

Nuevas manifestaciones del conflicto entre trabajadores taxistas y conductores de *Uber* en Mazatlán, México: entre la gobernanza y las tensiones sociales

DOI: 10.32870/cl.v2i25.7871
Carlos Alberto Olivarría Núñez*
Ernesto Sánchez Sánchez**

Recibido: 23-10-2020
Revisado: 25-01-2021
Aprobado: 24-03-2021

Resumen

El siguiente documento analiza la dinámica laboral y las reivindicaciones del derecho al trabajo a partir del enfoque del derecho a la ciudad y el mecanismo de gobernanza, entre dos grupos de trabajadores del servicio de transporte de personas en Mazatlán, México. Se parte de considerar que las condiciones y actividades laborales de estos trabajadores se dinamizan en un escenario de injusticia y vulnerabilidad por lo que es necesario considerar cambios emanados de las nuevas formas de trabajo en plataformas, así como la necesaria participación institucional que garantice mejores condiciones laborales. La metodología implementada es de corte cualitativo, analizando e interpretando las formas de trabajo, condiciones y dinámica laboral de los trabajadores. Para ello se aplicaron 10 entrevistas semiestructuradas: 5 a trabajadores de plataforma y 5 a taxistas. Para el análisis conceptual se recupera la noción de derecho a la ciudad de Henry Lefbvre y para el caso de la gobernanza se utilizan los aportes de John Harrison desde la perspectiva de considerarla como un instrumento de convergencia territorial y urbana integrada.

Palabras clave: Conflicto social, empresas de transporte, mercado de trabajo

New manifestations of the conflict between cab workers and Uber drivers in Mazatlan, Mexico: between governance and social tensions

Abstract

The following document analyzes the labor dynamics and the claims of the right to work, from the approach of the right to the city and governance mechanism, among two groups of workers in the passenger transportation service in Mazatlan, Mexico. The starting point is to consider that the working conditions and activities of these workers are dynamic in a scenario of injustice and vulnerability, so it is necessary to consider the changes emanating from the new forms of work on platforms, as well as the necessary institutional participation to ensure better working conditions.

Licenciado en Turismo, Maestro en Ciencias sociales con Énfasis en Estudios Regionales, doctorante en el programa de doctorado en Estudios Regionales con Énfasis en América del Norte. Todos por la Universidad Autónoma de Sinaloa. Becario Conacyt. Contacto: caoilvarria@gmail.com ORCID 0000-0002-7574-9919

**Licenciado en Economía; Maestro en Estudios de Estados Unidos y Canadá por la UAS y Dr. en Ciencias Sociales por la U de G. Es Profesor Investigador de Tiempo Completo en la Facultad de Estudios Internacionales y Políticas Públicas de la Universidad Autónoma de Sinaloa. Cuenta por Perfil-Deseable PRODEP-SEP. Es miembro del Cuerpo Académico Consolidado Redes sociales y Construcción del Espacio Público. Perteneció al Sistema Nacional de Investigadores (SNI) nivel 1. Contacto: ernestoss@uas.edu.mx ORCID 0000-0001-5845-0600

The methodology implemented is qualitative, analyzing and interpreting the forms of work, conditions and labor dynamics of these workers. For this purpose, 10 semi-structured interviews were conducted, 5 with platform workers and 5 with cab drivers. For the conceptual analysis, the notion of the right to the city by Henry Lefebvre is recovered, and for the case of governance, John Harrison's contributions are used from the perspective of considering it as an instrument of integrated territorial and urban convergence.

Key words: Social conflict, transportation companies, labour market

Introducción

En el documento “*Transport in the digital age disruptive trends for smart mobility*” de la consultora Deloitte, del año 2015, se advertía que el cambio en el transporte había llegado a través de la innovación digital y el uso de los smartphones para acceder a la información en la planificación de viajes. Estos cambios reflejaban solamente la innovación digital, la automatización, el incremento del número de pasajeros, la demanda de servicios de transporte, los precios bajos que ocasionaría la mayor competencia y la garantía de seguridad del usuario. Sin embargo, no vislumbraban la tensión y polarización social que se crearía entre los trabajadores del transporte tradicional, las personas que optarían por emplearse a través de aplicaciones digitales de transporte privado (como es el caso de *Uber*) y entre los usuarios y otros actores sociales. Para ello se empezaron a generar estrategias de acción e intervención dentro de los sistemas de gobernanza locales que resultaron limitadas y optar por un diálogo permanente entre los distintos actores involucrados en controversias y conflictos.

Desde el momento del surgimiento de aplicaciones en plataformas se han provocado una serie de implicaciones económicas y sociales en algunas de las ciudades donde se estableció este modelo privado de transporte, transformando las relaciones sociales y laborales de la vida cotidiana. Una de esas consecuencias son los conflictos entre trabajadores locales del puerto turístico de Mazatlán, México: taxistas y trabajadores de este nuevo modelo de transporte.

En este sentido, los objetivos de este documento son analizar, desde el enfoque de la gobernanza y el derecho a la ciudad, las distintas maneras en las que los actores sociales involucrados perciben y actúan en el conflicto entre los trabajadores del transporte público de alquiler tradicional (taxis), y los trabajadores de las aplicaciones del transporte privado (*Uber*). De igual manera se interpretan las narrativas de los trabajadores de ambos grupos ante el conflicto colectivo.

Con ello se trata de dar respuesta a las interrogantes: ¿cómo se gesta la relación entre las plataformas digitales como *Uber* dentro de los marcos de gobernanza urbana y el derecho a la ciudad? ¿Cuáles son las maneras en las que los distintos actores actúan

para solucionar problemáticas de corte laboral? ¿Qué opciones o alternativas de solución existen a esta problemática? ¿Qué perspectiva tienen los trabajadores sobre el rol del gobierno ante esta problemática?

Se trata de sustentar que el conflicto entre ambos grupos de trabajadores ha evolucionado más allá de la violencia y bloqueos urbanos, y se han implementado acciones limitadas que no reflejan una verdadera práctica de gobernanza por lo que no han resuelto de manera definitiva el problema de la regulación y competencia desleal, esto con la intervención de grupos de interés políticos y una débil gestión sindical.

En la primera parte se aborda el contexto de la problemática del conflicto entre transportistas de ambos grupos en Mazatlán. En este mismo también se describe la evolución de este desde sus inicios hasta la actualidad. Posteriormente, se hace un análisis de los conceptos del derecho a la ciudad y la gobernanza. Finalmente, se muestran los resultados del trabajo de campo a partir de las entrevistas obtenidas a los trabajadores.

Metodología

Se recupera el análisis del derecho a la ciudad como forma de reivindicación por la inclusión y participación dentro de la dinámica de la ciudad, en este caso, vinculado al derecho al trabajo y mejoras laborales, todo esto bajo las condiciones contradictorias y complejas en la vida urbana capitalista. Conceptualmente, también, se parte de concebir la gobernanza en función de la cooperatividad y coordinación de diversos actores públicos y privados para solucionar y dar un orden social.

Además, se contextualiza la problemática a partir de la noción que plantea Artioli (2018:2) sobre la importancia de realizar investigaciones sobre las plataformas digitales de transporte urbano, las cuales traen consigo implicaciones de carácter social, espacial y de gobernanza. Se recuperan los planteamientos de Stewart y Stanford (2017) y Todoli-Signes (2015; 2017) en la que sostienen que la era de las plataformas digitales han transformado las relaciones de empleo radicalmente, ocasionando transformaciones en la organización del trabajo y de autoempleo, así como la conformación de nuevas relaciones laborales

y espaciales. De igual forma se retoman elementos de carácter cualitativo como las percepciones de seguridad y trato para los pasajeros, así como las formas de discriminación y exclusión entre los conductores (Rogers, 2015).

Para la muestra se buscó una representatividad que permitiera reproducir las características y tendencias principales del universo. Este tipo de muestra es por conveniencia puesto que la selección se hizo de manera autoseleccionada. El trabajo de campo es de tipo nomotético, puesto que es un grupo de personas donde cada individuo posee características similares al resto de los sujetos o miembros del mismo grupo (Muñiz, 2010). Se eligió a cinco trabajadores de los ecotaxis verdes y cinco de *Uber*. Los primeros fueron contactados en sus sitios de trabajo en el fraccionamiento Santa Teresa. Todas las entrevistas fueron realizadas en la ciudad de Mazatlán durante el mes de julio de 2020 del día 03 al 29.

Las entrevistas a los trabajadores de *Uber* se hicieron al solicitar un servicio de traslado. Con base al perfil sociodemográfico, en su totalidad son trabajadores urbanos, cinco de ellos jóvenes; 3 de *Uber* y 2 taxistas cuyas edades van de los 18 a los 22 años; 2 adultos: uno de *Uber* y otro taxista de 40 años; y 3 adultos mayores: uno de *Uber* y 2 taxistas con edades de 60, 65 y 70 años. Las edades de los trabajadores son importantes ya que reflejan la noción que se tiene ante el trabajo y las relaciones sociales y la percepción sobre organizaciones gremiales ante nuevas dinámicas de trabajos atípicos.

Derecho a la ciudad y gobernanza: el tránsito del tipo ideal a las contradicciones

Desde mediados del siglo XX los estudios sobre la ciudad entraron al debate crítico de la ciencia social. En este siglo autores como Lewis Mumford, Louis Wirth, George Simmel, Henry Lefebvre, Edward Soja, Saskia Sassen, David Harvey, Allen Scott, Michael Storper, entre otros, se dedicaron a estudiar a la ciudad desde el enfoque social y las humanidades, más allá de la perspectiva arquitectónico-espacial, colocándola en el centro del debate de lo que hoy es conocido como urbanismo o estudios urbanos. Carrión (2019); Marcuse (2009); Harvey (2003) abordaron este tema desde el conflicto e integración de la ciudades, sus actores y sus derechos.

En 1968 el concepto del derecho a la ciudad sería introducido por primera vez por Henry Lefebvre. En el explicaba que las personas tienen el derecho a la vida urbana en libertad y a construir y reconstruir su propio espacio en la ciudad, esto apartir de un conflicto y contradicciones generadas por la dinámica del capital (Costes, 2011).

Si se recurre a Lefebvre (1968), este tipo de actividades, como es el servicio de transporte propio de habitantes urbanos, muestra la creación de la ciudad no burocrática, más allá de elementos mercantilistas, en donde se presenta el conflicto por decidir formas de vivir y de hacer la ciudad, en la que está involucrado también el derecho al trabajo, como elemento que dinamiza, empodera y reorganiza la fuerza de trabajo ante las formas espaciales de dominio, destrucción del medio ambiente y el desorden de planeación urbana, así como la necesidad de inclusión de trabajadores en la toma de decisión de políticas y cuestiones sociales.

Es decir, la pertinencia de Lefebvre recae en el señalamiento de lo que es un trinomio entre Estado-capital y trabajadores, en el que se lucha por reivindicaciones de inclusión y segregación laboral, es decir, el derecho a la ciudad implica también una cuestión laboral en la cual las diversas maneras de ocupar los espacios resistiendo a la dinámica mercantilista llevan a génesis de *heterotopías*, como espacios en la cual se gesta una transformación urbana.

Entonces, es pertinente, apartir de los análisis de *Uber*, situar el concepto de espacio historicamente concebido, y cómo ahora se muestra una realidad concreta a partir de la simbiosis entre lo virtual y físico en la ciudad creando espacios de convivencia e integración con múltiples problemas (González, 2017).

Desde esta perspectiva, considerando el análisis entre la ciudad y los sujetos que intervienen en su dinámica, se hace énfasis en la erradicación de las desigualdades, el fomento al desarrollo urbano, la creación de infraestructura urbana, dar seguridad a las personas, además, estimular el empleo pleno y productivo dentro del marco del trabajo decente para todos y las oportunidades de subsistencia en las ciudades y los asentamientos humanos.

Ante esto Carrión, en función del derecho a la ciudad en el contexto contemporáneo, indica lo siguiente:

...la implantación de la lógica neoliberal en la producción de las urbes implica un cambio de mirada: de lo social (estado de bienestar y redistributivo) a lo económico, convirtiendo la ganancia en el motor central del urbanismo (eficiencia), a través de: la privatización de los servicios e infraestructuras (Pérez, 1999), las políticas tributarias (reducción de impuestos), el incremento de las plusvalías del suelo (Abramo, 2011) y las inversiones públicas inscritas en el urbanismo de proyectos (Carrión, 2019: 177,178).

Para Carrión el derecho a la ciudad se vislumbra como una utopía política que busca la distribución equilibrada del poder y el acceso de la ciudadanía a los beneficios que produce la misma ciudad. De igual forma configura el eje de la conflictividad urbana lo

cual lleva a las ciudades a estar delimitada dentro de un fenómeno político con complejos marcos institucionales, donde se reivindica precisamente el derecho a la ciudad.

Otros autores, como David Harvey, reforzaron el derecho a la ciudad de manera más reivindicativa:

El derecho a la ciudad no es simplemente un derecho de acceso a lo que ya existe, sino un derecho para cambiarlo según el deseo de nuestro corazón. Necesitamos estar seguros de que podemos vivir con nuestras creaciones (un problema para cada planificador, arquitecto y pensador utópico). Pero el derecho a rehacernos creando un tipo de socialidad urbana cualitativamente diferente es uno de los máspreciado de todos los derechos humanos. El ritmo absoluto y las formas caóticas de urbanización en todo el mundo han dificultado la reflexión sobre la naturaleza de esta tarea (Harvey, 2003:939).

Para Harvey la ciudad nunca ha sido un lugar armonioso, libre de confusiones, conflictos y violencia. El derecho a la ciudad muestra quiénes están involucrados en esas demandas y reivindicaciones, quiénes son los actores potenciales, los agentes de cambio, qué son y qué los mueve, ya sea para proponer u oponerse al cambio. De igual manera, Marcuse (2009) señala que la cuestión es cómo entender hoy el derecho a la ciudad, dentro de una realidad global con trabajadores no clásicos en la cual la dinámica del capitalismo se complejiza en cuanto a categorizar el discurso ideológico y reivindicativo, no sólo laboral, sino social. Por lo tanto, primero se deben establecer los derechos, su historia y en qué espacio se van a establecer tales derechos.

Así pues, el derecho a la ciudad implica definitivamente replantear la cuestión social que conlleva a cuestionar las condiciones laborales en la ciudad que son resultado de transformaciones en el mundo del trabajo contemporáneo. Y si por algo se caracteriza la dinámica urbana actual es por el proceso de terciarización de la economía, polarizada bajo condiciones de precariedad e informalidad, con bajos salarios y carente de seguridad social (Ziccardi, 2016:30). Hay que hacer notar que la cuestión social y la cuestión urbana están entramadas por las condiciones de precariedad laboral y debilitamiento del modelo de Estado de bienestar que garantizaba cierta estabilidad y derechos al ciudadano-trabajador y que ahora ha ampliado las desigualdades económicas, sociales y territoriales, es decir, crea cada vez más espacios fragmentados o segmentados (Ziccardi, 2016).

Vemos una exclusión social que implica la negación de derechos en una ciudad formal, que impiden el ejercicio de una ciudadanía, que no garantiza un derecho al trabajo o una seguridad durante el trabajo, y que a manera de segregación social y terri-

torial, se busca sobrevivir ante estas limitaciones (Borja, 2019:27).

Por lo tanto, las interrogantes ante esta problemática se sitúan en cómo lograr el equilibrio en la sociedad y hacer valer el derecho a la ciudad en medio de presiones, tensiones, violencia y fragmentación laboral, así como de qué manera se puede lograr el hacer valer este derecho. De allí de la necesidad de recurrir a la gobernanza.

Maya et al (2018) abordan la gobernanza desde una perspectiva territorial y plantean:

La gobernanza surge como modelo alternativo para subsanar las deficiencias que hoy afectan a distintos países, regiones y ciudades, y cuyo acelerado crecimiento urbano y demográfico las ubica en el límite de la resistencia provocada por los efectos del agotamiento de los recursos naturales, del anárquico y desordenado desarrollo urbano, del incremento de los índices de contaminación de la ausencia de una normatividad efectiva que oriente la planeación de los asentamientos humanos, y del distanciamiento entre los ciudadanos y las autoridades, entre muchos otros factores que impactan directamente en la calidad de vida de la población. (Maya et al, 2018: 177).

Por su parte, para Harrison (2008), la gobernanza urbana se trata de los aspectos más estratégicos de la dirección, tomar las grandes decisiones sobre la dirección del desarrollo de la región de la ciudad y los roles que cumplirán los actores. Además, plantea que existen tensiones entre el nuevo patrón de crecimiento urbano y los modelos de gobernanza obsoletos que a menudo tienen la tarea de regularlo.

En ese sentido, Valverde (2011), señala que sobre la gobernanza urbana moderna recae el solucionar una serie de conflictos cada vez más complejos ante la diversificación de los usos del espacio, producto no sólo de las resistencias y reclamos sociales, sino más bien de una serie de contradicciones resultado del desorden urbano y de agendas de gobiernos en las que se da una exclusión espacial de clases, producto de la zonificación en las ciudades.

En el caso de ciudades como Mazatlán, estas se pueden manifestar como una resistencia ante el reclamo de sus ciudadanos por su derecho al trabajo y al uso del suelo, o lo que Scott y Storper (2015) llaman *el nexo del suelo urbano*, ante lo cual, diversos grupos que realizan una gran variedad de actividades económicas y no económicas en las ciudades terminan en conflictos al reclamar estos derechos.

El recorrido por el escenario local en Mazatlán, Sinaloa

La ciudad de Mazatlán, Sinaloa, está ubicada en el noroeste de México. Hasta el año 2020 contaba con una población de 501, 441 habitantes según datos del

INEGI (2020). Entre sus actividades económicas destacan el comercio, el turismo, el sector inmobiliario y el comercio marítimo internacional. Destacan como principales problemas de la ciudad la contaminación de lagunas, calles y esteros, el desabasto de agua, así como problemas sociales de seguridad y violencia y un desorden continuo en la ciudad, sobre todo en el contexto de la planeación urbana.

Con respecto al mercado laboral, está concentrado en actividades turísticas y los servicios, detectándose fenómenos de identidad flexible y precaria (formal e informal) donde los bajos salarios, la alta rotación, la competencia desleal, el conflicto y la incertidumbre son una constante. Con respecto al transporte público de alquiler los taxis, las *pulmonías* (nombre que surge a partir que a los usuarios les advertían que podrían contraer una enfermedad pulmonar por el hecho de estar descubiertas de todas partes), las *aurigas* (conocidas así a las camionetas, o pick up, que sustituyeron al antiguo carruaje impulsado por caballos para transportar personas) y los camiones urbanos son los que han caracterizado simbólicamente a la ciudad.

Figura 1
Pulmonía



Fuente. Propia.

Figura 2
Auriga o araña



Fuente. Propia

En Mazatlán, también existen diversas aplicaciones de transporte privado digital como *Uber*, *Didi*, *Beat*, *In-drive* y *Loch*. Estas iniciaron labores desde 2016 primeramente con *Uber* con un estimado de 250 y 300 autos particulares. En ese tiempo algunos choferes manifestaban no tener miedo ante el posible *boicot* del servicio de transporte público de alquiler, ya que sus organizaciones afiliadas habían advertido que no los dejarían operar en Sinaloa.ⁱ

Desde entonces, las fricciones entre unos grupos y otros ha generado una serie de conflictos como bloqueos, golpes y agresiones. Evidentemente, el problema, ante el uso de plataformas, se considera contemporáneo, sin embargo, en años anteriores se presentó un problema de negociación al trabajo por parte del sindicato de Autotransportaciones de Aeropuertos de Mazatlán (ATAMSA) y los sindicatos de taxis “rojos” y “verdes. El problema cobró notoriedad a partir del despunte del turismo en la economía local, el aumento de inversiones en la ciudad en sectores como el inmobiliario, que requirió más concesiones de taxis y de unidades de transporte, las disputas se fueron incrementando.

Ante esto, la opción que surgió fue la organización de los trabajadores del transporte de alquiler. Sin embargo, su empoderamiento estuvo marcado por el clientelismo político por parte de grupos políticos, vinculados al partido oficial (Partido Revolucionario Institucional) que controlaba el mercado y las tarifas. Por su parte, los conductores de *Uber* recurrieron al despliegue mediático en la que se hacía énfasis a la libertad de los usuarios al garantizar un mejor servicio, y principalmente, el derecho al trabajo. Así pues, en Mazatlán, pareciera ser que desde el punto del habitante- usuario de estos servicios el escenario entre taxistas, pulmonías, aurigas y *Uber*, este último desde la ilegalidad, representa ventajas económicas y de elección (González, Lizcano y Asprilla, 2017).

Esto puso al descubierto que no existe un marco legal para solucionar este tipo de conflicto en el transporte, por lo que la adaptación entre el riesgos e incertidumbre ha sido la única alternativa.

Ahora bien, si algo tienen en común todas las partes involucradas en este problema es que apelan al turismo como una dinámica real para mantener sus fuentes de trabajo. Por ello, los representantes de ambos grupos se han reunido constantemente con autoridades de los distintos niveles de gobierno en un esfuerzo por encontrar soluciones y vincular sus formas de trabajo con el desarrollo regional. En las reuniones se pide de palabra la liberalización del transporte y solicitud de “prudencia” hacia los conductores de *Uber* por parte de los taxistas. Es decir, no hay mecanismos

institucionales, dentro de un marco jurídico, que garantice la estabilidad laboral.

Este tipo de problemas va más allá de una cuestión de la comprensión, prudencia o factores de acuerdos coloquiales. Las autoridades locales saben de la importancia de las implicaciones que conlleva la necesidad de trabajar y dar servicios, principalmente en un espacio turístico como Mazatlán. Sin embargo, los últimos datos señalan que el problema sigue estancado y continúa por “falta de voluntad entre los implicados” principalmente por los taxistas, asumiendo la carencia de mecanismos para la resolución de conflictos. Lo único que se ha establecido entre los trabajadores son la conciliación, los convenios y el diálogo informal, sin soluciones institucionales. Las manifestaciones y reclamos continúan como protestas e incipientes formas de organización de los trabajadores a través de redes sociales digitales, así como nuevas formas de comercialización de sus servicios.

En este entendido se hace alusión a considerar a la gobernanza como el ejercicio en la que se reconoce a una autoridad política, económica y administrativa para solucionar los asuntos o problemáticas ciudadanas, pero desde una participación colegiada, entre el Estado, la sociedad civil y el sector privado que garantice el ejercicio de sus derechos y obligaciones (Serna, 2010: 36). De ahí que se considere que el ejercicio de la gobernanza establece prácticas en la acción de gobernar que enfatizan los aspectos que suplen al poder político e incorpora la participación a la sociedad civil a la acción de gobierno (Serna, 2010: 37). Para el caso de conductores trabajadores se observa un escenario carente de figuras representativas que señalen sus márgenes de acción, ya sea por la falta de reconocimiento del trabajador de *Uber* o por una débil participación del gremio de taxistas.

Trabajadores en Mazatlán; entre el derecho a la ciudad y el derecho al trabajo

Para los trabajadores de *Uber* el conflicto lo viven desde que inició el uso de plataformas y la actividad fue catalogada como competencia desleal entre trabajadores formales e informales. Los primeros entrevistados del grupo de *Uber* fueron los trabajadores que más tiempo tienen trabajando en esa actividad. Sostienen que se adaptaban al conflicto y que preferían no buscar problemas. Es notoria la percepción de asumir al trabajo como una actividad de riesgo, de latente agresión física por otro trabajador. También, asumen la intervención de aquella persona que no es trabajadora, el cliente, que interviene defendiendo sus derechos a consumir ese servicio y a su vez, elegir a otro trabajador para llevarlo a cabo. En las redes so-

ciales queda de manifiesto el apoyo a estos trabajadores, principalmente por el precio al servicio y trato hacia el cliente.

La conciencia del trabajo y el obtener un ingreso es un discurso que sobresale en las narrativas, ya que los entrevistados señalaban el derecho que tienen todos de mejorar su condición laboral y a utilizar los espacios de la ciudad para trabajar honradamente, sin embargo, la crítica recae en considerar a otros trabajadores como dueños de la calle y del espacio público. Otros entrevistados señalaban la necesidad de la defensa ante ataques físicos, admitiendo la opacidad de las autoridades y abonando al clima de hostilidad entre los trabajadores tradicionales. Además, acusan a las autoridades de ser parte de una simulación, pues siempre ha hecho caso omiso a sus demandas y sólo los atienden en tiempos de campañas electorales. Señalan que las autoridades municipales otorgaron ciertos derechos para trabajar (a cambio de apoyos electorales) en zonas o sitios determinados, y ello garantizaba cierta estabilidad a los conductores. En este sentido, los objetivos del ejercicio de gobernanza se desvirtúan ante el corporativismo político, en la cual la autoridad asume su rol sólo con fines electorales y no como una relación imparcial en búsqueda de un beneficio colegiado. Esta práctica es históricamente implementada ante diversos gremios y su relación con gobiernos o partidos oficiales al poder, en la cual las condiciones de trabajo son negociadas a partir de apoyos políticos de gobiernos en turno.

Es necesario señalar la notoria precariedad laboral centrada en las plataformas al no reconocer como trabajadores de facto a aquellos que usan sus instrumentos para dar el servicio. Esto repercute en la representatividad institucional del trabajador de plataforma. De igual forma cabe la interrogante de, si el gobierno, en sus diversos niveles, reconoce a estos como trabajadores con plenos derechos laborales. En esta óptica, la lectura de una gobernanza obliga a re-dimensionar a sus actores, a sus intermediarios, como puede ser el sindicato para los taxistas o los clientes para el caso de las plataformas.

Por su parte, los taxistas señalaban que el conflicto con *Uber* ya no existe puesto que se tuvo que dar fin a las agresiones debido a que el gobierno de Mario López Valdez (2011-2017) prohibió los bloqueos advirtiendo que habría sanciones para aquellos taxistas que incurrieran en esos hechos. Una de ellas era quitar las concesiones a los taxistas. Esta situación no pudieron negociarla los sindicatos, ya que un bloqueo vial se podría tipificar como un secuestro de personas. Por otro lado, manifiestan que hay competencia desleal y abusiva que ocasiona la falta de una

regulación más estricta de los *Uber*, sobre todo de sus tarifas y reglamentación. Por ejemplo, los taxistas tienen altos costos operativos y cuotas administrativas, como una cuota sindical de \$1,400 mensuales; los conductores de *Uber* no cubren esos requisitos al no estar sindicalizados, a pesar que se les exige el pago de un seguro a daños a terceros. Otro elemento que describen los conductores es la condición de explotación mediante la extensa jornada de trabajo: hasta 16 horas al día, indicando que, debido a la competencia, la jornada tiene que extenderse para poder obtener un ingreso considerable a sus necesidades.

Evidentemente, en los reclamos se asume una postura de comprensión y conciencia, veladamente aceptando el derecho al trabajo de los ciudadanos. Algunos de los testimonios señalan: “nosotros no tenemos nada contra los compas de *Uber*, porque ellos también son personas necesitadas como nosotros”, “nosotros el coraje que traemos es con el gobierno que no ha hecho nada por regularlos a ellos ni apoyarnos a nosotros”. De igual manera, señalaban que ven lejano el que ellos vayan a caer en bloqueos o agresiones hacia los conductores de plataforma en el contexto actual, dado que también están ejerciendo su derecho a ganarse la vida y no tienen la culpa de la incompetencia del gobierno. Argumentan que con *Uber* hay una fuga de capitales y que es una empresa que se está aprovechando de la mano de obra de los mexicanos, y que si esta fuera una empresa mexicana sin duda la apoyarían.

Otro testimonio, un taxista de 40 años, menciona:

el ingreso de *Uber* fue en parte culpa de nosotros, porque algunas unidades son de mala calidad y la atención y actitud de algunos de nuestros compañeros han sido muy malas hacia los usuarios y eso también abrió paso a que entrara *Uber* y otras aplicaciones.

Aquí es importante resaltar la intervención indirecta del usuario o cliente que legitima la presencia de este servicio e influye, con intensidades menores, en la dinámica del conflicto.

Para algunos taxistas, la necesidad de intervención del gobierno recae en una postura paternalista ya que expresaban que desearían que el gobierno les otorgara algún apoyo para el combustible el cual representa un alto costo para ellos. Sostienen que esto ayudaría a bajar sus precios en los servicios, con respecto a la competencia de plataforma.

Para los trabajadores conductores tradicionales sus condiciones y actividades laborales se dinamizan en un ambiente de injusticia de parte del gobierno hacia ellos y sus familias. Asumen que el conflicto ha escalado desde la negación y la inconformidad con

más competencia ya que no sólo se han sumado más trabajadores de *Uber*, sino de otras aplicaciones.

Se observa que la actividad del transporte se inscribe en una esfera laboral vulnerable y riesgo ante constantes amenazas, violencia física, al igual que una pasividad del sindicato de transportistas que ante instancias oficiales no tiene una presencia considerable para incidir en la regulación de otros tipos de servicio de transporte.

Finalmente, las soluciones que se proponen para evitar la continuidad ante estas situaciones son de forma tradicional; recurrir al diálogo y hacer convenios y crear un sistema de tarifas justo y homologado para los distintos sistemas de transporte (de concesiones de alquiler y privados de plataformas) donde la competencia desleal no se presente o se otorguen mínimas ventajas de unos sobre otros. Sin embargo, hay que cuestionar ante qué autoridad o representación gremial tiene *Uber* y otras aplicaciones. Esto muestra un vacío en el reconocimiento institucional hacia los trabajadores de plataforma, a diferencia de los taxistas mediante sus gremios o sindicatos, por lo que los mecanismos de gobernanza se dificultan al individualizar las posturas de estos trabajadores de plataforma.

La postura de los taxistas coincide parcialmente con lo planteado por González (2017), en la cual *Uber* representa una fuerza hostil para el ejercicio de una movilidad urbana, para el caso mazatleco, no desde de desarrollo sostenible, sino desde la competencia desregulada. Pero valdría la pena situarlo como lo hace este autor al cuestionarse el impacto negativo en la sostenibilidad a partir de la automovilidad y su permisión legal no hace más que excluir a las otras formas de movilidad urbana en zonas turísticas como Mazatlán, y ser considerada como fuerza entrópica que contribuye al desorden vial en la ciudad-sistema (González, 2017: 11).

El conflicto está latente dentro de las narrativas de estos trabajadores ya que los elementos de inseguridad e incertidumbre son constantes. No solamente la inseguridad hacia los trabajadores, sino que dentro del imaginario social se ha creado un simbolismo hacia los trabajadores de taxis tradicionales y de *Uber* en la cual acceder a estos servicios de transporte implica inseguridad y peligro.

Reflexiones finales

Los testimonios de los trabajadores llevan a plantear que las formas del trabajo reclaman una inclusión y reconocimiento, reflejado en el derecho a la ciudad y al trabajo que involucra una práctica democrática en el que cada vez participen más ciudadano que responden ante intereses y reivindicaciones.

Las diversas formas de trabajo deben ser cuestionadas y reflexionadas con base a una realidad concreta, especificando las necesidades de cada ciudad y sus actores. Sin embargo, parece ser que, desde la práctica de gobernanza, se adolece de verdaderos mecanismos que coadyuven de manera integral entre trabajadores y autoridades a la solución para el reconocimiento y derecho al trabajo. Cabe ubicar lo que señala David Harvey, adecuado a la reorganización espacial sobre el uso del transporte y movilidad, sobre los necesarios ajustes espaciales y temporales, que a su vez llevan a conformar nuevos paisajes dinámicos, propios de la acumulación del capital.

La situación en Mazatlán refleja las tensiones y conflictos que actualmente se viven en distintas ciudades a partir del uso de plataformas digitales, como en el caso del de *Uber*. Es interesante vislumbrar cómo estos trabajos, que combinan lo clásico con lo atípico, salen a relucir contradicciones internas del mismo sistema al generar trabajo y, a su vez, establecer relaciones antagónicas en las relaciones laborales y de la exclusión entre trabajadores, reclamando la necesaria intervención adecuada en las agendas de los gobiernos a través de políticas públicas.

En estas relaciones laborales se observan elementos cualitativos y simbólicos que van desde la indiferencia, el desconocimiento y la nula empatía de los trabajadores de *Uber* con el conflicto, así como enojo, frustración, impotencia y adaptación de los trabajadores de los ecotaxis verdes.

Las nuevas manifestaciones del conflicto en Mazatlán entre taxistas y conductores de *Uber*, van más allá de las notas periodísticas y se requiere de la interpretación dado que estas se traducen a partir de las experiencias y las emociones de los trabajadores. Hasta ahora, los taxistas y otros grupos del transporte de alquiler no han llegado a convenios con los grupos de las aplicaciones del transporte privado, quienes manifiestan no tener problemas con los taxistas: solo buscan tener una mejor calidad de vida y obtener más ingresos. Se percibe, al igual que González, Lizcano y Asprilla (2017), la falta de interés u omisión por parte de la autoridad gubernamental, por lo que no se ha ejercitado una verdadera gobernanza que refleje una participación integral con soluciones a largo plazo.

El conflicto está latente y la tensión social que generan unos grupos y otros se percibe, lo que obliga entonces a la reconsideración de la ciudad y sus actores a establecer canales propios de gobernanza que den una solución parcial o definitiva a esta problemática.

Referencias

Artioli, F. (2018). Digital platforms and cities: a literature review for urban research. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02385137/document>

Borja, J. (2019). Ciudadanía, derecho a la ciudad y clases sociales. O la democracia versus el derecho en Carrión, Mena Fernando y Dammert-Guardia, Manuel (Eds.); *Derecho a la ciudad Una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina*, FLACSO Ecuador. CLACSO, IFEA, 2019. PP.25-60

Carrión, F. (2019). Derecho a la ciudad y gobierno multinivel en América Latina. *Monografías CIDOB*, N°. 76. FLACSO, Ecuador.

https://www.cidob.org/es/articulos/monografias/ampliando_derechos_urbanos/derecho_a_la_ciudad_y_gobierno_multinivel_en_america_latina.

Costes, L. (2011). Del "derecho a la ciudad" de Henri Lefebvre a la universalidad de la urbanización moderna. *Urban*, (2), 89-100. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3762679>

González Pérez M. G. (2017). Uber y movilidad urbana en la geografía metropolitana de Guadalajara: auge y declive en *Geograficando*, vol. 13, n.º 1, Argentina, pp. 1-14.

González Pérez M. G.; Lizcano, Caro José y Asprilla, Lara Yefer (2017). Uber en el medio ambiente urbano: una revisión desde la teoría de sistemas en el caso Mazatlán en *Redes de ingeniería*, Edición especial, Universidad Distrital Francisco José de Caldas, Colombia, pp. 129-137. Recuperado en <https://revistas.udistrital.edu.co/index.php/REDES/article/view/12484/1308>.

Harvey, D. (2003). The right to the city. *International journal of urban and regional research*, 27(4), 939-941. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2003.00492.x>

Harrison, J. (2008). City-regions and governance. En: Johnson, C. et al. (2008) (eds.), *Connecting Cities: City-Regions Metropolis*. Sydney, pp. 49-70. <https://researchprofiles.canberra.edu.au/en/publications/connecting-cities-city-regions-city-regions-and-governance>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2020). Censo de Población y Vivienda. México. Información por entidad http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/sin/territorio/div_municipal.aspx?

tema=me&e=25

Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la ciudad*, Barcelona. Península.

Marcuse, P. (2009). From critical urban theory to the right to the city. *City*, 13(2-3), 185-197. <https://doi.org/10.1080/13604810902982177>.

Maya, J., Campos, H., Rosas, F., & Jiménez, P. (2018). Análisis del concepto de gobernanza territorial desde el enfoque del desarrollo urbano. *Estado, Gobierno y Gestión Pública*, (31), 175-210. <https://clio.uchile.cl/index.php/REGP/article/view/53699>.

Muñiz, M. (2010). Estudios de caso en la investigación cualitativa. *División de estudios de posgrado Universidad Autónoma de Nuevo León. Facultad de Psicología*. México, 1-8. https://psico.edu.uy/sites/default/files/cursos/1_estudios-de-caso-en-la-investigacion-cualitativa.pdf

Rogers, B. (2015). The social costs of Uber. *U. Chi. L. Rev. Dialogue*, 82, 85. https://chicagounbound.uchicago.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1037&context=ucirev_online

Serna, de la Garza Jose Ma. (2010). *Globalización y gobernanza: las transformaciones del estado y sus implicaciones para el derecho público*. Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, D.F, UNAM.

Scott, A. J., & Storper, M. (2015). The nature of cities: The scope and limits of urban theory. *International journal of urban and regional research*, 39(1), 1-15. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12134>

Stewart, A. & Stanford, J. (2017). Regulating work in the gig economy: What are the options? *The Economic and Labour Relations Review*, 28(3), 420-437. <https://doi.org/10.1177/1035304617722461>

Todoli-Signes, A. (2017). The 'gig economy': employee, self-employed or the need for a special employment regulation? *Transfer: European Review of Labour and Research*, 23(2), 193-205. <https://doi.org/10.1177/1024258917701381>.

Todoli-Signes, A. (2015). El Impacto de la 'Uber Economy' en las relaciones laborales: los efectos de las plataformas virtuales en el contrato de trabajo (Uber Economy Impact on the Industrial Relationships:

The Effect of the Virtual Platforms on the Employment Contract Concept). *IUS Labor*, 1-25. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2705538.

Valverde, M. (2011). Seeing like a city: The dialectic of modern and premodern ways of seeing in urban governance. *Law & Society Review*, 45(2), 277-312. <https://doi.org/10.1111/j.1540-5893.2011.00441.x>

Ziccardi, Alicia (2016) Cuestión social y el derecho a la ciudad Una introducción: en Carrión, Fernando y Erazo Jaime (Coords.), *El derecho a la ciudad en América Latina: visiones desde la política*. UNAM-CLACSO pp. 23-40.

¹Por otro lado, cabe decir que a nivel nacional, desde 2015, la misma situación de conflicto se presentó en ciudades como Los Cabos, Aguascalientes, Ciudad de México, Puebla, Acapulco, Guadalajara y San Luis Potosí.