hasta en un 25 (Amayo y Tenahua, 24 de noviembre de 2022), resulta significativo que aparezcan viajes por fuera de mujeres para mujeres y que, posteriormente, plataformas como Uber o Didi hayan lanzado programas de servicio exclusivos para mujeres como “Uber Ellas” (Uber México, 11 de noviembre de 2020) y “Didi Mujer” (Didi, 23 de noviembre de 2020).

Al preguntarle a Norma, de 53 años y conductora de Uber y Didi, de qué dependía que quisiera realizar un viaje por fuera, señaló que ella normalmente no ofrecía este tipo de servicio a sus usuarios, sin embargo, podía hacerlo si ellos se lo solicitaban, y relató la ocasión en que una usuaria le pidió hacer un viaje por fuera argumentando que prefería viajar con ella, porque le tenía más confianza por ser mujer, que pedir un viaje a través de la plataforma con la probabilidad de que el conductor que llegara fuera hombre:

A mí una vez me tocó que una chica, este... llevé a una chica, la dejé en el destino y cerré el viaje. De hecho, le dije que finalizaba su viaje, y ya cuando lo finalicé me dice “ay no, es que quería que me llevara a otro lado”. Le digo “es que ya finalicé tu viaje”. “¿Y no me puede llevar usted porque me dio confianza porque es mujer?”. O sea, así me lo dijo.

Le dije “ah, ok, sí, sí te llevo, ¿a dónde vamos?”, “no, pu’s que a tal lado”. Entonces me salí de la aplicación y la llevé. Y este... la llevé a donde ella quería ir y después de que la dejé me volví a conectar. Entonces depende de que... Si es un pasajero que tú ya traes de la aplicación como quien dice, pu’s de alguna manera depende de que te lo pida ¿no? No es tanto que tú se lo ofrezcas, sino de que te lo pida. Entonces te lo pide y le das el servicio. Esta chava... te digo, así me lo dijo, este... “es que es mujer, y qué tal si pido uno y me toca un hombre, mejor me gustaría que me llevara usted”. Le dije “ah, pu’s órale, adelante”. “Ton’s por eso me salí de la aplicación, la llevé y me volví a conectar y seguí trabajando (entrevista, 6 de diciembre de 2019).

Por su parte, Guadalupe, de 35 años aproximadamente, narró una situación similar. En una ocasión, cuando en la plataforma de Uber todavía no aparecían los destinos a los que se dirigían los viajes, le llegó un viaje con la leyenda “viaje largo”, y al recoger a la usuaria, ésta le dijo que se dirigía al puerto de Veracruz. Guadalupe lo tuvo que cancelar porque ya eran sus últimos viajes del día y tenía que regresar pronto a su casa porque para salir a trabajar dejaba solos a sus hijos, el más pequeño de un año, y no había nadie que los pudiera cuidar. La usuaria, para tratar de convencerla, le dijo que la invitaría a almorzar y le pagaría el viaje de regreso en efectivo, señalando también que le daba más confianza viajar con ella por ser mujer. Ante la imposibilidad de realizar el viaje, Guadalupe le propuso llamar a un amigo suyo para que la llevara, asegurándole que era una persona de confianza: “Entonces este... le marqué a un amigo que... igual maneja Uber, y le digo “pues acércate y ya que lo pida”, le digo “por lo menos te vas con alguien de confianza”. Y sí ya él se acercó y este... y se arreglaron. Le dijo “¿sabes qué?, mejor te lo doy en efectivo ida y vuelta”. Y sí, se fueron. Y ya no, ni siquiera lo pidió por... servicio” (relato situacional, 13 de julio de 2019).



Imagen 5. Cartel digital que ofrece el servicio de “Uber femenino” publicado en el grupo de Facebook “UBER PUEBLA socios, conductores y usuarios”.

Lo expresado por estas conductoras parece representar una opinión generalizada al considerar la conclusión a la que llegó Margarita, conductora de Uber de 46 años, al hablar de los viajes por fuera: “Pero como soy mujer, las mujeres siempre te piden tu teléfono. Las mujeres siempre ‘oye, dame tu teléfono porque... en la noche me da miedo’. Y sí trabajo los fines de semana en la noche, hasta como por mucho las tres de la mañana ¿no? Sí lo hago. Y pues siempre las mujeres te piden tu número. Porque eres mujer. Se sienten más seguras” (entrevista, 7 de diciembre de 2019). Esta misma opinión la encontramos años después cuando Rosario, conductora de Uber de 40 años aproximadamente, relató así su experiencia como conductora de plataforma:

Las que se fascinan son las niñas... las mujeres. ¡Uy no! Ellas este... eh... muchas veces “Oye pásame tu número de teléfono por favor”. ¡Las mamás...! “Pásame tu número de teléfono... porque nunca nos había tocado conductora mujer y... pues nos encanta que seas mujer y que no sé qué”. El detalle es de que yo no trabajo todos los días. Entonces este... obviamente que, este... Y también el que trabaja eh... los días que no trabajo es mi esposo. ‘Ton’s obviamente no puedo estar este... pues diciéndoles “Bueno, hoy sí voy yo y mañana va otra persona, y es hombre”. Eso es lo que no les gusta. Entonces definitivamente pues hay veces que les digo “No, no puedo hacerles el servicio” ¿no?, “por esta y esta razón”. Y este... y sí, este... Pero no, las mujeres son así “¡No!, ¡es que se siente súper cómodo, más tranquilo...!”. Pues sí. Jajaja. Definitivamente. Se siente otro ambiente totalmente diferente jajaja (relato situacional, 8 de octubre de 2022).

No obstante, a pesar de la alta demanda de este tipo de viajes, muchos conductores evitan hacerlos por dos razones principalmente. La primera es por el riesgo que representan si se trata de pasajeros desconocidos, pues el vínculo de confianza con los usuarios que conocen en las plataformas se basa únicamente en su intuición. Este riesgo es mayor en el caso de los conductores que trabajan de forma individual, es decir, que no forman parte de grupos de apoyo mutuo o de monitoreo por parte de terceros.<sup>48</sup> Éste es el caso de Andrés, conductor de Uber de unos 40 años, quien colocó un letrero en el respaldo del asiento del copiloto

---

<sup>48</sup> Para leer acerca del contexto de alta inseguridad en el que trabajan los conductores de plataforma en la ciudad de Puebla y los mecanismos que han desarrollado colectivamente para protegerse y ayudarse mutuamente, ver Batalla (2023).

para darle confianza a las mujeres que viajan con él.<sup>49</sup> Como consecuencia de la colocación de este letrero, Andrés relató que usuarias de Uber le han solicitado realizar viajes por fuera, pero que, por precaución, no ha accedido a darles ese servicio: “Y luego dicen que, este... ‘Pásame tu número para hacer un viaje’. Les digo ‘Sinceramente no me atrevo’. Les digo ‘Sinceramente todo por aplicación’. ... Así de que ‘No te lo puedo...’. Bueno, sí se los puedo pasar, pero este... por viaje por fuera sinceramente no me... no me arriesgo. Vaya a pasar algo... (relato situacional, 7 de junio de 2022).

El otro motivo por el cual muchos conductores evitan hacer viajes por fuera, principalmente sin programar, es porque pueden interferir con su dinámica de trabajo dentro de las plataformas, y porque el tiempo y la gasolina que gastan para desplazarse para recoger a sus “clientes” generalmente no se ve reflejado en el costo del viaje. En este sentido, Margarita señaló que solamente tenía una “cliente”, a quien había conocido en Uber y vivía cerca de su casa, y a quien, por temporadas, llevaba a diario a su trabajo. Explicó que podía realizar viajes por fuera a familiares, vecinos o amigos, pero que evitaba hacerlo porque tenía que desplazarse desde donde estuviera para recogerlos y eso implicaba un gasto de gasolina que ella debía cubrir, por lo que prefería hacer este tipo de viajes solamente cuando las personas estuvieran cerca: “Evito hacer viajes por fuera porque no me conviene cuando estoy trabajando ¿no? O a vecinos sí se los hago por fuera, porque a lo mejor me estoy desplazando desde mi casa a donde vayan ellos. Pero los evito porque a veces estoy lejos ¿no?, y no... no me conviene trasladarme de un lugar a otro para... O sea, es tu ganancia. No conviene” (entrevista, 7 de diciembre de 2019).

---

<sup>49</sup> Junto con los hashtags #YoTeCuido y #NiUnaMenos, este letrero rezaba: “A ti mujer, hoy te prometo que en este viaje llegarás sana y salva a tu destino”.

La opinión de Margarita respecto a este tipo de servicio es similar a la de los demás conductores entrevistados. Entre ellos, Carlos, de 37 años y exconductor de Uber y conductor de Didi de tiempo completo, indicó que los viajes por fuera, además de representar un gasto que la tarifa pagada por los usuarios generalmente no cubre, interfieren con la dinámica de trabajo en plataforma, puesto que Didi introdujo un sistema de bonificaciones o “recompensas” por número de viajes realizados en determinada cantidad de tiempo, y el no poder completar estos “retos” implica una reducción en sus ganancias:

Yo casi no los hago. Yo los hago únicamente cuando yo conozco al usuario, cuando es un usuario que... no sé... es mi vecino, un amigo, eh... cosas así, pero yo trato de no hacer viajes por fuera. Te puedo decir que a la semana hago en promedio 140 viajes a la semana. De 140 viajes, por fuera hago uno o dos, no más. Porque pierdes, pierdes viajes ¿no?, pierdes la oportunidad de cubrir tu reto más rápido ¿no? Entonces a mí en lo personal casi no me gusta tomar viajes por fuera. Casi los evito. Si me dicen “oye”, “no, no puedo”. Si ya, si me queda a modo o algo, posiblemente lo hago, pero es muy raro que yo tome un viaje así (entrevista, 5 de diciembre de 2019).

De esta forma, se puede observar que la búsqueda de una mayor seguridad por parte de los usuarios a través de los viajes por fuera se ve obstaculizada tanto por la misma seguridad de los conductores como por su necesidad de obtener mayores ganancias. Esto último resulta un tanto diferente en el caso de los viajes largos, generalmente fuera del estado de Puebla, o programados, pues es ahí donde los conductores pueden obtener mayores ingresos al cobrar lo mismo o un poco más de lo que cobran las plataformas, pero sin los descuentos de las comisiones e impuestos.

## MAXIMIZACIÓN DE GANANCIAS: VIAJES PROGRAMADOS, LARGOS Y COMBINADOS

La flexibilidad de las plataformas permite que los conductores puedan combinar su trabajo con otro tipo de actividades laborales. Dentro de éstas se encuentran los viajes por fuera. Éstos, como ya hemos visto, resultan inconvenientes para los conductores cuando no son programados, sin embargo, pueden representar ganancias extra cuando no interfieren con su dinámica de trabajo, o bien, cuando las ganancias son tales que vale la pena salirse de la plataforma para realizarlos, como en el caso de los viajes largos.

En opinión de conductores como Emilio y Alejandro, conductores de tiempo completo en Didi y Uber respectivamente, trabajar en plataformas era redituable no tanto por lo que se gana dentro de las aplicaciones, sino por la complementación de las ganancias con los viajes por fuera. Para Emilio, el trabajar solamente en plataforma consume más tiempo y las ganancias son menores, mientras que los viajes por fuera son los que “te pueden nutrir más”:

Si trabajaras en la plataforma invertirías más tiempo. ¿Por qué? Porque cuando das el trato al cliente directo, viajes por fuera, puedes cobrar más y recibes la ganancia que Uber... que a Uber le estarías dando. Un viaje de 100 pesos Uber te descuenta 30 pesos aproximadamente, que si tú lo haces por fuera, los 100 pesos íntegros son para ti, tal vez en 15 minutos, cuando en Uber en 15 minutos y en un viaje te estarías llevando 70 pesos (entrevista, 24 de abril de 2019).

En opinión de Alejandro, quien finalmente pensaba dejar de trabajar en Uber para regresar a su trabajo anterior de descarga de tráilers por las prestaciones de ley y porque lo consideraba mejor remunerado y menos absorbente que el trabajo en plataforma, y quien pensaba seguir haciendo viajes por fuera en su viejo carro, el trabajo en plataforma valía la pena siempre y cuando fuera combinado con viajes por fuera programados:

Es que yo creo que sí hay [trabajo], sí sale si hay viajes por fuera. Un ejemplo, usted ¿no?, que dice usted que va a Cholula seguido. Si usted por ejemplo dice “sabes qué, p’s cómo ves si tu mejor te avientas mis viajes, y en lugar de pagar esos 120 a Uber, p’s te los pago a ti”. Entonces ése ya es un viaje por fuera para mí. “Tonces esos 120 ya son libres para mí. Y yo sigo chambeando en Uber igual, lo que saque. “Tonces ya si yo saco en Uber 1,500 y por fuera saco otros 800, 1000 pesitos a la semana, ah p’s está a todo dar (relato situacional, 11 de julio de 2019).

Así es muy común que los conductores de aplicación alternen su trabajo en plataforma con los viajes por fuera como una manera de obtener mayores ganancias. Esto sucede, además de con los viajes programados, con los viajes largos que les llegan dentro de las plataformas, pues a los conductores les dan la posibilidad de ganar en un solo viaje lo que podrían ganar en todo un día de trabajo y que, posteriormente, si los usuarios se convierten en sus clientes, pueden ser programados también. En este sentido, y en relación con el incremento en las comisiones de Uber, José Luis relató lo siguiente:

Por un viaje a la Ciudad de México, la plataforma está cobrando 1,500, 1,600. Y a nosotros nos dan... 800... la mitad. Por eso es que muchos a veces las hacemos por fuera. [...] Este... te pone la plataforma: “Tienes que subir los tickets de... las casetas”. Ya se las cobran después a los clientes. Y aquí pu’s se les dice: “sabes qué, te cobro 2,000 ya con todo y casetas y ya... al tiempo que... pu’s si quieres pasar al OXXO o equis cosa, p’s ya viene incluido”. Y sí, muchos sí se han ido así, sin problemas. [...] A veces te dicen “¿cómo te pago?, es que p’s es en tarjeta”, ¿no? “Me haces la transferencia... o si no, p’s pasamos ahorita a un cajero...”. Porque p’s hay que pagar las casetas en efectivo ¿no? “Y ya tú me pagas y ya yo me encargo de pagar y todo

eso”. “Sí, sin problema” (relato situacional, 12 de febrero de 2022).

Como se pudo observar en el apartado anterior en el caso de Guadalupe, las mujeres se encuentran comúnmente en una posición de desventaja ante los hombres para aprovechar este tipo de viajes por fuera debido a su condición de doble alienación (Federici, 2018). El de Alfredo es un caso extremo que puede ilustrar claramente esta desigualdad y que, además, muestra tanto la necesidad de los conductores de tiempo completo como la vulnerabilidad de aquellos que hacen viajes largos por fuera “a ciegas”. Este conductor de Uber, de alrededor de 40 años, quien aseguró haber realizado con anterioridad una gran cantidad de viajes por fuera, principalmente a la Ciudad de México, relató que en una ocasión tomó un viaje en plataforma en Lomas de Angelópolis, una de las zonas más exclusivas de Puebla, en el que el usuario, ante la imposibilidad de trasladarse en camión o avión, le solicitó que lo llevara a Tijuana por fuera de la plataforma. Le ofreció pagarle 16,000 pesos y todos los gastos del viaje, de ida y vuelta. Alfredo, seducido por la paga, aceptó. Sin embargo, al poco tiempo de haber iniciado el viaje, sintió miedo y arrepentimiento, pero “ya no se podía echar para atrás”; el usuario le pidió que “viera lo que viera y pasara lo que pasara, no le hiciera ninguna pregunta” (relato situacional, 9 de febrero de 2019). Según Alfredo, tardaron dos semanas en llegar, pues en cada lugar en el que paraban a descansar, el pasajero “agarraba la fiesta”: mujeres, alcohol y droga. El pasajero le pagó todo, hospedaje, alimentación, casetas y gasolina, y le explicó lo que tenía que hacer en su camino de regreso, dónde debía parar y dónde no, dónde era peligroso y dónde podía dormir o comer sin problemas. Alfredo dedujo que se trataba de un miembro de algún grupo criminal buscado por la policía y en todo momento tuvo el temor de que “le hiciera algo” y ya no regresar.

Alfredo no pertenecía a ningún grupo de ayuda mutua entre conductores, ni mucho menos a algún grupo de monitoreo por parte de terceros, pues estos últimos comenzaron a aparecer en Pue-

bla a partir de la pandemia por Covid-19 (Batalla, 2023). No obstante, su caso permite ver por qué los conductores de plataformas se han visto en la necesidad de formar estos grupos y recurrir a estos mecanismos de seguridad también “por fuera” de las aplicaciones, asemejándose cada vez más al funcionamiento de los taxis tradicionales (Batalla, 2023).

## TAXISTAS Y PLATAFORMAS

Antes de que las plataformas de transporte privado comenzaran a operar en Puebla, algunas centrales de taxi ya contaban con unidades sin rotular a las que llamaban “taxis ejecutivos”. Ésta es la razón por la que en las tarjetas de presentación que ofrecen los conductores de plataforma comúnmente se encuentran los términos de “servicio ejecutivo” (imagen 1) o “conductor ejecutivo” (imagen 4). Asimismo, fue común también que dichos taxistas ejecutivos entraran a trabajar en estas plataformas, alternando ambas actividades, o bien que taxistas en general hayan dejado las centrales para dedicarse por completo a las plataformas debido al desplazamiento de la demanda por la introducción de estas nuevas tecnologías.

Esto influyó en la experiencia de nuevos conductores de plataforma, como fue el caso, por ejemplo, de Emilio y de Juan, quienes con anterioridad no habían trabajado en ningún servicio de transporte y que, al entrar a trabajar a aplicaciones como Uber o Didi, comenzaron a vincularse con taxistas para colaborar con ellos en viajes por fuera o bien ellos mismos trabajar como taxistas ejecutivos. Esto les permitió tener una combinación de ganancias, alternando su trabajo en plataformas con viajes por fuera y viajes de sitio, y formar parte de un sistema de organización autogestionado de conductores que servía al mismo tiempo para dar servicios por fuera y brindarse ayuda mutua.

Juan relató que cuando entró a Uber solamente había pagos con tarjeta, por lo que para contar con efectivo durante la semana tuvo que entrar a trabajar como taxi ejecutivo:

Y entonces como no había pago en efectivo en ese entonces, pu's todo era por tarjeta. “Tonces era como de “ajá ¿y ‘ora qué hago?” ¿no? Entonces entré... Como vi que todo era por tarjeta y el pago era hasta la semana, busqué la opción de... pu's otro ingreso ¿no? Y me metí a una base de taxi ejecutivo. Como taxi ejecutivo. Entonces de los viajes que yo hacía en el ejecutivo p's era para mi gasolina ¿no? Porque si no, no la hubiera armado. Fue como ya sacaba en efectivo. Fue como ya empecé a sacar en efectivo y lo de la ganancia de Uber pu's ya sabía que a la semana lo iba a recibir. [...] Los combinaba, sí. Sí, era como el ejecutivo, era este... primero ¿no?, para la gasolina, que era lo importante. Si no, no había lana para la gasolina. “Tonces me formaba a las 6 de la mañana en la base. El primer viaje que saliera, a donde me dejara, ahí me conectaba ¿no? Y ya de ahí empezaba a trabajarle. Y pu's ya tenía para la gasolina. “Ton's juntaba, no sé, 120, 150, y yo “no, pues de aquí me sale” ¿no? Y ya cuando no tenía otra vez gasolina me formaba otra vez en la base, para poder generar, porque no había pago en efectivo en ese entonces (entrevista, 9 de diciembre de 2019).

Por su parte, y al mismo tiempo que trabajaba en Uber, Emilio “hacía base” afuera de algunos bares los fines de semana junto con otros conductores de plataforma y taxistas tradicionales. Esta forma de trabajar se daba gracias a la relación de amistad entre un taxista, que era “el encargado” de los conductores, y el gerente de los bares. Éste daba el permiso para que pudieran trabajar afuera de sus negocios y aseguraba la demanda del servicio recomendándolos a sus clientes, y aquél se encargaba de asegurar la oferta reclutando a los miembros de la flotilla y haciéndose responsable de ellos. Los pagos eran en efectivo directamente a los conductores y la ventaja para los establecimientos era que los conductores trasladaban al personal a sus hogares a precios razonables al finalizar las jornadas de trabajo.

Emilio relató que, en ese equipo de trabajo, además, cada conductor tenía sus propios clientes. No obstante, si algún conductor

no podía brindarles el servicio cuando éstos lo requerían, se podían apoyar en sus compañeros para realizar los viajes, cuidando de que sus clientes recibieran un buen trato:

Cada quien tenía sus propios clientes. En la dinámica que nosotros seguíamos era de te doy mi tarjeta, me mandas un mensaje con la ubicación de donde te encuentras, mediante la aplicación de WhatsApp, me mandas tu ubicación y buscamos el conductor más cercano. El que esté más cercano va por el cliente a la ubicación que nosotros te mandamos, o que yo le puedo mandar, y... el seguimiento que yo puedo realizar para cuidar a mi cliente es estar monitoreándolo mediante el conductor. “¿Cómo vas?, ¿ya llegaste?, ¿cuánto le cobraste?”. Este tipo de situaciones para cuidar a mi cliente. O sea, la misma situación que Uber, más sin embargo, más personal, más del conductor que pide el viaje (entrevista, 24 de abril de 2019).

Cabe resaltar que este sistema de viajes por fuera descansaba en un grupo mayor de conductores que operaba a través de WhatsApp. De acuerdo con Emilio, de ese grupo general se desprendían dos subgrupos, uno de ayuda y rescate, y otro de viajes por fuera: “Y el grupo en sí era para... uno era para echar desmadre, para hablar en general de cualquier situación, hacer preguntas referente a la aplicación, referente al estado del trabajo, o sea cómo se movía el trabajo, y los otros grupos eran específicos para apoyo y rescate, y había otro grupo que era el de viajes por fuera, ¿no? donde mandaban todas las alertas de quién necesitaba un carro o una unidad cerca de cierto punto” (entrevista, 24 de abril de 2019). Esto nos permite observar que existen sistemas complejos autogestionados de conductores de diferentes plataformas<sup>50</sup> y taxis que funcionan

---

<sup>50</sup> Dentro de estos grupos, los conductores de plataformas se autodenominan, de forma genérica, “conductores de apps”, pues en ellos hay

tanto para brindarse apoyo y protección mutua, como para colaborar en los servicios por fuera.

Además de trasladar a los clientes de algún compañero cuando éste no pudiera realizar el viaje, la colaboración en los servicios por fuera también implica el cálculo de tarifas. Es común que los miembros de estos grupos pregunten a sus compañeros cuál sería la tarifa adecuada para realizar algún viaje por fuera. Esto lo pudimos observar en el grupo general de Vikingos,<sup>51</sup> al que fuimos agregados temporalmente. No era el subgrupo de viajes por fuera, sin embargo, los miembros preguntaban de manera abierta a sus compañeros cuál sería la tarifa correcta de determinado viaje. Generalmente los que contestaban estas dudas eran los administradores del grupo, entre quienes había taxistas ejecutivos que también trabajan en plataformas. Normalmente subían una imagen con un cálculo en tres plataformas diferentes: Uber, Cabify e EasyTaxi (imagen 6). Cabe señalar que, en ese momento, Didi tenía poco tiempo de haber comenzado a operar en Puebla, por lo que sus tarifas no se encontraban dentro de estos cálculos, y que EasyTaxi ya había dejado de existir por haberse fusionado con Cabify.

Así se puede observar qué tan compleja llega a ser la organización de los viajes por fuera, y que en ella existe cierta influencia y semejanza con el funcionamiento de los taxis tradicionales. No obstante, debemos subrayar que, a pesar de que estos servicios se llevan a cabo “por fuera” de las plataformas de transporte privado, finalmente tienen lugar “dentro” y gracias a otras plataformas como WhatsApp o Google Maps. Esto, tomando en cuenta que los datos son la materia prima del capitalismo del siglo XXI que debe ser extraída de las actividades de los usuarios (Srniczek, 2018),

---

conductores de todas las plataformas y, además, muchos de ellos trabajan o han trabajado en más de una (Batalla, 2021).

<sup>51</sup> El nombre original de este grupo fue modificado para mantener su identidad en anonimato.

nos lleva a reflexionar que tan “por fuera” de la explotación capitalista se encuentra este mercado negro de transporte.

### ESTIMADO DE LAS TARIFAS ACTUALES

TIEMPO	14 mins	
DISTANCIA	5.3 km	
 UBER X	 CABIFY	 EASYTAXI
TARIFA BASE	TARIFA BASE	TARIFA BASE
\$6.50	\$25.00	\$35.00
<b>PAGO ESTIMADO</b>	<b>PAGO ESTIMADO</b>	<b>PAGO ESTIMADO</b>
<b>\$48.06</b>	<b>\$85.16</b>	<b>\$82.70</b>
A	A	A
<b>\$55.26</b>	<b>\$97.93</b>	<b>\$95.10</b>

 Blvd del Niño Poblano 2510, Reserva Territorial Atlixcáyotl, Concepción la Cruz, 72197 普埃布拉 Pue., Mexico

 Calle 13 Sur 2703, Los Volcanes, 72410 Puebla, Pue., Mexico

Imagen 6. Cálculo de tarifas obtenido del canal de WhatsApp de ayuda mutua entre conductores de plataformas (grupo Vikingos).

Finalmente, tenemos el caso de Omar, conductor de Uber de alrededor de 45 años, quien relató que en las noches “se sale” de esta plataforma para hacer viajes por fuera. Contó que estaba en un grupo de WhatsApp que había creado un conocido suyo que llevaba 20 años trabajando de taxista y que, por el tiempo que llevaba en ese negocio, ya “había hecho sus clientes”. Dijo que una dinámica común era trasladar al mismo tiempo a “restauranteros, meseros, meseras... [y] ficheras”; así, este tipo de servicio era de tipo colectivo. Finalmente, y enfatizando la seguridad de estos

viajes en contraste con el peligro de trabajar en plataforma por las noches, señaló:

Ya en la noche es seguro porque haz de cuenta que ya son clientes de él, ya voy directo al restaurant o al bar o... o a la casa. Ya namás los subo y los voy a dejar a donde me dicen, y ya. La plataforma la apago 'orita a las 10 de la noche, ya. Sí, ya. A esa hora ya no le... ya no le muevo por la plataforma. P's es de que, cuando andas en la aplicación, como que sí es un poquito más... más dudoso en que pueda pasar algo. Pero cuando es así por... ya por la noche con este cuate, pues ya no, no hay tanta bronca. Ya es un poquito más seguro (relato situacional, 14 de agosto de 2019).

Es así como nuevamente los viajes por fuera nos regresan al mismo punto de partida: la inseguridad. Una inseguridad desbordada y ubicua que se encuentra detrás tanto de los viajes en plataforma como de los servicios por fuera. Así, vemos que no solamente los habitantes de esta ciudad buscan evadirla de forma constante, sino que también las empresas transnacionales de transporte privado se interesan en capitalizarla.

## A MANERA DE CONCLUSIÓN: PLATAFORMAS VS VIAJES POR FUERA

Comentando sobre la reducción de las tarifas como resultado de la pandemia y dando a entender que Uber ya no era negocio, Ernesto, conductor de unos 50 años, nos dijo que, si las plataformas se fueran de Puebla, a él no le afectaría porque ya tenía suficientes clientes por fuera como para seguir percibiendo buenas ganancias (relato situacional, 4 de marzo de 2022). Esta opinión nos da una idea de qué tan grande puede llegar a ser el mercado negro de transporte en esta ciudad. Como vimos en el apartado anterior, este mercado puede descansar sobre una organización compleja

de grupos autogestionados de conductores, sin embargo, también se sostiene por la iniciativa de conductores que trabajan de forma individual, como Ernesto. De cualquier forma, las plataformas están al tanto de esta fuga del trabajo vivo, por lo que hasta el día de hoy han implementado medidas para evitarla.

En el caso de Uber, Martín, de unos 60 años, y quien trabajaba en esa plataforma desde el primer día que comenzó a operar en Puebla, nos relató lo siguiente a raíz de que se encontraba afuera del domicilio cuando solicitamos el viaje en la aplicación, lo que nos sorprendió a todos porque, como efecto de la pandemia, los tiempos de espera se incrementaron excesivamente, hasta en más de 20 minutos, por la reducción en el número de conductores:

Y raro que la aplicación me lo dio eh. Porque a veces no los da. Cuando te detecta tan cerca, no te lo da. Manda al siguiente... Para evitar que hagas clientes. Porque muchas veces usted me puede decir "Oye, ¿puedes venir por mí?". "Y este... y ya cuando esté afuera lo pido". Así hicieron durante mucho tiempo. "Y ya cuando estés afuera ya lo pido". Y así hacía la gente. Se subía y lo pedías desde el carro y te caía a ti porque eras el más cercano. Pero empezaron a detectar que muchos estaban haciendo clientes. "Ton's por eso... ahora mandan al segundo, ya no mandan al primero. [...] Sí, tiene lógica, sí. Sí porque... le digo que yo muchas veces lo hice. O sea yo sí muchas veces de que "Oye, ¿me puedes hacer otro viaje? Bajo a hacer mis cosas, me esperas...". "Sale". Se subía. Lo pedía, me caía, sale, listo, vámonos. Y este... y ya de repente no. Ya lo intentas... y lo intentas y lo intentas y lo intentas y no. Y también aunado a las promociones. Porque de repente te ponen promociones de... de cierta cantidad de viajes... entonces detectaron que algunos... ya les faltaba un viaje o algo, y en su casa se pedían ellos mismos. O sea la esposa le pedía el viaje, para que le cayera a él, y ya hacía el viaje que le faltaba ¿no? Para evitar esas cosas, ya este... ya no dejan que le caiga al más cercano. Por eso ahorita se me

hizo raro. Ya tenía mucho tiempo que no me caía un viaje de tan cerca (relato situacional, 28 de abril de 2022).

Este relato nos muestra, por un lado, lo comunes que han sido los viajes por fuera en esta ciudad, más cuando han sido facilitados por las aplicaciones, y, sobre todo, la forma en la que éstas los han detectado y obstaculizado a través de la vigilancia algorítmica. Ésta es sólo una pequeña muestra de que las plataformas no son tecnologías neutrales. El funcionamiento de las plataformas de transporte privado en Puebla coincide con la perspectiva de Nick Srnicek (2018), quien propone entender a estas empresas de tecnología como actores económicos dentro de un modo capitalista de producción, quienes están obligados a ahuyentar a la competencia y a buscar constantemente nuevos caminos para obtener ganancias, nuevos mercados y nuevos métodos de explotación. En el caso de Uber, Alex Rosenblat (2018), en el mayor estudio sociológico realizado hasta la fecha sobre esta plataforma, llega a la conclusión de que es una empresa camaleónica e inescrupulosa que ha cooptado el discurso de la economía colaborativa para oscurecer los verdaderos incentivos de la economía de mercado enmascarando a un capitalismo rampante con la retórica de una economía orientada hacia la comunidad.

Esto no parece ser diferente en el caso de Didi, la gran rival de Uber a nivel mundial. Al subirnos a su unidad después de haber pedido un servicio en esa aplicación, Daniel, de 55 años aproximadamente, no arrancó el carro porque nos dijo que estaba fallando la plataforma y que, si avanzaba sin haber iniciado el viaje, podrían penalizarlo. Esta empresa, que de acuerdo con la opinión de algunos conductores se caracterizó en un inicio por brindarles un trato más atento y humanizado que Uber, quien privilegiaba a los usuarios cayendo muchas veces en un trato injusto hacia los conductores (Batalla, 2021), parece tener ahora el mismo *modus operandi*. De acuerdo con Rosenblat (2018), Uber es un camaleón, pues se convierte en lo que necesita ser en diferentes momentos y en diferentes lugares. Cuando es nuevo en una ciudad y su estatus legal

es incierto, construye relaciones positivas con los conductores, pero después de legitimarse comienza a quebrantar esa confianza de varias formas, como bajando las tarifas. Por lo tanto, la forma en que los conductores experimentan esa plataforma depende de en qué etapa esté en su ciudad.

Según lo expresado por Daniel, el “Uber chino”, que en tiempos recientes ha duplicado el número de unidades de Uber (Hernández, 15 de junio de 2022), parece tener las mismas características. Al preguntarle por la razón de la penalización, Daniel contestó que, aunque la falla fuera de la plataforma, si él hacía el viaje sin haberlo iniciado en la aplicación, Didi daba por hecho que él lo habría cobrado “fuera de plataforma” (relato situacional, 9 de abril de 2023). Dijo que esto ya le había sucedido con anterioridad y que, a pesar de haber enviado un reporte explicando la situación, lo habían “bloqueado” durante cinco días, impidiéndole trabajar. Sin embargo, dio a entender que ya había aprendido la lección y que, ahora, cuando le sucede de nuevo, y si la plataforma no reacciona a tiempo, les pide a los usuarios que cancelen el viaje y les propone hacerlo por fuera.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almanza, E. (30 de octubre de 2017). Así es como Puebla busca regular a Uber y Cabify. *El Financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/nacional/aprueba-congreso-de-puebla-regulacion-para-uber-y-cabify/>
- Amayo, A. y Tenahua, A. (24 de noviembre de 2022). Incrementa hasta 25% violencia contra la mujer en Puebla. *Milenio*. <https://www.milenio.com/politica/comunidad/violencia-mujer-puebla-aumenta-25-ciento>
- Arellano, M. (26 de febrero de 2016). Femicidios en Puebla aumentan 208% entre 2013 y 2015. *Lado B*. <https://www.ladobe.com.mx/2016/02/femicidios-en-puebla-aumentan-208-entre-2013-y-2015/>

- Ávila, E. (16 de enero de 2020). Puebla, la ciudad con mayor percepción de inseguridad en México. *El Universal*. <https://www.eluniversal.com.mx/estados/puebla-la-ciudad-con-mayor-percepcion-de-inseguridad-en-mexico>
- Ávila, E. (8 de septiembre de 2022). Puebla, entre los cuatro estados con aumento en incidencia delictiva. *El Universal*. <https://www.eluniversal.com.mx/estados/puebla-entre-los-cuatro-estados-con-aumento-en-incidencia-delictiva/>
- Ayala, A. (15 de diciembre de 2017). 2017, un año violento para Puebla. *Lado B*. <https://www.ladobe.com.mx/2017/12/2017-ano-violento-puebla/>
- Batalla, O. (2021) La construcción social de imágenes urbanas entre conductores de Uber en Puebla, México. *Academia Journals*, 3 (1). <https://static1.squarespace.com/static/55564587e4b0d1d3fb1eda6b/t/60ba377af62e1d291185203d/1622816640142/1++Tesis+Batalla+Coeto+Olegario.pdf>
- Batalla, O. (2023). *Me reporto en línea*: Redes sociodigitales e inseguridad en el trabajo de plataformas de transporte en Puebla, México. *Vitam*, 7 (1), pp. 50-81. <https://revistavitam.mx/index.php/vitam/article/view/50/32>
- Bauman, Z. (2019). *Modernidad líquida*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Benvegnù, C.; Cuppini, N.; Frapporti, M.; Milesi, F. y Pirone, M. (ed.) (2021). Platformization and Its Discontents. *The South Atlantic Quarterly*, 120 (4).
- Chávez Hernández, L.C. (2023). Precariedad y organización laboral de trabajadores de transporte de plataforma de la Ciudad de Puebla. *Vitam*, 7 (1), pp. 82-108. <https://revistavitam.mx/index.php/vitam/article/view/51/33>
- Cordero, B.L. (2019). Subjetividades migrantes o la fuga del trabajo vivo. Notas para interpretar la cualidad política de lo “transnacional”. En Cordero, B., Mezzadra, S. & Varela, A. (coord.), *América Latina en movimiento. Migraciones, límites a la movilidad y*

- sus desbordamientos*, pp. 243-264. México: UACM, Traficantes de Sueños y Tinta Limón.
- Cózatl, C. (12 de julio de 2019). Uber y Cabify también sufren: han asaltado a 88 conductores en el año. *Diario Cambio*. <https://www.diariocambio.com.mx/2019/secciones/codigo-rojo/item/24166-uber-y-cabify-tambien-sufren-han-asaltado-a-88-conductores-en-el-ano>
- Didi (23 de noviembre de 2020). DiDi Mujer: la opción que conecta conductoras con pasajeras. *Didi Global*. [https://mexico.didi-global.com/didi-mujer-la-opcion-que-conecta-conductoras-con-pasajeras/?utm\\_source=\(direct\)&utm\\_medium=\(none\)&utm\\_campaign=none](https://mexico.didi-global.com/didi-mujer-la-opcion-que-conecta-conductoras-con-pasajeras/?utm_source=(direct)&utm_medium=(none)&utm_campaign=none)
- Federici, S. (2018). *El patriarcado del salario. Críticas feministas al marxismo*. México: Universidad Autónoma de la Ciudad de México, Traficantes de Sueños.
- Gutiérrez, P. (12 de septiembre de 2019). 23 años de prisión para el homicida de la estudiante Mariana Fuentes. *La Jornada de Oriente*. <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/prision-homicida-mariana-fuentes/>
- Hardt, M. y Negri, A. (2011). *Commonwealth. El proyecto de una revolución del común*. Madrid: Akal.
- Hernández, M. (15 de junio de 2022). Sólo Uber, Didi y Cabify están autorizados para brindar servicio en Puebla: SMT. *La Jornada de Oriente*. <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/solo-uber-didi-y-cabify-estan-autorizadas-para-brindar-servicio-en-puebla-smt/>
- Hidalgo, K. y Salazar, C. (ed.) (2020). *Precarización laboral en plataformas digitales. Una lectura desde América Latina*. FES-ILDIS.
- Hirschman, A. O. (1970). *Exit, Voice, and Loyalty. Responses to Decline in Firms, Organizations, and States*. Cambridge: Harvard University Press.
- Maffie, M. D. (2023). Becoming a pirate: Independence as an alternative to exit in the gig economy. *British Journal of Industrial Relations*, 61 (1), pp. 46-67.

- Martínez, B. (26 de diciembre de 2017). Femicidio de Mara detonó el año negro de Cabify y Uber en Puebla. *Diario Cambio*. <https://www.diariocambio.com.mx/2017/secciones/codigo-rojo/item/29386-femicidio-de-mara-detono-el-ano-negro-de-cabify-y-uber-en-puebla>
- Méndez, P. (6 de septiembre de 2021). Desde 2018 ocurre cada semana un femicidio en Puebla. *La Jornada de Oriente*. <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/desde-2018-ocurre-cada-semana-un-femicidio-en-puebla/>
- Mezzadra, S. y Neilson, B. (2017). *La frontera como método. O la multiplicación del trabajo*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Palermo, H. M. y Capogrossi, M. L. (dir.) (2020). *Tratado latinoamericano de Antropología del Trabajo*. Buenos Aires: CLACSO, CEIL, CONICET.
- Radetich, N. (2022). *Capitalismo. La uberización del trabajo*. México: Siglo XXI.
- Ravenelle, A. J. (2020). *Precariedad y pérdida de derechos. Historias de la economía gig*. Madrid: Alianza.
- Rosenblat, A. (2018). *Uberland. How Algorithms are Rewriting the Rules of Work*. Oakland: University of California Press.
- Srnicek, N. (2018). *Capitalismo de plataformas*. Buenos Aires: Caja Negra.
- Uber México (11 de noviembre de 2020). La nueva función ‘Ellas’ permite a socias conductoras viajar exclusivamente con usuarias mujeres. *Uber Newsroom*. <https://www.uber.com/es-MX/newsroom/la-nueva-funcion-ellas-permite-a-socias-conductoras-viajar-exclusivamente-con-usuarias-mujeres/>
- Virno, P. (2016). *Gramática de la multitud. Para un análisis de las formas de vida contemporáneas*. Madrid: Traficantes de Sueños.

