

Reseñas

El impacto de la *GIG ECONOMY* en la gobernanza urbana democrática. Un modelo en expansión

Sofía Pezzano

Instituto de Estudios sobre Derecho, Justicia y Sociedad (conicet-unc),
Argentina
pezzanosofia@gmail.com

EURE vol. 51 núm. 154 1 5 2025

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile



Wells Katie J., Attoh
Kafui, Cullen
Declan. *Disrupting
D.C. The Rise of
Uber and the Fall of
the City*. 2023.
Princeton University
Press.
978-069-124-975-9

El libro *Disrupting D.C. The Rise of Uber and the Fall of the City* (2023), publicado por Princeton University Press, trabajo colectivo de la autora Katie Wells y los autores Kafui Attoh y Declan Cullen, se inserta dentro de los debates académicos actuales sobre la gobernanza urbana; en particular, aquellos que se centran en el estudio de la crisis de las políticas urbanas democráticas en las ciudades neoliberales. En concreto, describe el proceso de llegada e instalación de la empresa Uber a Washington D.C. (Estados Unidos), y examina las condiciones políticas que prepararon el terreno para esa llegada, así como las implicancias prácticas que ello ha tenido para la política urbana y la democracia en la ciudad. La tesis central del libro es que el éxito de Uber en D.C. –y en cualquier otro lugar– depende de haber identificado y aprovechado un vacío político y una deficiencia en la infraestructura de transporte en la ciudad. A través de ello, ha redefinido las expectativas de la población sobre las ciudades y el ámbito público urbano, debilitando la gobernanza urbana democrática y erosionando las instituciones públicas. Además, el libro analiza el retrato que empresas como Uber ofrecen de las condiciones laborales en la llamada *Gig Economy*, y la distancia que existe entre esa retórica y las condiciones reales, marcadas por la ausencia de estabilidad y de derechos laborales en general.

Una de las principales virtudes de la obra es la combinación entre un análisis contextual, que destaca la importancia de enfocarse en los casos concretos, con sus particularidades y especificidades, y la propuesta de conclusiones generales o generalizables, que permiten reflexionar sobre las políticas urbanas, la construcción de sentido común entre los habitantes de las ciudades y la democracia en distintos espacios urbanos.

En esa línea, el libro nos invita a hacernos preguntas sobre temas tan diversos como conectados entre sí: la ciudad, el trabajo –en particular, las condiciones laborales de los trabajadores de la *Gig Economy*–, el mercado de los datos –quién los produce y a quién le pertenecen–, las ciudades inteligentes o *Smart Cities*, los problemas de discriminación racial en contextos urbanos, la distinción entre lo público y lo privado, las preocupaciones por el deterioro y la desvalorización de lo público y, en última instancia, el capitalismo en la era neoliberal y su impacto en las ciudades.

La metodología utilizada es lo que le brinda a la obra su particularidad: los autores han realizado entrevistas no estructuradas a conductores de Uber entre los años 2016 y 2022. Además, complementan tal enfoque con distintas entrevistas a otros actores locales de interés, como diseñadores de políticas públicas y expertos en políticas de tránsito, periodistas, empleados de Uber –incluyendo lobbistas–, activistas de los derechos de las personas con discapacidad, representantes de la industria de taxis, entre otros. Se trata de un trabajo dedicado y artesanal, en el sentido más luminoso del término, que ha tenido que adaptarse a las distintas condiciones adversas que se le han presentado. Al finalizar el libro, en el apartado “A Methodological Note”, se detallan los obstáculos que han debido atravesar los autores a fin de recopilar los datos necesarios para la investigación. El principal desafío ha sido reclutar a los conductores. Uno de los autores –Declan Cullen– realizó una gran cantidad de viajes para repartir tarjetas con el sitio web de la investigación, a fin de que las personas de interés para el estudio pudieran ingresar y completar una encuesta, y de esta manera pudieran ser conectados para las entrevistas. Pese a que la mayoría demostró interés, solo dos conductores completaron la encuesta, y luego fueron entrevistados. Debido a ello, los autores cambiaron de estrategia: reclutaron 25 conductores más a través de un blog, y otros 13 a través de contactos personales o recomendaciones. Luego, a lo largo de los años, se reconectaron con varias de las personas entrevistadas, pero muchas habían dejado de trabajar para Uber. Durante la pandemia, debieron realizar entrevistas virtuales. El número de entrevistados a través de los años fue disminuyendo. Sin embargo, lograron recabar información sumamente relevante para la investigación.

El libro se desarrolla en cinco capítulos. Cada uno de ellos aborda desde distintas perspectivas el impacto de la llegada de Uber a D.C. Una idea que se despliega en la introducción, y que funciona como

hilo conductor entre todos los capítulos, es que el éxito de Uber tiene que ver en gran medida con haber logrado instalarse en el sentido común de las personas que habitan la ciudad, ya que apareció como una respuesta sencilla y racional a los problemas urbanos preexistentes. Para los autores, ese sentido común, construido históricamente a partir de intereses políticos, económicos y de clase, es eminentemente ideológico.

El primer capítulo aborda las tensiones y oposiciones que generó la llegada de Uber a D.C. En particular, quienes tuvieron mayores reparos fueron los taxistas y el colectivo de personas con discapacidad, por diferentes razones. Los primeros, porque veían a Uber como una amenaza a su fuente de trabajo; y ello, entre otras causas, porque al no serles aplicadas las mismas regulaciones y controles periódicos que al resto de los involucrados en la actividad, podrían poner tarifas más bajas. Los segundos, debido a la ausencia de exigencias de automóviles accesibles. A lo largo de este primer capítulo se desarrolla cómo el discurso de Uber logró instalar una oposición entre regulación e innovación, de manera tal que quienes proponían algún tipo de reglamentación para su funcionamiento quedaron públicamente vistos como “enemigos” de la innovación. De esta manera, sostienen los autores, Uber –a partir de la promesa de un futuro libre de limitaciones, donde las políticas y las normativa urbanas aparecen como arcaicas y anticuadas– ha ganado la batalla, logrando instalar esas ideas en el sentido común, soslayando con ello la importancia de lo público y de la gobernanza urbana democrática.

En el segundo capítulo se aborda el rol que la raza y las narrativas acerca de la justicia racial tuvieron en la llegada e instalación de Uber. En un contexto de gran descontento entre la población racializada sobre las prácticas discriminatorias de los taxistas –que se negaban a transportar a determinadas personas y/o a ingresar a ciertas áreas de la ciudad–, sumado al mal funcionamiento del transporte público, Uber aprovechó para instalar la idea de que su llegada iba a solucionar los problemas raciales del sistema de transporte. Esto, de nuevo, penetró en el sentido común de la población y generó mayor apoyo a la empresa. Sin embargo, los autores advierten que el abordaje de la justicia racial por parte de la empresa es muy limitado: hace parecer que no se trata de un problema estructural, y que solo puede solucionarse con la tecnología y un sistema de incentivos apropiado.

El tercer capítulo aborda el tan actual problema de los datos, de quiénes los crean, quiénes son sus propietarios, y para qué pueden ser utilizados. Aquí, se pone en el centro una preocupación que puede pasar desapercibida en los estudios de los sistemas de transporte y las políticas urbanas en general: a través de los viajes que realizan diariamente sus trabajadores, la empresa Uber construye y recopila datos que pueden ser útiles para el diagnóstico y la solución de problemas urbanos. Sin embargo, ¿quién produce esos datos?, ¿a quién le pertenecen? Estas son algunas de las preguntas que guían este

capítulo. Además, en él los autores retoman el análisis de la retórica de la innovación y la promesa de una ciudad funcional a partir del uso de la tecnología. De nuevo, observan que hay una distancia entre esa retórica y la realidad, puesto que lejos de utilizar los datos recopilados para crear alianzas con la ciudad y elaborar políticas públicas urbanas en conjunto, Uber se mostró reticente a compartir los datos, y también buscó eludir la normativa local que establecía exigencias con respecto a la publicidad y transparencia de la información.

El cuarto capítulo vuelve sobre el discurso de los avances tecnológicos, y cómo esas promesas de avances les sirven a las empresas como Uber para crear la imagen de que pueden solucionar problemas urbanos como la congestión del tráfico, la falta de infraestructura y, en un orden más sustantivo, la falta de accesibilidad e inclusión para ciertos grupos sociales actualmente excluidos. Este “solucionismo tecnológico” que proponía Uber, sin embargo, no respondía claramente a la pregunta sobre a quién/quienes iba a beneficiar. En este capítulo se analizan cuáles son las implicancias de ver a los problemas urbanos simplemente como cuestiones técnicas, que pueden solucionarse con el uso de la tecnología, y negar o subestimar la importancia de la política. En particular, la preocupación se centra en el deterioro de los procesos democráticos en el diseño de políticas urbanas, en favor de un proceso tecnocrático.

El quinto y último capítulo aborda la cuestión laboral en la *Gig Economy*. Particularmente, se enfoca en analizar el “espacio” de trabajo de Uber y las relaciones entre los conductores. El análisis de las entrevistas aquí cobra especial relevancia. En general, la mayoría de los conductores entrevistados no conoce a otros conductores, y muchos los ven como competencia y no como “compañeros de trabajo”. Estos desencuentros están incentivados por el hecho de que se trata de un trabajo “sin lugar”. Sin embargo, advierten que los estacionamientos de los aeropuertos se han convertido en espacio de encuentro entre trabajadores y abordan un caso paradigmático: una huelga llevada a cabo por conductores de Uber en el estacionamiento del aeropuerto de D.C. en el año 2019, en la cual replicaron una acción que tuvo lugar en diversas ciudades del mundo. En esa ocasión, se pusieron de acuerdo para apagar la aplicación todos a la vez y, de esa manera, generar el alza de las tarifas base por exceso de demanda del servicio de traslado. El impacto de la huelga no fue relevante, pero los autores ven el caso como una muestra de la importancia del “lugar” para generar encuentros y permitir la organización colectiva entre trabajadores.

En las conclusiones, los autores proponen herramientas para la construcción de un “nuevo sentido común”, que vuelva a poner en el centro lo público, y que suba las expectativas sobre lo que se puede lograr a través de las políticas urbanas construidas democráticamente.

Sin perder de vista que el libro es una obra en sí misma y, como tal, funciona como una unidad, cada uno de los capítulos puede ser leído

de manera autónoma, puesto que en ellos se aborda desde distintas perspectivas el impacto de Uber en la ciudad, el proceso de diseño de políticas urbanas y el mercado laboral. El hecho de que el libro se centre en el análisis de un caso concreto –la llegada de Uber a Washington D.C.– no impide advertir la relevancia de las reflexiones que propone para ser aplicadas a otros contextos. En especial en Latinoamérica, donde el modelo de la *Gig Economy* se está instalando cada vez con más fuerza para servicios tanto de transporte como de alimentación y alojamiento turístico, y donde comienzan a advertirse problemáticas urbanas similares, que requieren ser abordadas con un lente crítico.

En suma, el libro propone un análisis novedoso y prioritario para quienes deseen adentrarse en el estudio de las problemáticas urbanas que surgen a partir del deterioro de la gobernanza democrática; una mirada a un escenario donde se priorizan los usos de las tecnologías para la creación de nuevas modalidades de trabajo precario, que favorecen a empresas privadas y profundizan en la constitución de un sujeto neoliberal –con pretensiones de autosuficiencia y desconectado de su entorno–, y donde se propone una idea de ciudad en la que la importancia de lo público pierde fuerza. La identificación y la descripción de los factores relevantes que hacen posible estos procesos se convierten en operaciones centrales para la crítica y la propuesta de alternativas que prioricen la gobernanza urbana pública y democrática, para un presente y futuro urbano más justo.

Agradecimientos

La presente reseña es producto del trabajo realizado en una estancia de investigación en School of Labor and Urban Studies, The City University of New York (CUNY), NYC, financiada por una beca Fulbright - CFI (Consejo Federal de Inversiones).

Información adicional

redalyc-journal-id: 196



Disponible en:

<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19682629018>

Cómo citar el artículo

Número completo

Más información del artículo

Página de la revista en redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de revistas científicas de Acceso Abierto diamante
Infraestructura abierta no comercial propiedad de la
academia

Sofía Pezzano

**El impacto de la *GIG ECONOMY* en la gobernanza urbana
democrática. Un modelo en expansión**

EURE

vol. 51, núm. 154, p. 1 - 5, 2025

Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile

asistenteedicion@eure.cl

ISSN: 0250-7161

ISSN-E: 0717-6236

DOI: <https://doi.org/10.7764/eure.51.154.12>



CC BY-NC 4.0 LEGAL CODE

**Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0
Internacional.**