

TRABAJO Y JUSTICIA SOCIAL

CONTRA LA EXPLOTACIÓN DE LOS ALGORITMOS

La protesta de los conductores del transporte basado en aplicaciones móviles en Indonesia

Fahmi Panimbang, Syarif Arifin, Sugeng Riyadi, Dina Septi Utami
Septiembre 2020



Los conductores del sector de transporte a través de aplicaciones han adoptado innovadoras formas de organización para defender sus derechos en un contexto de condiciones laborales cada vez más desfavorables.



Sobre la base de la construcción de redes de solidaridad y de apoyo mutuo entre los conductores, las organizaciones que los representan fueron capaces de construir un poder asociativo importante.



Debido a su papel estratégico en la economía las organizaciones pueden utilizar su poder de negociación para enfrentarse a las plataformas y las regulaciones gubernamentales.



TRABAJO Y JUSTICIA SOCIAL

CONTRA LA EXPLOTACIÓN DE LOS ALGORITMOS

La protesta de los conductores del transporte basado en aplicaciones móviles en Indonesia

En el nuevo mundo del trabajo las empresas se sirven de tecnologías digitales para cambiar las relaciones laborales y la organización del trabajo, casi siempre en perjuicio de las trabajadoras y los trabajadores. La FES, a través de su proyecto **«Los sindicatos en transformación 4.0»**, estudia de qué manera los sindicatos movilizan sus recursos de poder y qué acciones estratégicas emprenden para hacer frente a la precarización laboral, paulatina o disruptiva. Partiendo de un enfoque orientado al diálogo y la acción el proyecto se propone, en última instancia, apoyar los procesos sindicales de elaboración estratégica, experimentación y transformación dirigida a objetivos definidos.

Contenido

1	INTRODUCCIÓN	3
2	METODOLOGÍA	5
3	CONTEXTO Y CAMBIO TECNOLÓGICO	6
4	LA APARICIÓN DEL TRANSPORTE BASADO EN APPS Y DEL DESCENTEN TO	7
4.1	Go-Jek, Grab, y la expansión del transporte basado en apps	7
4.2	Conflicto horizontal entre el transporte autóctono y los conductores de transporte basado en apps	8
4.3	Controversias legales y relaciones de poder	9
5	EFFECTOS DEL AU GE DEL TRANSPORTE BASADO EN APPS	11
5.1	El predominio de las empresas del transporte basado en apps	11
5.2	Poder de negociación desequilibrado	11
5.3	Control algorítmico del trabajo	12
5.4	Problemas de seguridad y salud ocupacional	13
6	ESTRATEGIAS DE ORGANIZACIÓN Y FORMAS DE CONSTRUIR EL PODER ASOCIATIVO	15
6.1	Comunidad	15
6.2	Asociación	16
6.3	Sindicatos	17
6.4	Las conductoras en el transporte basado en apps	17
7	RESISTENCIA	19
7.1	Repertorio de acciones colectivas y movilizaciones de conductoras y conductores: la activación del poder estructural	19
7.2	Resistencia algorítmica	20
7.3	Construcción de redes y alianzas	21

8	ORGANIZAR A LAS CONDUCTORAS Y LOS CONDUCTORES BASADOS EN PPS: LA INICIATIVA DE LA SPDT-FSPMI	22
8.1	Iniciativa de organización	22
8.2	Cambios internos	22
8.3	El objetivo principal	22
8.4	Estrategias para lograr el objetivo	22
8.5	Resultados específicos	23
8.6	Intentos de construir recursos de poder	23
8.7	Los desafíos por delante	24
8.8	Factores de éxito y lecciones aprendidas	25
9	EFFECTOS DE LA PANDEMIA DE COVID-19	26
9.1	Efectos para conductoras y conductores	26
9.2	Respuesta insuficiente de los gobiernos y las empresas	27
9.3	Iniciativas de conductoras y conductores	27
10	CONCLUSIÓN	28
	Referencias bibliográficas	29
	Glosario, abreviaturas y acrónimos	31

1

INTRODUCCIÓN

El documento que aquí presentamos discute diferentes estrategias para la organización de los trabajadores del sector de transporte a través de aplicaciones en Indonesia, más específicamente en el área del Gran Yakarta (las ciudades de Yakarta, Bogor, Depok, Tangerang y Bekasi, también conocidas por la denominación colectiva de Jabodetabek), la provincia de Banten (ciudad de Serang) y la provincia de Java Occidental (ciudad de Bandung), y ofrece un análisis de cómo dichos trabajadores y sus organizaciones evolucionan y activan sus recursos de poder para obtener poder real. El análisis a lo largo del documento parte del planteamiento de los recursos de poder (PRA, por sus siglas en inglés), cuyo énfasis está puesto en innovadoras estrategias de organización y resistencia así como en los esfuerzos por desarrollar nuevas formas de participación entre los conductores del sector emergente del transporte basado en apps en Indonesia. Desde los orígenes que se remontan a finales de la década de 1960 y comienzos de 1970 y se relacionan con el redescubrimiento de la clase como categoría analítica y principio de movilización y organización por estudiosos de la izquierda y activistas sociales, el PRA se estableció sobre la base del principio que el movimiento obrero organizado está en condiciones de defender sus intereses por medio de la movilización exitosa de sus recursos de poder en el marco de la relación estructuralmente asimétrica y antagónica entre el capital y el trabajo (Schmalz et.al. 2018). En la actualidad, el PRA es una herramienta establecida de los estudios sindicales para analizar los márgenes de acción de los sindicatos y los trabajadores en determinadas circunstancias. Los cuatro recursos de poder a disposición del movimiento obrero –asociativo, estructural, institucional y popular– se definen como sigue (Schmalz et.al. 2018; Schmalz y Dörre, 2017):

1. El *poder asociativo* hace referencia al poder que las trabajadoras y los trabajadores pueden ejercer potencialmente, si se unen para formar sindicatos y se comprometen como colectivo con las metas y aspiraciones de sus organizaciones. Dicho poder se basa en sus acciones colectivas, tales como huelgas, acciones de protesta y campañas, y su disposición de pagar cuotas, entre otros. Su poder asociativo emana de las afiliaciones sindicales, la densidad sindical y los esfuerzos por organizar los diferentes grupos de trabajadoras y trabajadores en los respectivos sectores. Son ejemplos de poder asociativo: (a) los comités obreros en los lugares de trabajo; (b) la existencia de sindicatos a nivel sectorial; y (c) los partidos y organizaciones políticas de trabajadoras y trabajadores en el sistema política (unido al poder popular). Para esto se requieren recursos de infraestructura, eficiencia organizacional, participación de los miembros y cohesión interna.
2. El *poder estructural* denota la posición de las trabajadoras y los trabajadores en el sistema económico. Cuando poseen capacidades o competencias escasas que las empresas valoran cuentan con alto poder de negociación. El poder estructural se basa en la capacidad de provocar rupturas en la producción y en el sistema económico o político (poder conocido también como capacidad de ruptura). Se puede obtener poder estructural, cuando grupos de trabajadoras y trabajadores ocupan posiciones estratégicas en el proceso de producción o la cadena de suministro. Por ejemplo, los estibadores que se niegan, colectivamente, a descargar mercancías en un punto específico de una terminal importante de contenedores pueden interrumpir y detener toda la cadena de carga y logística. Por lo tanto, el poder estructural es el poder de negociación de las trabajadoras y los trabajadores, tanto en la producción como en el mercado. Por consiguiente, se necesitan habilidades para combinar, de la mejor forma posible, al poder estructural con las capacidades organizacionales en el entorno institucional existente y para desarrollar una estrategia de huelga efectiva.
3. El *poder institucional* es el resultado de las luchas y los procesos de negociación basados en los poderes estructural y asociativo. Por lo general, las legislaciones y regulaciones en apoyo al trabajo son el resultado de luchas y negociaciones sindicales, cuya realización se debe a la activación de los poderes estructural y asociativo. Asimismo, la participación de un sindicato en las estructuras de negociación a nivel nacional y sectorial puede fortalecer su poder institucional. Sin embargo, este tiene una naturaleza dual, dado que puede aparecer una laguna de representación y que siempre estará sujeto a concesiones. Por consiguiente, existen dos lógicas capaces de causar un impacto en el resultado de la negociación: la «lógica de membresía» y la «lógica de influencia».
4. El *poder popular* deriva de las relaciones de colaboración y coalición con otros grupos tales como organizaciones

obreras, ONGs, organizaciones religiosas, la academia, movimientos sociales y otras organizaciones que comparten un porcentaje importante de sus metas e intereses. La eficacia del poder popular depende de la capacidad de las organizaciones obreras de articular una agenda convincente por el cambio social y de convencer a otros actores de la factibilidad y necesidad de tal agenda. El poder popular se nutre de dos fuentes que se refuerzan mutuamente: el poder de coalición y el poder de discurso. El poder de coalición significa interactuar con otros actores sociales que comparten las mismas metas y el compromiso mutuo a favor de las movilizaciones y campañas comunes. El poder de discurso, en cambio, es la capacidad de intervenir con éxito en el debate público al contar con formadoras o formadores de opinión en los temas que atañen a trabajadoras y trabajadores y al movimiento sindical.

El documento se estructura como sigue: la segunda sección describe la metodología de la investigación; en la tercera se identifican los factores que impulsan el auge del sector de transporte basado en apps en Indonesia; la cuarta discute la emergencia de las plataformas de transporte y el descontento asociado a esta evolución; la quinta está dedicada al análisis del impacto de las plataformas de transporte y resalta algunas cuestiones fundamentales relativas al predominio de las plataformas, los desequilibrios del poder de negociación, el control de trabajo por algoritmos, y los problemas de seguridad y salud ocupacional; la sexta distingue tres estrategias de organización obrera: comunidad, asociación y sindicato; en la séptima se analizan cuatro formas de resistencia de los conductores: movilizaciones, contra el algoritmo, cooperación en red y construcción de alianzas; la octava expone un estudio de caso realizado en el marco de la iniciativa del SPDT-FSPMI por organizar los conductores basado en apps y analiza los intentos sindicales de movilizar recursos; la novena se centra en los efectos de la pandemia de covid-19 sobre los conductores; y la décima presenta algunas reflexiones a modo de conclusión.

2

METODOLOGÍA

Este proyecto de investigación enfoca las estrategias de organización de los trabajadores/conductores del sector del transporte basado en apps (tanto en mototaxi como en coche) en Indonesia, específicamente en dos empresas importantes: Go-Jek y Grab. En el documento usamos los términos «conductor» y «trabajador» indistintamente para referirnos a personas que trabajan en el sector del transporte, incluido el transporte basado en apps. Nuestro análisis está basado en los datos recopilados en entrevistas estructuradas y semiestructuradas así como discusiones de grupos de discusión (FGD, por sus siglas en inglés) con (1) conductores del transporte autóctono, (2) conductores del transporte basado en apps, (3) comunidades, asociaciones y sindicatos de trabajadores por apps; (4) representantes sindicales, así como (5) investigadoras e investigadores y activistas de organizaciones no gubernamentales (ONG). Todas las entrevistas se llevaron a cabo durante dos rondas de trabajo de campo entre octubre y diciembre de 2019 y entre enero y mayo de 2020, sobre todo en Yakarta, Bekasi, Cikarang, Depok y Bogor, donde se observa la mayor concentración de trabajadores del transporte basado en apps, pero también en las capitales de las provincias de Banten (ciudad de Serang) y Java Occidental (ciudad de Bandung). Las mencionadas ciudades representan más del 50 por ciento¹ de estos trabajadores en el país.

La investigación analiza, más específicamente, las estrategias de organización de un sindicato de conductores (el SPDT-FSPMI) en el marco de un estudio de caso basado en el planteamiento de los recursos de poder (PRA, por sus siglas en inglés). La elección de los conductores y las organizaciones de conductores para las entrevistas y las reflexiones en los grupos de discusión tomaron en cuenta el trabajo activo de organización de los conductores con anterioridad al presente estudio y se basó en un número significativo de entrevistas a trabajadores de fábrica en zonas industriales que trabajaron a tiempo parcial como conductores que trabajan a través de apps. La discusión en el marco de la investigación involucraba muy pocas mujeres, lo que refleja la distribución por género en el sector. En total, entrevistamos a, y discutimos con 44 conductoras y conductores y comunidades (40 hombres y 4 mujeres), 12 organizadores de comunidades de conductores (10 hombres y 2 mujeres), 6 conductores de transporte autóctono (todos hombres), y 8 activistas sindicales (7 hombres y 1 mujer). Discutimos asimismo con 5 activistas de ONG (4 hombres y 1 mujer) y 4 investigadoras e investigadores (3 hombres y 1 mujer).

¹ Cálculos de investigadoras e investigadores del Institut Studi Transportasi (Instituto de Estudios de Transporte) o Instran durante una entrevista realizada el 31 de enero de 2020, y de la asociación de conductores de Jabodetabek que, según funcionarios del registro de licencias, representa el 50 por ciento del total de los conductores de cada empresa que solicitan una licencia. (Entrevista con los organizadores de conductores de la asociación el 29 de enero de 2020).

3

CONTEXTO Y CAMBIO TECNOLÓGICO

La rápida adopción de los servicios de transporte basado en apps por la población de Indonesia está relacionada, por lo menos en parte, a tres características clave de la sociedad urbana del país: su apego a los teléfonos inteligentes, su fuerte demanda de movilidad, y la disponibilidad de un número importante de medios de transporte autóctono que responde a las exigencias de movilidad y desplazamiento de la gente. La telefonía inteligente, los medios de transporte autóctono, sobre todo los mototaxis, y el nexo entre ambos, se han convertido en símbolos del estilo de vida urbanizada de Indonesia e impulsan, cada vez más, el éxito comercial de las empresas de transporte basado en apps.

En la última década el desarrollo tecnológico y la competencia entre los proveedores de redes de telefonía móvil en Indonesia resultaron en una caída drástica de los precios de los teléfonos inteligentes y los costos de conexión. El mercado de la telefonía móvil tuvo un crecimiento explosivo, sobre todo en el lustro más reciente (Baulch, 2017); en el mercado aparecieron aparatos asequibles y baratos y la economía informal de reparaciones y reciclados está proliferando. Esta abarca la compra, el mantenimiento y la actualización de los aparatos, incluyendo aquellos adquiridos durante el reciente auge de la telefonía inteligente, de modo que mejoran las posibilidades de la población en general de acceder a esos aparatos. En segundo lugar, aumentó la venta de vehículos de motor en el país. Dado que la red callejera no se expandió al mismo ritmo, las congestiones del tránsito han empeorado. En muchas ciudades de Java, sobre todo en el área del Gran Yakarta, los embotellamientos están a la orden del día. Cabe recordar que más de la mitad de la población del país vive en Java, la densidad demográfica de la isla está entre las más altas del mundo.

Ante la falta de empleos en el mercado, un alto porcentaje de personas con bajos ingresos y/o bajos niveles de formación trabajan como conductoras o conductores en el sector del transporte informal, donde ofrecen sobre todo servicios de paratransito en mototaxi (*ojek*), camioneta o minibus (*angkot*) y taxi motorizado de tres ruedas (*bajaj*). La existencia de un sector informal de estas características, sobre todo en las áreas urbanas, se debe en parte a que la capacidad de los servicios formales de transporte público en el Gran Yakarta aún no están a la altura de la creciente demanda de viajes de la población. El paratransito o «transporte autóctono» según la literatura especializada

(Cervero, 2000), es una de las características sobresalientes del sistema de transporte indonesio.

La mototaxi o *ojek* es el medio más popular de transporte autóctono de Indonesia. *Ojek* es el servicio de mototaxis sin licencia que opera en casi todas las regiones de Indonesia, desde las grandes ciudades y su tránsito obstruido que suele inhibir otras formas de transporte, hasta las zonas rurales imposibles de acceder con vehículos de cuatro ruedas. Al tratarse de un medio no oficial de transporte, los conductores independientes de los *ojeks* no necesitan permisos ni licencias. Por lo tanto, cualquier persona puede conducir un *ojek* sin licencia de conductor (Kusno, 2016); *ojek* se ha convertido en el símbolo principal del transporte «privado» de base de las clases populares que ha compensado las deficiencias del transporte público del país.

El rápido crecimiento de *ojek* en las últimas décadas fue facilitado por la gran disponibilidad de motos económicas producidos por empresas japonesas en el país, así como de motos todavía más baratas de origen chino, cuya importación comenzó recientemente. Otros factores que contribuyeron al crecimiento fueron los planes de préstamo sin obstáculos para la adquisición de motos y la facilidad con que se puede obtener la licencia de conducir.

Este contexto específico y el desarrollo de la telefonía inteligente y de las motos así como el uso de ambos sentaron las bases para el surgimiento de la economía de plataformas en Indonesia.

4

LA APARICIÓN DEL TRANSPORTE BASADO EN APPS Y DEL DESCONTENTO

4.1 GO-JEK, GRAB, Y LA EXPANSIÓN DEL TRANSPORTE BASADO EN APPS

Indonesia se ha convertido en un objetivo de muchas empresas de plataformas nuevas que se decidieron a favor de un acercamiento estratégico a este mercado enorme del cual forma parte un número creciente de *millennials* que representan un porcentaje significativo del mercado de consumo del país. En el total de la población de 264 millones de personas en 2017 y una fuerza de trabajo que ascendía a 131.01 millones de personas en 2018, las y los millennials (de 0 a 34 años de edad) ocupan un lugar bastante dominante con el 33,75 por ciento de la población del país. Hay más de siete millones de personas desocupadas y más de diez millones en una situación de empleo de medio tiempo.² Según las proyecciones de la Agencia Nacional de Planeamiento del Desarrollo (Bappenas) la población aumentará hasta llegar a 297 millones de personas en 2040, de las cuales el 64 por ciento estará en edad productiva (Adiningsih, 2019: 62–64). Demás es decir que dicho segmento poblacional es el objetivo principal al que apuntan los principales actores para ampliar su participación en el mercado de la creciente economía de plataformas, donde la movilidad y el transporte juegan un papel importante.

Las dos mayores empresas de transporte basado en apps de Indonesia son Go-Jek y Grab. Go-Jek es una empresa Indonesia que se fundó en 2010. Se inició ofreciendo un servicio online de reservas de mototaxi³ que hoy se llama Go-Ride, y más adelante amplió sus operaciones para incorporar un conjunto de otros servicios. En enero de 2015 Go-Jek lanzó su aplicación que fue descargada por 10 millones de usuarias y usuarios, una cifra que llegó a 35 millones a comienzos de 2017 (Ford y Honan, 2017). En 2019, más de 2,5 millones de conductoras y conductores trabajaron para la empresa solo en Indonesia, donde ofrecieron sus servicios en más de 167 ciudades y distritos (Adiningsih, 2019). Go-Jek opera también en Vietnam, Tailandia, Singapur y Filipinas.

En la actualidad, Go-Jek tiene un valor de mercado de mil millones de dólares americanos, lo que convierte la empresa en uno de los dos unicornios de transporte de Indonesia (Google-Cloud, 2018). El gobierno Indonesia sostiene incluso que Go-Jek tiene un valor de 69,4 billones de rupias indonesias (IDR, equivalentes a 4,97 mil millones de dólares). Entre los inversores recientes más destacados de Go-Jek están Sequoia Capital, Temasek Holdings, Google Inc, Tencent, JD.com, Meituan-Dianping, KKR, Warburg Pincus, Farallon Capital, Capital Group Markets, GDP Venture, Rakuten Ventures, Allianz y Astra International (Badan Ekonomi Kreatif, 2018: 15, 26).

El segundo actor importante, Grab, es una empresa con sede en Singapur que se fundó en Malasia en 2012. Grab ingresó al mercado indonesio, cuando lanzó el servicio Grab Taxi en Yakarta en junio de 2014, seguido por Grab Bike y Grab Car en 2015 (Ford y Honan, 2017). La empresa opera en 100 ciudades de Indonesia así como en numerosas ciudades de otros países del sudeste asiático. El número de conductoras y conductores de Grab Bike y Grab Car superó la marca de 2 millones, cuando Grab adquirió a Uber en los primeros meses de 2018. En 2019 Grab empleaba a más de 9 millones de personas en el sudeste de Asia y proporcionó 14 tipos de servicios diferentes a demanda (Jayani, 16 de noviembre de 2019). Según estudios recientes la cuota de mercado de Grab en el sector del transporte a demanda se ha incrementado aún más y superó incluso a Go-Jek en los mercados de Indonesia (64 por ciento) y Vietnam (74 por ciento) (Jayani, 18 de septiembre de 2019).

En los años siguientes tanto Go-Jek como Grab se dedicaron a expandir sus negocios a otros servicios a demanda tales como la entrega de comida, artículos de consumo general y logística urbana. La oferta de Go-Jek incluye también una amplia gama de servicios a medida del estilo de vida a través de una segunda aplicación, Go-Life, que ofrece servicios tales como limpiezas domésticas, masajes a domicilio, reparaciones de coche en casa y recogida y entrega de lavandería, todos ellos servicios a demanda con entrega al domicilio de las y los clientes. La movilidad y el transporte juegan un papel fundamental en la economía a demanda. Además, Go-Jek y Grab se adhieren, cada vez más, a formas de pago sin efectivo, en la medida que se profundiza la integración de las tecnologías financieras al sector, gracias a lo cual las usuarias y los usuarios pueden pagar sus pasajes, enviar

² El empleo de medio tiempo puede ser entendido como desempleo encubierto o escondido. Se trata de un tipo de desempleo en el cual las personas parecen tener empleo cuando en realidad no lo tienen o de vez en cuando realizan algún trabajo informal que no les proporciona la estabilidad necesaria para ganarse su sustento.

³ A nivel popular el servicio online de reserva de mototaxi se conoce como «ojol», una versión abreviada de «ojek online» que significa mototaxi online.

dinero e incluso adquirir productos y servicios a la creciente base comercial de las empresas. Entre el lanzamiento del sistema de pagos digitales de Go-Jek, Gopay, en 2016 y el mes de febrero de 2019 las transacciones registradas por ese método totalizaron casi 6,3 mil millones de dólares. En el ínterin, el sistema de pagos digitales de Grab (OVO) se ha vuelto igualmente popular, con un valor estimado de 2,9 mil millones de dólares en marzo de 2019 (Yuliawati, 2019). Este «empuje digital» no solo transformó la forma en que las personas se movilizan; cambió, sobre todo, la forma en que viven.

4.2 CONFLICTO HORIZONTAL ENTRE EL TRANSPORTE AUTÓCTONO Y LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE BASADO EN APPS

La popularidad de Go-Jek y Grab fue precedida por una historia de choques entre el transporte autóctono y los conductores que trabajan a través de una app.⁴ Dichos choques fueron el resultado de la férrea resistencia de las empresas de transporte autóctono a los servicios de transporte basados en apps y desencadenaron protestas y actos de violencia. Efectivamente, los mencionados servicios trabajaron activamente en el desplazamiento del sector autóctono a través del reclutamiento de sus conductoras y conductores.

Los choques en varias ciudades acapararon los titulares de las noticias y generaron controversias a nivel del debate público.⁵ El Gobierno se mostró indeciso y respondió con lentitud a las protestas y los conflictos. Dictó una prohibición del transporte basado en apps en el período entre fines de 2015 y comienzos de 2016, aunque se retractó de la decisión en respuesta a las protestas masivas de los conductores que trabajan a través de apps (Makki, 2015). Entre otras manifestaciones, circularon masivamente por la rotonda de tráfico del Hotel Indonesia en el centro de Yakarta para protestar contra la prohibición⁶ (v. la sección 4.3 sobre controversias legales y relaciones de poder).

Cuando los conflictos horizontales amainaron, las empresas retomaron el reclutamiento de miles de nuevas conductoras

y nuevos conductores, lo que resultó en la profundización de los conflictos horizontales sin resolver. Por ejemplo en agosto de 2015, Go-Jek decidió reclutar conductoras y conductores del transporte autóctono y alistó decenas de miles que se convirtieron en trabajadoras y trabajadores de Go-Jek. En ese momento, la empresa reclutaba miles de personas por día (Aulia, 2015), cuya edad no podía superar los 55 años. Tenían que tener sus motos propios, aunque inicialmente recibieron algunas instrucciones, capacitaciones y orientaciones básicas así como dos cascos, una campera y un teléfono inteligente que debía ser pagado en cuotas: los montos correspondientes se descontaron diariamente de las cuentas digitales de los conductores (FGD con las organizaciones de conductores, octubre de 2019; v. también Ford y Honan, 2017).

Las empresas de transporte basado en apps compiten entre ellas para reclutar conductoras y conductores mediante incentivos para que abandonen las empresas competidoras; los intermediarios capaces de convencer al máximo número posible de conductoras y conductores a que migren a la plataforma propia reciben incentivos aún mayores. Esta competencia por el reclutamiento se vuelve particularmente evidente en el caso de los servicios de mototaxis (entrevista con conductoras y conductores que trabajan a través de apps, noviembre de 2019). Recientemente, más conductoras y conductores del transporte autóctono se sumaron al transporte basado en apps, porque las empresas buscan reclutar específicamente a este grupo de personas. A diferencia de otras personas que deben enfrentar una serie de restricciones, cuando intentan trabajar con esas plataformas, las empresas reducen los requisitos considerablemente en el caso de los conductores del transporte autóctono de cualquier *opang*. En áreas que experimentaron altos niveles de conflictividad horizontal –las llamadas «zonas rojas»–, las empresas reembolsan las «tarjetas *opang*» o «permisos *opang*» a esas personas y les ayudan a obtener las licencias de conducir, documentos del vehículo etc. En resumen, las empresas de plataformas dan una cálida bienvenida a conductoras y conductores de los *opang* de «zonas rojas» (entrevista con un ex conductor de *opang*, octubre de 2019).

A pesar de una caída importante de la conflictividad, se mantiene la resistencia en algunas áreas con fuerte presencia de poderosos *opang*. Se han vuelto más frecuentes las negociaciones y acuerdos sobre los lugares, donde pueden aceptar órdenes, y en materia de tarifas. Sin embargo, no han cesado los cuestionamientos planteados por el sector de paratransito, en particular por los minibuses (*metromini*) y camionetas (*angkot*). A diferencia de los *opang*, los mencionados servicios de paratransito están regulados, a pesar de su estatus informal. En 2015 se contabilizaron 24.000 camionetas que operaron en el Gran Yakarta (Katadata, 2017). Los efectos sobre los conductores de camionetas fueron obvios, en la medida que se produjo una fuerte caída en el número de pasajes, con la consiguiente amenaza al sustento de vida del personal conductor.

4 V. a Ford y Honan (2019) por un relato más detallado de los choques.

5 El 6 de julio de 2015 se produjeron enfrentamientos entre conductores en la ciudad de Kalibata, en el sur de Yakarta. El 14 de marzo de 2016, miles de conductores del transporte autóctono se declararon en huelga frente al Presidencial y exigieron el cierre de las operaciones del transporte basado en apps (Michico, 2016). En Surabaya, Java Oriental, el alcalde declaró, el 27 de marzo de 2016, que las autoridades municipales no otorgarían permisos a las empresas del transporte por apps, por considerar desleal la competencia entre las empresas autóctonas y las plataformas. El 22 de febrero de 2017, se registraron protestas violentas de conductores del transporte autóctono en Medan, Sumatra Septentrional. Integrantes de este grupo de conductores protestaron también masivamente en Yakarta, el 3 de octubre de 2017, aunque el 6 de octubre del mismo año debieron enfrentar actos de venganza de cientos de conductores que trabajan a través de una app que condenaron los intentos de intimidación (Adiningsih, 2019: 134–135; Ford y Honan, 2019).

6 V. Ford y Honan (2017) para una discusión más detallada de las respuestas gubernamentales a los enfrentamientos entre los trabajadores del transporte autóctono y el basado en apps.

4.3 CONTROVERSIAS LEGALES Y RELACIONES DE PODER

Desde 2015 los aspectos legales de las operaciones del transporte basado en apps desencadenaron debates públicos, mientras el Gobierno introdujo algunas reglamentaciones específicas nuevas. De conformidad con el artículo 22/2009 de la Constitución de Indonesia referido al tránsito y el transporte carretero y el Reglamento Presidencial N° 74/2014 sobre transporte carretero las empresas del transporte basado en apps son ilegales. Tanto el gobierno nacional como las provinciales lo declararon ilegal por incumplir varios requisitos básicos, incluidos aquellos referidos a la creación de una entidad jurídica en Indonesia y el uso de las matrículas vehiculares amarillas estipuladas para el transporte público. Teniendo en cuenta esas reglamentaciones, el 17 de diciembre de 2015 el Ministerio de Transporte anunció la prohibición de todos los servicios de transporte basados en apps aduciendo que no cumplen los requisitos básicos (v. también Ford y Honan, 2017).

Luego de persistentes protestas masivas de conductoras y conductores del transporte autóctono, a comienzos de 2016 el Ministerio de Transporte emitió un decreto (AJ 206/1/1 PHB 2016, del 14 de marzo de 2016)⁷ dirigido al Ministerio de Comunicación e Información y pidió que esta autoridad considerase el bloqueo de la función operativa de las empresas del transporte basado en apps, sobre todo los taxis en manos de Uber⁸ y Grab (Ford y Honan, 2017). Las controversias se resolvieron sin demora: mientras el Gobierno preparó varias reglamentaciones, se reconoció oficialmente al transporte basado en apps (servicio en automóvil). En respuesta a las masivas protestas de conductoras y conductores que se repitieron en varias ciudades, el 1 de noviembre de 2017 el Ministerio de Transporte dictó el Reglamento N° 108/2017 que regula todo lo referido a la operación de las empresas del transporte basado en apps, y en especial las tarifas, los rótulos autorizados, los territorios y la inspección regular de los vehículos (Ford y Honan, 2017). En

el correr de 2019, el Gobierno dictó otras reglamentaciones, entre ellas el Reglamento N° 12/2019 sobre la protección y seguridad del transporte de personas en moto (Adiningsih, 2019: 135–136). Dichas reglamentaciones dividen la operación de los conductores que trabajan a través de una app en dos zonas: una verde, en la cual tienen permiso de tomar y dejar pasajeros, y otra, roja, donde no están autorizados a hacerlo.

Las controversias legales muestran con claridad que el Gobierno no está preparado para el aumento del transporte basado en apps. A pesar de las fuertes protestas de trabajadoras y trabajadores, la administración se mostró más dispuesta a adoptar medidas en beneficio de las empresas y no del personal conductor. Más específicamente, cuando a mediados del mes de diciembre de 2015 el Ministerio de Transporte emitió un decreto que prohibía las operaciones de transporte a través de apps, el presidente Joko Widodo cerró el camino al ministerio al afirmar que la presencia de dichas operaciones satisfacía la creciente demanda de transporte público confiable (*The Jakarta Post*, 18 de diciembre de 2015; Ford y Honan, 2017). Desde entonces el presidente ha defendido públicamente a las empresas del transporte basado en apps en varias oportunidades. Posiblemente, su apoyo a las plataformas digitales de transporte no solo esté basado en el argumento popular de que la economía digital del país debe ser fomentada, sino también relacionado con el hecho de que el consejero delegado y fundador de Go-Jek, Nadiem Makarim, pertenezca a una familia que forma parte de la élite de poder del país; la designación de Makarim como ministro de Educación y Cultura en octubre de 2019. El presidente asistió asimismo a varios eventos públicos de Go-Jek como señal abierta de su respaldo a la empresa. Por ejemplo, en una actividad de Go-Jek en Yakarta, el 11 de abril de 2019, en la que participaron conductoras y conductores de la empresa, el presidente preguntó, si alguna o algún asistente ya había entregado un pedido de *chicken satay* al palacio presidencial de Bogor a través de Gofood, el servicio de entrega de comida de Go-Jek. Cuando un conductor levantó la mano, fue invitado al escenario para una breve conversación, luego de la cual el presidente le obsequió una bicicleta (Hardiyani, 2019). El año anterior, el presidente había viajado a Hanoi para asistir al lanzamiento de Go-Viet, la sucursal de Go-Jek en Vietnam.

El apoyo gubernamental benefició también a Grab, aunque en menor medida que Go-Jek. Por intermedio de Luhut Panjaitan, uno de los asistentes de mayor confianza del presidente y ministro coordinador de Asuntos Marítimos e Inversiones así como antiguo embajador de Indonesia en Singapur (1999–2000), Grab comenzó a colaborar con el gobierno en 2019, prestando servicios del transporte basado en apps en siete aeropuertos de Sumatra, entre otros acuerdos (Reily, 2019).

Subyace a los procesos políticos y las relaciones de poder a menudo invisibles, en las que se enmarca el crecimiento de las empresas del transporte basado en apps, la preocupación real por la amenaza que significan para el sustento de vida de las trabajadoras y los trabajadores. Esta amenaza

⁷ El decreto adujo ocho razones para fundamentar la prohibición: (1) ni Uber ni Grabcar son entidades de transporte público/comercial; (2) las empresas del transporte basado en apps no estaban legalmente constituidas; (3) no tenían permiso de operar como proveedores de transporte; (4) si bien fueron inversores extranjeros, no operaron como corporaciones/empresas limitadas; (5) vulneraron el Decreto Presidencial 90/2000 relativo a empresas extranjeras que exige la presencia de una oficina de país en Indonesia y el reglamento de la Autoridad Coordinadora de Inversiones (núm. 22/2011) sobre inversiones extranjeras; (6) el emprendimiento del transporte basado en apps cooperaba con empresas y personas no constituidas para prestar servicios de transporte comercial; (7) los proveedores de transporte basado en apps causaron conflictos horizontales con proveedores del transporte oficial y las empresas del taxímetro; y (8) los emprendimientos de transporte basado en apps fomentan el recurso a proveedores del transporte no autorizado, lo que resultó en el debilitamiento de la demanda de transporte público (Hukumonline.com, 14 de marzo de 2016).

⁸ Entre 2014 y 2018, Uber ocupó el tercer lugar entre los operadores en Yakarta y varias otras ciudades. En abril de 2016 introdujo Uber-Motor, un servicio de mototaxi (ojek), el cual dejó de existir a comienzos de 2018, cuando Grab adquirió sus operaciones en el suroeste asiático. Según lo establecido por un investigador, Uber tiró la toalla debido a las costosas resoluciones de varios litigios jurídicos y por consideraciones de gestión.

no está limitada a los conductores del transporte autóctono que gradualmente son expulsados del sector, sino también a una parte importante del personal conductor que opera a través de apps que experimentan la reducción creciente de sus ingresos. Varias huelgas masivas muestran, sin embargo, que los conductores han reconocido su poder estructural (de rupture).

5

EFECTOS DEL AUGUE DEL TRANSPORTE BASADO EN APPS

5.1 EL PREDOMINIO DE LAS EMPRESAS DEL TRANSPORTE BASADO EN APPS

Luego de que los actores actualmente predominantes en el sector indonesio del transporte basado en apps, Go-Jek y Grab, eliminaran numerosos competidores, iniciaron la batalla por el control monopólico del mercado. Ahora las dos empresas ponen de manifiesto su arraigado deseo de monopolizar el mercado, al tiempo que exhiben sus estructuras anticompetitivas. En efecto, la adquisición de datos de propietarios en gran escala puede redundar en una ventaja muy significativa para uno de los competidores, porque cuanto mayor el número de interacciones a través de la plataforma de la app, mejor el algoritmo que gobierna las transacciones y el servicio subyacente (Smorto, 2018: 21). Dicha tendencia de monopolización, al igual que las prácticas del capital y de las inversiones en general, conllevó una serie de consecuencias y generó varios problemas.

Inversiones de capitales de riesgo constituyen los principales motores del auge de las empresas de plataformas digitales como Go-Jek y Grab que están en condiciones de explotar abundantes recursos y hacer un marketing agresivo. Una de las tácticas de esas empresas son las guerras de precios con sus competidores. Gracias a las inversiones financieras las empresas del transporte basado en apps disponen de los fondos necesarios para subsidiar sus costos y ofrecer precios al consumidor claramente inferiores a los conductores del transporte autóctono. Ni bien un medio de transporte basado en app alcanza una posición dominante en el mercado, se convierte en el único punto de acceso para quienes conducen y quienes viajan. Obviamente, esto aumenta el peligro de un desequilibrio con respecto al poder de negociación a favor de las empresas que operan a través de apps. A largo plazo, las consumidoras y los consumidores corren el riesgo de tener que pagar precios más altos, mientras las trabajadoras y los trabajadores podrían sufrir más explotación debido a la dependencia total de la sociedad del transporte basado en apps. En la actualidad, los servicios del transporte basado en apps en Yakarta están efectivamente mejores y más económicos que otras formas de transporte. Otros estudios revelan que las usuarias y los usuarios del transporte ferroviario de Yakarta dependen, cada vez más, del transporte basado en apps, con porcentajes de uso por encima de otros medios de transporte público (buses

rápidos y microbuses) en la mayoría de las estaciones de los trenes de cercanía (Saffan y Rizki, 2018).

Según varios estudios las prácticas comerciales del transporte basado en apps no contribuyeron a reducir el número de vehículos motorizados privados ni la cantidad de viajes, al tiempo que se incrementaron las millas viajadas por vehículo (VMT, por sus siglas en inglés) debido a la disponibilidad de esos servicios económicos y accesibles.

En resumen, las empresas de plataformas como Go-Jek y Grab logran su predominio y éxito comercial a expensas del trabajo y el medio ambiente (Retamal y Dominish 2017:6; Davidson e Infranca, 2018: 4; Nastiti, 2017; Saffan y Rizki, 2018) y, posiblemente, de quienes usan sus servicios. La competencia desleal a través de los costos y tarifas ha sido objeto de las críticas de muchos conductores del transporte autóctono que cuentan con el apoyo de algunos funcionarios gubernamentales. Entre ellos están el ministro de Transporte, que en un primer momento había prohibido el transporte basado en apps en diciembre de 2015, y el alcalde de Surabaya quién, en marzo de 2016, se había negado a autorizar el transporte basado en apps en la ciudad (Adiningsih, 2019: 134–135). Quienes pierden aún más por el predominio de las empresas del transporte basado en apps son los gobiernos locales. Si las empresas de plataforma al estilo de Go-Jek y Grab conquistan el control completo del transporte en una localidad, no solo expulsarán a medios alternativos como el paratransito y otras formas de transporte autóctono; reducirán también al número de usuarias y usuarios del transporte público. Y esto puede impactar negativamente en la capacidad de las ciudades de proporcionar los servicios esenciales de transporte público a largo plazo.

5.2 PODER DE NEGOCIACIÓN DESEQUILIBRADO

Las empresas basadas en apps insisten en considerar a los conductores como socios o contratistas independientes: están libres de tomar los pedidos, si quieren; pueden trabajar con mucha flexibilidad. Pero esta afirmación es engañosa, porque en realidad se ven en la obligación de trabajar más para generar un ingreso suficiente (Ford y Honan, 2017; Nastiti, 2017). Además, el «contrato» entre las personas

y las empresas es asimétrico y favorece unilateralmente a las últimas. En realidad, el desequilibrio con respecto al poder de negociación y las relaciones entre la empresa y las trabajadoras y los trabajadores ha sido una realidad desde su registro. La afirmación de la existencia de una asociación suena hueca y vacía, porque sus reglas nunca fueron objeto de discusión ni mucho menos, de negociaciones bilaterales con la fuerza de trabajo (FGD con organizadoras y organizadores sindicales, octubre de 2019; FGD con líderes de asociaciones de conductoras y conductores, febrero de 2020).

Debido a los acuerdos laborales las empresas basadas en apps tienen la posibilidad de cambiar los aranceles unilateralmente, establecer sistemas de puntaje que las trabajadoras y los trabajadores deben cumplir, desactivar o suspender cuentas y poner fin a los acuerdos laborales. Esto último ocurre normalmente en ausencia de mecanismos transparentes y, en la mayoría de los casos, culpando a quienes conducen y no a las clientas o los clientes. Esto sería el caso, por ejemplo, si quienes viajan desconocen las reglas de transporte tales como la prohibición de transportar más de cuatro pasajeras o pasajeros en el vehículo, y envían un comentario negativo sobre el rendimiento de la conductora o el conductor, luego de que se les informara sobre la la disposición o por tener que abonar un monto adicional. Además, ante la falta de una obligación contractual de dar explicaciones, resulta muy difícil sustanciar una demanda contra la empresa. En una fase anterior de las operaciones, entre 2015 y 2016, las empresas exigieron que las trabajadoras y los trabajadores presentasen los originales de sus certificados educativos o documentos del vehículo u otros registros importantes como garantía del acuerdo laboral. A raíz de las protestas contra las exigencias las mismas fueron abandonadas. Los desequilibrios en materia de poder de negociación como los reseñados tienen como base la enorme capacidad de las empresas basadas en apps de generar grandes volúmenes de datos de la totalidad de las usuarias y los usuarios por medio de algoritmos.

5.3 CONTROL ALGORÍTMICO DEL TRABAJO

En 2015 y 2016, en tiempos en que el número de conductoras y conductores por app seguía bajo, a diferencia de la creciente demanda de servicios de transporte basados en app, quienes conducían lograron ganar ingresos mensuales respetables (Ford y Honan 2017). En aquel momento, los conductores ocuparon una posición estratégica en los procesos de producción, es decir aumentaron su poder estructural. Sin embargo, durante los años siguientes las posibilidades de asegurar un alto número de viajes y un ingreso razonable se redujeron dramáticamente. Por lo menos tres factores contribuyeron a la caída del ingreso de los conductores. El primero está dado por el acelerado aumento de conductoras y conductores que ingresan al mercado. En segundo lugar encontramos la decisión de la empresa de bajar las tarifas un 25 por ciento. Tercero, la empresa introdujo cambios a su sistema de bonificaciones basadas en puntos, al aumentar la cantidad de recorridos que se

debían cumplir, para recibir la bonificación (Ford y Honan, 2017). Además, en medio de la competencia creciente de otras empresas del transporte basado en apps así como de otros conductores y conductoras, quienes ya estaban trabajando en el sector sufrieron recortes de pago. Los factores mencionados se relacionan mayoritariamente con la gestión algorítmica de la empresa. Gracias a este sistema la empresa tiene la posibilidad de controlar y estructurar gradualmente la relación desigual entre la empresa y sus conductoras y conductores, al tiempo que mantiene la asimetría del poder con la ayuda de la tecnología y los algoritmos. Son pocos los trabajadores que entienden qué es un algoritmo y como funciona, pero en su gran mayoría saben que las apps controlan y monitorean su rendimiento.

Resulta interesante que los algoritmos se programan a veces a favor de conductores endeudados que todavía deben pagar sus camperas y cascos en cuotas que se descuentan de las cuentas de los conductores todos los días. Dichas personas reciben notificaciones sobre lugares con pasajeros que solicitan viajes. Lamentablemente, esas notificaciones ya no se envían después de finalizado el pago.

El control de trabajo se basa en análisis algorítmicos. A partir del instante en que los conductores activan sus apps, están sujetos a monitoreos y análisis constantes. En el caso de Go-Jek, Nastiti (2017) ha realizado un meticuloso análisis de los métodos de control mediante la gestión algorítmica. Los métodos incluyen mecanismos para lograr puntos, bonificaciones, calificaciones y ar lasnt de desactivaciones. Dichos métodos constituyen un sistema de incentivos y sanciones: los conductores son elegibles para recibir bonificaciones, si reúnen muchos puntos, y son pasibles a sanciones, si se detectan incumplimientos. Sin embargo, los desincentivos superan claramente a los incentivos. El sistema de calificación es otro sistema de evaluación de quienes trabajan. Calificaciones por debajo del umbral de cuatro estrellas resultan en la suspensión ar alas. Rechazar pedidos es otro causal de ar lasnt.

Los conductores saben que se encuentran en una posición de vulnerabilidad y sienten la presión permanente de obtener una calificación «cinco estrellas» y comentarios positivos de las pasajeras y los pasajeros. El comentario desfavorable de un cliente puede arruinar los buenos resultados obtenidos a lo largo de uno o dos meses. Deben moverse continuamente en busca de pasajeras y pasajeros. Cuando llega un pedido, no tienen la libertad de rechazarlo. Los sistemas de apps operados por algoritmos obligan a quienes manejan a seguir desplazándose en busca de pedidos. De lo contrario, corren el riesgo de ser desactivadas o desactivados por la app por un plazo que puede variar de la suspensión de su cuenta por varias horas hasta la desactivación (FGD con conductoras y conductores, octubre – diciembre de 2019). De esta manera las empresas que operan a través de apps ejercen un control importante sobre el comportamiento laboral de quienes manejan. Rosenblat (2018) analiza la forma en que Uber usa sus algoritmos: en lugar de emplear supervisores humanos para controlar las cientos de miles de personas que trabajan para la empresa, creó un sistema

de transporte basado en una app que usa una serie de algoritmos que sirven como «administrador automatizado» virtual. Este sistema de control algorítmico de trabajo fue estrenado por Uber en Silicon Valley, y después fue copiado rápidamente por otras empresas como Go-Jek y Grab. Al principio, muchos conductores se resistieron a cumplir los controles y reglas explotadoras de la app mediante el uso de un dispositivo de «GPS falso» (llamado *tuyul*)⁹ para trabajar al margen del sistema de flujo de trabajo. Este método de supervisión permite que en el mapa de la aplicación se localicen los conductores que se encuentren en las ubicaciones más cercanas a los pasajeros potenciales, para que puedan recibir los pedidos de los clientes, sin tener que esforzarse por acercarse a ellos, mientras en realidad podrían estar descansando en una ubicación diferente (por ejemplo, su domicilio, si se encuentran cerca, o en la secretaría comunitaria para cargar su teléfono). Los conductores insisten en que esto es correcto, dado que las reservas y viajes son reales y los pedidos se cumplen con normalidad. Sin embargo, en determinado momento la empresa convenció a la policía aralsnt de Yakarta a adoptar una política que califica el uso de GPS falsos como un acto de fraude. En consecuencia, disminuyó el número de conductores que ar alasnt en la batalla contra el algoritmo de la empresa (v. la sección 7.2 sobre la resistencia a los algoritmos).

Los datos relativos a los conductores que las empresas generan a través de los algoritmos se usan también para controlar las tarifas y porcentajes y para monitorear su comportamiento en el lugar de trabajo. Como parte de la expansión continua de los servicios, las empresas publicitan en gran escala los precios promocionales y reducciones tarifarias que ofrecen a los pasajeros. Las «campañas de venta» con precios reducidos se llevan a cabo a expensas de los conductores, cuyas tasas se reducen periódicamente (Nastiti, 2017). No se preven instancias en que los conductores puedan negociar sus tarifas y porcentajes con las empresas, mientras éstas no dejan de comunicar las modificaciones de los porcentajes y los cambios políticos mediante mensajes de texto o apps que se envían de forma unilateral a los conductores. Para tener el control total sobre los conductores, las empresas del transporte basado en apps contrataron numerosos conductores, lo que resultó en el paulatino aumento de la competencia entre los conductores y debilitó su capacidad de negociación. Por otra parte, desde diciembre de 2019 los nuevos algoritmos de las apps asignan dos entregas de comida por viaje al mismo conductor; los conductores reciben un pago claramente inferior por el segundo pedido, en lugar de poder cobrar dos viajes (FGD con integrantes de la comunidad, enero de 2020).

Las plataformas de dinero digital que sirve de base ar alas operaciones de las empresas, se aprovechan como otro mecanismo adicional para controlar y monitorear los con-

ductores. Si bien los conductores pueden ahorrar dinero mediante el uso de cuentas de dinero digital, a menudo enfrentan dificultades a la hora de retirar sus saldos, dado que deben esperar entre pocos días hasta una semana para que las empresas aprueben los retiros. Los conductores no pueden retirar su dinero en efectivo, si se detecta que se cargaron y usaron aplicaciones falsas adicionales a sus teléfonos para aumentar los pedidos. Si por alguna razón se desactiva la cuenta de un conductor, la empresa puede confiscar el saldo remanente en su cuenta digital. De esta forma un conductor perdió su saldo de más de USD 1.000, cuando fue despedido (entrevista con líderes sindicales, octubre de 2019). Estas prácticas algorítmicas reflejan de qué manera la tecnología está cambiando no solo nuestra definición de trabajo, sino también su organización y uso para controlar y monitorear a los trabajadores (Gandini, 2018). Hasta ahora las empresas del transporte basado en apps como Go-Jek y Grab han mostrado que son capaces de introducir el mundo de los algoritmos al contexto del empleo, lo que conlleva una serie de implicaciones para el relacionamiento con los trabajadores y su protección. Mientras los reguladores y legisladores están poniéndose al día lentamente, las empresas del transporte basado en apps avanzan en el uso de los algoritmos impulsados por datos para reconfigurar las normas de empleo y reescribir las reglas del trabajo (Rosenblat, 2018; Nastiti, 2017).

5.4 PROBLEMAS DE SEGURIDAD Y SALUD OCUPACIONAL

Indonesia integra un grupo de nueve países asiáticos que suman aproximadamente medio millón de muertes de tránsito anuales y contribuye fuertemente al aumento de los accidentes de tránsito globales (Jiang y Zhang, 2018: 63).¹⁰ Efectivamente, el país ocupa uno de los primeros lugares en materia de accidentes y muertes callejeras entre los países de la ASEAN, con las motos como principales afectadas (Dananjaya, 2019; Antara, 2017). En Cikarang, una de las zonas industriales de mayor movimiento en el distrito de Bekasi de la provincial de Java Occidental, se producen por lo menos cinco accidentes de tránsito al mes que resultan en la muerte de conductores que trabajan a través de apps (FGD con la asociación de conductores, enero de 2020). Las empresas de transporte basadas en apps no prestan asistencia en los accidentes ocupacionales de este tipo.¹¹ Prefieren recurrir a un equipo de conductores voluntarios para ocuparse, lo que ha resultado en la formación de equipos de respuesta rápida de Unit Reaksi Cepat/URC, integrados por conductores voluntarios (Ford y Honan, 2019) (v. la Sección 6.2 sobre la asociación de conductores para una descripción más detallada del equipo de la URC).

⁹ Se trata de un término que los conductores usan para referirse a un sistema de posicionamiento global falso (fake GPS). Literalmente, *tuyul* significa un espíritu que obtiene riqueza para su amo humano. Se trata de un espíritu de la mitología malaya del sudeste de Asia, sobre todo en Indonesia, Malasia, Brunei y Singapur.

¹⁰ Otros países fueron Camboya, China, India, Japón, Malasia, Singapur, Tailandia y Vietnam (Jiang y Zhang, 2018).

¹¹ Los conductores no cuentan con seguro de salud y fallecimiento. Recientemente, Go-Jek y Grab introdujeron un seguro de tránsito; Go-Jek se sirvió de un sistema de seguro gubernamental (BPJS), mientras Grab ofreció un seguro privado, cuya cobertura no excedía IDR 25 millones (1.800 dólares estadounidenses).

Muchos conductores a través de apps padecen enfermedades ocupacionales, sobre todo afecciones de los pulmones y el sistema respiratorio, hemorroides, dolores de espalda y dolencias relacionadas con el cansancio que conllevan otras enfermedades. La contaminación del aire en algunas áreas contribuyó sin duda a las patologías pulmonares y respiratorias severas que algunos conductores padecen y debería ser tomado en cuenta, cuando se considera la limitación de las horas de trabajo. Pero los conductores se ven en la necesidad de aceptar los encargos para mantener sus niveles de rendimiento; por esto, muchos de ellos no pueden evitar las largas horas de trabajo que los hacen vulnerables a contraer enfermedades ocupacionales como las que acabamos de mencionar. Algunos conductores que anteriormente habían trabajado en una fábrica perdieron su empleo y luego empezaron a trabajar en el transporte basado en apps, lo que hace suponer que el trabajo fabril es relativamente más saludable y que el transporte conlleva un riesgo más elevado de sufrir un accidente fatal (FGD con líderes de comunidades de conductores, octubre de 2019).

Los activistas de un sindicato industrial de Bekasi se muestran preocupados, porque por lo menos 30 por ciento de los integrantes del sindicato trabajan además como conductores a través de apps. Un integrante del sindicato murió a comienzos de 2017, un año después de registrarse en el transporte basado en apps. Muchos amigos habían observado que el conductor se esforzaba a trabajar largas horas y que consumía complementos alimenticios para mantenerse despierto y con fuerzas para obtener un buen puntaje, bonificaciones y, posiblemente, un ingreso adicional (entrevista con líderes sindicales, octubre de 2019). Aparentemente, tenía la libertad y la flexibilidad necesaria para trabajar, pero la gestión algorítmica que describimos en la sección anterior y que lo empujó a extender sus horas de trabajo y mantener su alto rendimiento, puede haber llevado a su muerte. Quienes fueron entrevistados expresaron su convicción de que el número de muertes similares que se sumarían a los ocurridos por los riesgos evidentes del tránsito callejero podría ser muy superior.

En la economía virtual los conductores como él se adaptan al trabajo por un jefe invisible: los algoritmos dirigen la forma en que los conductores que operan a través de apps actúan y cuándo y dónde trabajan. A la vez aplican incentivos o sanciones reactivas que afectan sus salarios.

6

ESTRATEGIAS DE ORGANIZACIÓN Y FORMAS DE CONSTRUIR EL PODER ASOCIATIVO

Varios sindicatos de diferentes zonas industriales admitieron que numerosos integrantes de sus organizaciones trabajan también como conductores a través de apps, lo que dificulta su involucramiento en las actividades sindicales. A su entender, esto se debe a los bajos salarios que las trabajadoras y los trabajadores perciben por su trabajo de fábrica (entrevistas con líderes sindicales, noviembre de 2019). En general, fueron pocos los sindicatos que dieron una respuesta adecuada a los conflictos laborales en el sector del transporte basado en apps. Esto se debe, como mínimo, a tres razones de peso. En primer lugar, las empresas continúan sosteniendo que sus conductores no deben considerarse trabajadores, sino socios. Por ejemplo, el consejero delegado y fundador de Go-Jek afirmó que «los conductores son micro empresarios; trabajan con autonomía ... pueden aceptar –o no– las órdenes cuando quieren» (Tech in Asia, 2015; Ford y Honan, 2017). La imagen que quedó arraigada a nivel público se define por los términos emprendedurismo, libertad y flexibilidad. Muchas personas creen que los conductores aceptan las órdenes de entrega sin presiones, lo que es totalmente erróneo. Lamentablemente, se trata de una imagen que muchos conductores y exconductores cultivan de manera muy convincente y que resulta en la creación de barreras contra los intentos sindicales de organizar los conductores. Por consiguiente, el poder popular (de discurso) de los sindicatos de conductores se vuelve particularmente importante para contrarrestar tales afirmaciones engañosas.

En segundo lugar, surgieron algunos desafíos formidables, entre ellos los conflictos horizontales abiertos que surgieron en muchas ciudades, entre los conductores establecidos y los nuevos que operan a través de apps. Hasta una federación sindical del sector del transporte admitió que la organización de estos últimos requiere herramientas, tácticas y estrategias diferentes. Por último, los sindicatos están preocupados por los desafíos que ya deben enfrentar, tales como el proyecto de una ley general de promoción de inversiones y negocios que alienta a las empresas a buscar sus ganancias a expensas del trabajo y el medio ambiente. En el caso de la mayoría de los sindicatos la organización de este universo novedoso de la economía virtual aún no se constituyó en una actividad prioritaria (FGD con organizadores de conductores, diciembre de 2019). Como observan Ford y Honan (2019), las formas y estrategias para la organización pueden seguir tres modelos: comunidad, asociación y sindicato.

6.1 COMUNIDAD

La comunidad de conductores, conocida como «komunitas ojol», es la forma de organización más popular entre los conductores a través de apps. Dichas comunidades tienen un carácter informal y funcionan con flexibilidad. Operan a nivel de base y sus integrantes provienen de los vecindarios. A menudo el nombre de las comunidades menciona el área o distrito o la ciudad, y subraya de esta manera su carácter colectivo y su solidaridad a través de los logotipos y lemas, impresos en banderas, adhesivos y etiquetas. Por lo general, la estructura organizativa de la comunidad consta de (1) el consejo asesor; (2) el coordinador de campo; (3) el vicecoordinador de campo; (4) el secretario; (5) la tesorera o el tesorero; y (6) los miembros.¹² La comunicación y coordinación de los miembros se realiza siempre a través del servicio de mensajería WhatsApp y reuniones presenciales diarias en un área de descanso de los conductores llamado «campamento base», es decir áreas laterales de las rutas, puntos de referencia o restaurantes, donde los conductores esperan las órdenes o recargan sus teléfonos (Ford y Honan, 2019).

La organización de la comunidad suele obedecer a una estrategia ad hoc que se centra en el apoyo mutuo para resolver problemas en los lugares de trabajo y asuntos tales como la suspensión de cuentas, o para intercambiar ideas acerca de nuevas tácticas para la generación de ingresos. Muchas comunidades proporcionan servicios sociales y, aún más importante, intervienen en emergencias y asuntos no laborales de sus miembros, por ejemplo casos de enfermedad de los conductores y sus familiares. Las cuotas de afiliación varían entre 10.000–30.000 (0,80–2,20 dólares), y algunas comunidades las cobran regularmente, en general todos los meses. Otras comunidades recaudan los fondos de sus miembros en ocasiones específicas, sobre todo para objetivos colectivos como la instalación de toldos que den sombra en los campamentos de base o para cubrir los costos de electricidad.

¹² En algunas áreas, los integrantes de las comunidades se llaman *taruna*, o por lo menos son llamados así por los líderes de sus comunidades. *Taruna* significa cadete o joven oficial militar principiante. Para entender esta denominación se necesitará un estudio etnográfico; de todas maneras, se detectan remanentes de la cultura organizacional militar que se desarrolló durante la dictadura de Suharto (1967–1998).

La flexibilidad e informalidad de las estructuras y funciones organizativas de la comunidad facilitan la construcción de conexiones y el trabajo en red con diferentes organizaciones de conductores en todo el país. Gracias al servicio Whatsapp las comunidades de conductores comparten información y mantienen contactos frecuentes, sobre todo cuando los conductores deben pasar para cargar sus teléfonos o descansar después de una orden de larga distancia. La práctica de asistencia y apoyo mutuo es de gran ayuda, cuando un conductor tiene una emergencia (FGD con líderes de comunidades de conductores, octubre de 2019). La comunidad es una expresión genuina de «solidaridad» práctica aunada a un enfoque colectivo y la existencia de lazos de amistad. Sin embargo, esta realidad no está limitada al fenómeno del transporte basado en apps; otros conductores del transporte informal ya la habían practicado antes, como en el caso de los conductores de camiones que fijaron adhesivos o etiquetas en sus vehículos, no solo para promocionar el apoyo mutuo entre los miembros; más importante aún, esos adhesivos y etiquetas ayudan a prevenir los «cobros de tasas» ilegales por las autoridades reguladoras del transporte vial y la policía (entrevista con conductores de transporte autóctono, enero de 2020).

No se dispone de datos oficiales sobre la cantidad de comunidades de conductores existentes, pero se calcula que tan solo en el Gran Yakarta se establecieron más de 5.000 comunidades. Cada comunidad agrupa entre 10 y 100 conductores, o un número aún mayor (entrevista con investigadoras e investigadores y líderes de asociaciones de conductores, enero de 2020). Según una encuesta del año 2018, en varias ciudades grandes la membresía en las comunidades no superaba el 27% de los conductores a través de apps (Instran, 2018); en otras palabras: la mayoría de los conductores sigue sin organizarse. Algunas comunidades están afiliadas a una de las asociaciones de comunidades de conductores, un nivel de organización superior a nivel del distrito o la ciudad.

6.2 ASOCIACIÓN

La asociación de conductores o *wadah komunitas ojol*¹³ es una forma más amplia de organización de dichos trabajadores, cuyos miembros vienen de diferentes comunidades, aunque también pueden integrar a miembros individuales. En términos institucionales y de flexibilidad de trabajo, muchas asociaciones son informales, aunque algunas están registradas como organizaciones sociales o de masas y tienen una estructura organizacional más formal. Una asociación que organiza el trabajo abarca varias localidades, desde el subdistrito, el distrito/la ciudad y la provincial casi hasta el nivel nacional. Por lo general, la estructura organizativa de una asociación pequeña consta de (1) el consejo asesor; (2) el presidente; (3) un vicepresidente a cargo de las disputas con Go-Jek; (4) un vicepresidente a cargo de las disputas con Grab; (5) relaciones públicas; (6) el secretario; y (7) el

tesorero, un cargo normalmente ocupado por una mujer. El cargo de vicepresidente suele recaer en personas que tienen buenos contactos y relaciones y cuentan con experiencia en el área de la solución de conflictos con las empresas. En realidad, las disputas se resuelven «entre bastidores», y los conductores deben hacerse cargo de los costos, si sus cuentas se suspenden o desactivan.

Algunas asociaciones mayores tienen una estructura organizacional un poco más compleja que abarca más localidades para alcanzar una cobertura casi nacional, aunque en la actualidad ninguna asociación tenga un alcance efectivamente nacional. Las asociaciones de este tipo constan típicamente de (1) el consejo asesor; (2) el presidente; (3) el secretario general; (4) un vicesecretario general a cargo de información y tecnología; (5) un vicesecretario general a cargo de las comunicaciones públicas; (6) el tesorero; (7) el área de desarrollo organizacional y organización; (8) el desarrollo de recursos económicos; (9) el área jurídico y de defensa; y (10) un equipo de respuesta rápida o URC (unit reaksi cepat).

Cabe destacar que las asociaciones son centros de movilización de conductores, donde se produce un intenso intercambio de ideas e influencias de varios actores. Las empresas de plataformas se apoyan en las asociaciones para detectar cualquier actividad disruptiva de los conductores. No hace falta mencionar que las empresas hacen un seguimiento cercano de muchas asociaciones y las UCR, para lo cual designan un grupo operativo de seguridad llamada *satgas*¹⁴ con la finalidad de cooptar a conductores. Dichos grupos coordinan regularmente sus esfuerzos con la policía en diferentes niveles. El *satgas* colabora por ejemplo con la policía metropolitana de Yakarta para desactivar los falsos GPS (*tuyul*) usados por los conductores, por lo que pueden exponerse a sanciones penales. Sin embargo, el *satgas* desarrolla su tarea más importante en el ambiente de la mediación y moderación de la resistencia de los conductores del transporte autóctono contra el transporte basado en apps; en algunos casos, pasa incluso a movilizar los conductores a través de las asociaciones para que se involucren activamente en la mediación de esos conflictos mediante una exhibición de fuerza y su disposición a apoyar sus compañeros que trabajan a través de apps. En estas condiciones muchas asociaciones de conductores han jugado un papel importante en la movilización de las protestas contra la decisión gubernamental de prohibir los servicios por plataforma que se establecieron entre 2015 y 2018 y que tuvieron a las UCR entre sus organizadoras principales, en estrecha cooperación con el *satgas*.

Cada URC está integrada por varios delegados (entre 2 y 4 miembros) por comunidad que tienen la responsabilidad

¹³ *Wadah* significa un lugar de reunión o para asociarse.

¹⁴ *Satgas* es la forma abreviada de *Satuan Tugas*, lo que significa, literalmente, fuerza de tareas. En este contexto, *satgas* hace referencia a una fuerza de tareas para controlar y disciplinar la comunidad de conductores. Los oficiales de *satgas* pueden asistir a reuniones de comunidades para realizar actividades de observación encubierta. La denominación oficial de esos funcionarios de *satgas* es «personal para el fomento de la cooperación» o trabajadores de relaciones públicas.

de asistir a conductores en conflicto con conductores del transporte autóctono o cuyo vehículo sufre un desperfecto durante un viaje. Opera exclusivamente a nivel de subdistrito, pero se conecta fácilmente con casi todos los otros equipos de UCR del país. Es una organización voluntaria que surge de la necesidad de apoyo mutuo entre los conductores a nivel comunitario. Pero a pesar del rol fundamental que cumplen en las operaciones del transporte basado en apps, el apoyo recibido por las empresas es escaso. Resultó muy interesante que un integrante de uno de los equipos de URC se quejó por esta falta de apoyo y recomendó que los conductores adoptasen una actitud creativa en lugar de depender de la benevolencia de la empresa; sugirió que los conductores reclutaran puestos de comida y otras microempresas barriales para registrarlos para la entrega de comida u otros servicios a través de aplicaciones de plataforma y de esta manera aumentar los órdenes recibidos por los conductores (entrevista con un equipo de URC, diciembre de 2019 – enero de 2020). Esto puede ser uno de los efectos de la «indoctrinación» que las empresas de plataformas llevan a cabo regularmente a través de las asociaciones de conductores y las URC.

Además, los conductores afiliados a las asociaciones cuentan con mayores capacidades para movilizarse y protestar y para tener acceso a quienes tomen las decisiones y al Gobierno. Una asociación de conductores se puso en contacto con los sindicatos globales del transporte basado en apps y asistió al primer congreso internacional de trabajadoras y trabajadores a través de apps que se celebró en enero de 2020. Sin duda, esto se traducirá en un incremento de la capacidad institucional de dicha asociación para aumentar su poder popular en el futuro.

6.3 SINDICATOS

Todavía hay pocos sindicatos de conductores a través de apps. Las iniciativas para establecer un sindicato parten generalmente de la federación de sindicatos manufactureros o de los sindicatos de transporte y portuarios. A pesar de no existir más de un puñado de esos sindicatos, la respuesta de algunos sindicatos tradicionales con respecto a la vulneración de los derechos laborales existentes en el sector del transporte basado en apps ha sido favorable. Pero estas iniciativas de organización enfrentan desafíos formidables, donde el sindicato carece de apoyo entre los conductores. El sindicato de los conductores a través de apps es bastante pequeño e inactivo, y hasta ahora ningún sindicato se ha involucrado en los procesos de definición política bajo la dirección del Ministerio de Transporte. La falta de respaldo popular a los sindicatos de conductores se debe, entre otros, a su estructura y funcionamiento organizativo considerado inflexible y rígido, dado que siguen el modelo de sindicatos tradicionales, a pesar de las profundas diferencias de la nueva economía.

A nivel legal los sindicatos de conductores cuentan con más poder institucional, lo que incluye una posición de negociación colectiva y organizacional a favor de un cambio de

políticas. Según Ford y Honan (2019) la capacidad organizacional y la posición institucional de los sindicatos les dan una mayor capacidad de negociación con las empresas y el Gobierno, por ejemplo para convocar acciones industriales con la finalidad de ejercer presión o para negociar, pero también por la vía legal para introducir cambios políticos y prácticas. Los organizadores sindicales aducen asimismo que el sindicato es el vehículo más confiable y eficaz para introducir cambios políticos. Pero esta evolución fue obstaculizada por el hecho que las empresas de plataformas están renuentes a reconocer los sindicatos formales para evitar el establecimiento de relaciones laborales.

Por ejemplo, entre mediados de 2019 y comienzos de 2020 un funcionario público de la oficina local de trabajo rechazó en varias oportunidades la solicitud de registro de un sindicato de conductores de Go-Jek en Batam City, Provincia de las Islas Riau, con un potencial de alrededor de 1.000 miembros, aduciendo que las oficinas centrales de Go-Jek en Yakarta no habían aprobado la inscripción (entrevista con líderes del sindicato de conductores, enero de 2020). Sin embargo, la Ley 13/2003, adoptada con arreglo a la Ley de Sindicatos, no establece la necesidad de que la empresa apruebe el registro del sindicato, mientras se cumplan los requisitos básicos de la inscripción. El caso es una muestra de los niveles de connivencia entre las autoridades estatales y el capital en detrimento de las trabajadoras y los trabajadores.

Sin embargo, un estudio de caso de SPDT-FSPMI (v. sección 8) muestra que la capacidad de negociación de los sindicatos establecidos ayudó a que el sindicato de conductores vinculado a la organización creara paulatinamente un espacio de negociación con la empresa. De modo que quedó demostrado que los sindicatos pueden registrarse formalmente en la oficina local de trabajo, y que el mencionado sindicato de conductores posiblemente sea el único con reconocimiento oficial de conformidad con la Ley de Sindicatos, aunque la inscripción continúe sujeta a determinadas condiciones y concesiones propuestas por la empresa.

6.4 LAS CONDUCTORAS EN EL TRANSPORTE BASADO EN APPS

La participación de mujeres en el empleo del transporte basado en apps es bastante limitada. Quienes trabajan como conductoras suelen ser el sostén de la casa, en muchos casos como madres solteras. Según una encuesta de 2018, la participación de las mujeres conductoras se calcula en menos de tres por ciento del total de quienes conducen (Instran, 2018).¹⁵ Quienes organizaron la encuesta advierten, sin embargo, que el porcentaje actual podría estar más alto debido a la creciente visibilidad de las mujeres que trabajan en el sector. Algunas han decidido continuar trabajando en la entrega de comidas, ya sea con Go-Jek (Gofood) o

¹⁵ La encuesta se realizó a fines de 2018 en cuatro ciudades clave del Gran Yakarta o Jabodetabek, Yogyakarta, Surabaya y Bali. El Gran Yakarta cuenta por más de 50 por ciento de la totalidad de los conductores que trabajan a través de una plataforma.

con Grab (Grabfood). Esta situación se debe, entre otros, a que quienes viajan y, sobre todo, quienes no tienen tiempo prefieren conductores hombres para un viaje más rápido y a la vez seguro, de lo contrario cancelan sus órdenes. Sigue vigente el estereotipo de las mujeres que no manejan con profesionalismo.

Las mujeres conductoras a través de apps se integran a una comunidad local de conductores o una comunidad de mujeres conductoras, o ambas, donde intervienen activamente en los eventos de la asociación como por ejemplo los aniversarios o en los servicios sociales. Cabe mencionar una actividad interesante que una comunidad de mujeres conductoras de Yakarta con alrededor de 80 integrantes está llevando a cabo. Prestan asistencia financiera a huérfanas y huérfanos de conductoras que fallecieron debido a accidentes o enfermedades ocupacionales. Este apoyo se basa en las donaciones voluntarias que las conductoras aportan todos los meses de forma rotativa en todas las zonas de la Gran Yakarta. Las comunidades de conductoras tienen nombres, por ejemplo Srikandi, Lady Riders, Go-Jek Lady, Emas Srikandi y Mojang. Al igual que muchas otras comunidades en general, sus cuotas de afiliación por mes se ubican entre IDR 10.000–30.000 (USD 0,80–2,20) que se recaudan todos los meses de las integrantes según un sistema rotativo, seguidas de un arisan¹⁶ (entrevista con mujeres líderes de comunidades de conductoras, octubre de 2019 y Febrero 2020).

Aparte del transporte basado en apps, algunas plataformas digitales del país –que emplean sobre todo a mujeres– ofrecen servicios de limpieza y de masaje a pedido. Entre esas plataformas están GoMaid, Mbakmu, OKHOME, Tukang-Bersih, GoClean y GoMassage. Algunas conductoras de Go-Jek trabajan también para un servicio de masaje a pedido de Go-Jek (Go-Massage); dichas trabajadoras deben pagar IDR 1.080.000 (USD 80) para su capacitación en un centro de masajes afiliado a Go-Jek. La empresa descuenta el 30 por ciento de los ingresos de las trabajadoras: 20 por ciento para Go-Jek y 10 por ciento para el centro de masajes. De acuerdo con un estudio las trabajadoras de la economía virtual en Indonesia están más expuestas a la explotación y el acoso sexual. Un caso reciente ocurrido en Bandung, Java Occidental, expuso esta realidad, cuando una masajista fue violada por un cliente. Este peligro no solo subraya la necesidad de que se adopten medidas de seguridad no solo de parte de las empresas de plataformas, sino también por las autoridades a través de regulaciones que protejan a las trabajadoras vulnerables de esta nueva actividad económica (entrevista con un investigador, octubre de 2019 y febrero de 2020).

¹⁶ Arisan: reunión social periódica para reunir fondos para sus miembros o, a veces, para comprar determinados artículos, de común acuerdo entre todos los miembros. La entrega del dinero o del artículo a las y los integrantes se realiza por turnos.

7

RESISTENCIA

Muchos conductores entienden que «poder» es un concepto relacional: la capacidad de los conductores de satisfacer sus intereses depende, por lo menos en parte, de su capacidad de contrarrestar el poder de sus empleadores. Como se expuso anteriormente, el poder estructural de los conductores estuvo relativamente fuerte en la fase inicial, cuando las empresas de plataformas tenían que reclutar conductores. El colectivo de los conductores se ubica en determinados puntos estratégicos de los procesos de producción y distribución del sector del transporte. De modo que disponen de cierto poder estructural en la empresa. Pero dicho poder estructural debe ser ejercido colectivamente (Luce, 2014). Durante las huelgas generales de 2012–2013 muchos trabajadores indonesios de las zonas industriales percibieron que ese colectivo tiene poder, sobre todo cuando los trabajadores toman conciencia de que constituyen 'el agente de la producción' si actúan en conjunto y que la producción se detiene, si paralizan sus actividades.

Desde comienzos de 2018 no pasó desapercibido por los trabajadores que, cada vez más, «la luna de miel llegó a su fin»: ya no había bonificaciones ni dinero que se ganara con facilidad. Muchos fueron suspendidos sin indicación de razón: durante días y semanas enteras los conductores no reciben órdenes, mientras observan que los pedidos se asignan a conductores recientemente reclutados. Se inició la competencia por las órdenes entre los conductores a través de apps, y temen que puede desembocar en otro conflicto horizontal.

Los conductores saben que como colectivo podrían implementar un «off-bid» colectivo (apagar las aplicaciones) masivo para interrumpir la producción o las transacciones (Ford y Honan, 2019). Hasta cierto punto, existen repertorios colectivos que estimularon a los conductores durante las movilizaciones y protestas recientes. Pero de esto consiste exactamente el reclutamiento subyacente que las empresas intentan para atraer más conductores: una fuerte concentración de conductores debilita su capacidad negociadora y, en última instancia, impide cualquier intento de acción disruptiva de los trabajadores.

7.1 REPERTORIO DE ACCIONES COLECTIVAS Y MOVILIZACIONES DE CONDUCTORAS Y CONDUCTORES: LA ACTIVACIÓN DEL PODER ESTRUCTURAL

Las caravanas de vehículos forman parte del repertorio colectivo de los conductores durante las manifestaciones y se han convertido en una expresión característica de articulación política. Como vehículo de «tráfico político» en las protestas obreras las motos se usan para organizar y movilizar a las trabajadoras y los trabajadores en las manifestaciones del Día del Trabajo. Asimismo las motos cumplieron un papel esencial en la «recorrida de las fábricas» (*grebek pabrik*) que se llevó a cabo por más de seis meses, de mayo a octubre de 2012, en el centro industrial de Bekasi, en Java Occidental (Mufakhir, 2014). Entre 2011 y 2013 las caravanas de motos que se organizaron como protesta en varios centros industriales se convirtieron en escenas de todos los días y llegaron a ser consideradas como una estrategia eficaz de movilización. En esa instancia, las trabajadoras y los trabajadores exigían que se pusiera fin a la práctica de subcontratación y externalización de empleos en las fábricas que carecen de base legal. Las movilizaciones obreras durante la recorrida de las fábricas que comprendieron huelgas in situ en las fábricas y sus ocupaciones y el monitoreo ad hoc del cumplimiento de las reglamentaciones acompañado de controles en las instalaciones fabriles, mientras se construía la solidaridad obrera entre las fábricas requerían un alto nivel de movilidad de quienes las organizaron, por lo que recurrieron a sus motos. Las caravanas obreras en moto solían acompañarse de dos coches de comando (*mobil komando*) con altoparlantes que emitieron canciones combativas entre las instrucciones y los discursos de los líderes de las protestas.¹⁷

Este repertorio de acciones colectivas proporciona una base importante de la reciente movilización de protesta de las conductoras y los conductores, cuando reafirmaron sus reclamos políticos, mientras circularon masivamente por las calles en sus motos y coches para expresar sus aspiraciones: en las inmediaciones de los centros del poder como el palacio presidencial, la Cámara de Representantes y las oficinas gubernamentales, y cerca de las empresas de transporte

¹⁷ Para una discusión general de la importancia de las protestas laborales callejeras en Indonesia, v. Juliawan (2011), Caraway y Ford (2020), y Panimbang y Mufakhir (2018).

basadas en apps y varios monumentos. Si bien la capacidad de movilización y las formas de organizar las protestas de las conductoras y los conductores todavía resultan deficitarias e inconsistentes en comparación con los trabajadores industriales, no dejan de incluir el habitual «tráfico político» con vehículos, y sobre todo motos, que caracteriza las protestas obreras. Hasta ahora los discursos políticos de los líderes de las protestas durante las movilizaciones están mal preparados y pronunciados y, producto de las necesidades que reflejan el clima político actual de Indonesia, a veces recurren a una retórica nacionalista.

No deja de llamar la atención que las protestas frente a las sedes de las empresas de plataformas están menos frecuentes que las en frente de las instituciones gubernamentales, porque en apariencia las primeras no están involucradas, mientras ejercen más poder –en condiciones de menor transparencia– que las instituciones gubernamentales que supuestamente están a cargo de la situación. A mediados de enero de 2020, las y los manifestantes reclamaron que el Gobierno cumpliera tres demandas fundamentales: (1) que se protejan los derechos de las conductoras y los conductores; (2) que se establezcan aranceles razonables que les permitan obtener un ingreso digno; y (3) que se regule y limite el reclutamiento entre las conductoras y los conductores por las empresas para reducir la competencia.

7.2 RESISTENCIA ALGORÍTMICA

Ante el control omnipresente y anónimo de los algoritmos las conductoras y los conductores se sirvieron de diferentes tácticas de resistencia para mejorar su ingreso de subsistencia. En lugar de recurrir a formas abiertas de protesta activa contra las empresas basadas en apps aprovecharon algunos vacíos de las apps. Una de estas tácticas es la negociación sobre las órdenes con los clientes: por ejemplo, el conductor pide al cliente a cancelar su orden en la app, cuando en realidad el pedido continúa cumpliéndose al precio que se indica en la app. De esta manera el conductor ahorra un 20 por ciento, es decir el equivalente de los descuentos que se aplican a sus ingresos.

Otra táctica involucra al servicio de entrega de comidas, donde los conductores aprovechan las promociones y los descuentos que se ofrecen. Por ejemplo, si un cliente pide comida a Gofood (Go-Jek), mientras Grabfood (Grab) ofrece promociones o descuentos para el mismo producto, la conductora o el conductor usa su cuenta con Grab para la compra. De esta manera recibe un ingreso adicional debido a los descuentos que alcanza hasta el 50 por ciento del precio. Las tácticas de este tipo se comparten y se discuten regularmente en las comunidades de conductores, al igual que otras tácticas y estrategias (entrevista con una comunidad de conductores, octubre de 2019). Mecanismos de resistencia cotidiana como éstos demuestran con claridad los intentos regulares de las conductoras y los conductores por burlar sus jefes anónimos.

Una de las formas de resistencia más comunes contra los jefes anónimos de los algoritmos es empleada por varias comunidades de conductores con conocimientos y destrezas digitales. Se conocen generalmente como «IT jalanan»,¹⁸ es decir programadores de la calle. El nombre hace alusión a la iniciativa «libros y bibliotecas en la calle» iniciada por activistas en la ciudad de Bandung, Java Occidental, y luego popularizada en varias localidades y ciudades. Con el tiempo, la iniciativa se extendió al Gran Yakarta y otras áreas con el objetivo de promover el espíritu de resistencia entre las y los jóvenes contra las injusticias sociales. Los «programadores de la calle», o IT jalanan, son autodidactas, algunos han sido integrantes de sindicatos industriales.

Dado su funcionamiento clandestino, las comunidades de programadores de la calle de varias ciudades trabajan y coordinan sus esfuerzos a través de la web y online. Comparten informaciones y tácticas nuevas de cara a las actualizaciones de las apps de las empresas de plataformas. Su objetivo principal es la creación de fallas en los algoritmos de las conductoras y los conductores que cambien al algoritmo, sobre todo para reducir la carga de trabajo estipulada que el mismo estipula. Los programadores de la calle sostienen que las bonificaciones, clasificaciones y sistemas de puntuación impulsan a las conductoras y los conductores a esforzarse duramente durante horas de trabajo más largas. Se oponen y resisten a la presión de los algoritmos, ayudando a sus compañeras y compañeros a modificar y ajustar el algoritmo de las apps. Cabe resaltar que el grupo de los programadores de la calle define su resistencia como parte de la lucha de clases contra la codicia corporativa (FGD con líderes de la comunidad de conductoras y conductores, noviembre de 2019). A diferencia de los algoritmos que procuran maximizar el aprovechamiento de la fuerza de trabajo, la aplicación adicional se emplea para lograr el efecto contrario. Las conductoras y los conductores nunca dejaron de burlar las reglas que subyacen al ejercicio del control gerencial anónimo al afirmar su propio control sobre el uso de su fuerza de trabajo.

Supuestamente, las conductoras y los conductores son libres e independientes, pero las reglas que las empresas imponen a través de la gestión algorítmica significan una limitación significativa de las oportunidades para la toma de decisiones de carácter empresarial que están a su alcance. La tensión entre las promesas de libertad y la realidad del carácter invasor de la gestión algorítmica no ha pasado desapercibida y, en realidad, sirve de base de las demandas legales contra la categorización de las conductoras y los conductores como contratistas independientes.

¹⁸ IT (esp. IT) significa Tecnología e Información y «jalanan», calle en el sentido de un espacio popular de personas marginadas. En este contexto, jalanan hace referencia a un tipo de activismo que defiende a personas marginadas.

7.3 CONSTRUCCIÓN DE REDES Y ALIANZAS

Una de las capacidades más importantes de las organizaciones de conductoras y conductores es la creación de redes y alianzas. Para el trabajo en red usan el adhesivo y el distintivo de la comunidad como símbolo de la red y su alcance. Esta es una de las razones, por las que colocan y destacan el carácter colectivo y solidario en los logotipos y lemas de la comunidad y los imprimen en las banderas, distintivos y adhesivos. Los mismos se usan también para el intercambio con otras comunidades durante las visitas mutuas. La cantidad de adhesivos de comunidades diferentes es un símbolo y demostración de la capacidad de trabajo en red de la comunidad; cuanto más adhesivos tienen en su bandera o la pared del campamento base, más estensa la red y mayor el número de amistades que establecen.

Si una conductora o un conductor de Bekasi tiene un percance en una calle de Yakarta, se supone que la comunidad más próxima al lugar del accidente le preste asistencia, y vice versa (v. también Ford y Honan, 2019). El mensaje correspondiente es enviado por los líderes comunitarios a través de Whatsapp. Al parecer, las conductoras y los conductores, sin excepción, respetan el principio tácito: «debes ayudar a tu compañero conductor, si quieres que te ayuden». La «solidaridad práctica» de este tipo, combinada con el carácter colectivo y los lazos de amistad es una práctica genuina de las comunidades en todas partes. Esto subraya la cooperación entre las conductoras y los conductores –y también la resistencia cotidiana en la práctica– que contribuyó a construir la cohesión social necesaria para su accionar colectivo. La cohesión social ayudó, a su vez, a establecer las bases de solidaridad entre las conductoras y los conductores que se necesita para las campañas y acciones colectivas.

Se debe precisamente a este tipo de trabajo práctico en red que las comunidades de conductoras y conductores juegan un papel importante en la construcción de relaciones sociales alternativas, en las cuales la movilidad y el movimiento de quienes conducen se den por sentados, mientras el globo sea considerado un espacio compartido. Más importante aun, tartan a sus compañeras y compañeros conductores en todos lados como una familia. Este tipo de solidaridad y camaradería resultó evidente incluso entre varios conductores de varios países, quienes se encontraron recientemente en el marco de una reunión internacional de trabajadoras y trabajadores del transporte basado en apps que se celebró en Londres en el mes de enero de 2020. Tres líderes de una asociación de conductores de Indonesia asistieron a la reunión que se propuso el desarrollo de una estrategia global para desafiar las empresas de plataformas y establecer un convenio para la formación de la Alianza Internacional de Trabajadoras y Trabajadores del Transporte basado en apps. Dicha alianza internacional tiene la visión de reunir a trabajadoras y trabajadores de servicios internacionales del transporte basado en apps con el objetivo de debatir las posibilidades de cooperar para desafiar al poder en crecimiento permanente de las empresas de plataformas. Los delegados de Indonesia están muy conscientes de que Uber

podría volver al país o que Grab y Go-Jek podrían expandir hacia otras partes del mundo; tales movimientos de capital de las empresas de transporte basadas en apps deben ser regulados para asegurar que respeten los derechos laborales (entrevista con líderes de asociaciones, febrero de 2020).

8

ORGANIZAR A LAS CONDUCTORAS Y LOS CONDUCTORES BASADOS EN APPS: LA INICIATIVA DE LA SPDT-FSPMI¹⁹

8.1 INICIATIVA DE ORGANIZACIÓN

La sección de los trabajadores aeroespaciales y de transporte de la Federación de Sindicatos Metalúrgicos de Indonesia (Serikat Pekerja Digantara dan Transportasi Federasi Serikat Pekerja Metal Indonesia/SPDT-FSPMI) se fundó en 2016 (Ford y Honan, 2019). Al comienzo, a partir del año 2000 el sindicato se limitó a organizar los trabajadores de los aeropuertos, pero extendió su alcance en los últimos años a otros sectores de transporte, incluido el transporte basado en apps. La federación sindical, FSPMI, inició la organización de los conductores como respuesta a las malas condiciones laborales, y luego de que varios conductores visitaran la sede de la FSPMI para discutir posibles iniciativas de sindicalización. A continuación se organizaron varias reuniones con el objetivo de diseñar una estrategia para la organización de los trabajadores, y en mayo de 2017 la federación empezó a involucrarse seriamente en la movilización de protestas anti-gubernamentales y contra las empresas para exigir mejores condiciones laborales para los conductores.

8.2 CAMBIOS INTERNOS

La expansión de la organización ha sido una de las prioridades de la FSPMI y se refleja en la creación de un departamento y una sección especiales en la federación que se dedican al desarrollo organizacional. La primera reunión formal de la SPDT-FSPMI se llevó a cabo conjuntamente con el quinto congreso de la FSPMI en Surabaya, provincia de Java Oriental, del 8 al 10 de febrero de 2016. En esta ocasión, la formación de la SPDT-FSPMI recibió el apoyo pleno de los líderes de las federaciones así como también de la confederación, el Congreso de Sindicatos de Indonesia (KSPI). La expansión de la federación hacia otros sectores más allá de la industria metalúrgica fue acompañada de una serie de cambios internos y de debates que se centraron sobre todo en cuestiones estratégicas y las consecuencias a nivel de la organización como la necesidad de aumentar la asignación de recursos humanos y financieros para organizar al nuevo sector en serio.

8.3 EL OBJETIVO PRINCIPAL

La SPDT-FSPMI se ha fijado tres objetivos prioritarios: (1) promover los derechos laborales de las conductoras y los conductores en los principales sectores del transporte, incluido el área del transporte basado en apps, de reciente aparición; (2) luchar por el reconocimiento de quienes conducen como trabajadoras y trabajadores a quienes corresponden los derechos básicos que se estipulan en la legislación de trabajo y las reglamentaciones laborales; y (3) crear un ámbito de negociación entre los representantes de las conductoras y los conductores y las empresas de transporte para poder mejorar sus condiciones de trabajo.

8.4 ESTRATEGIAS PARA LOGRAR EL OBJETIVO

La SPDT-FSPMI usa por lo menos cuatro estrategias para la organización de las conductoras y los conductores:

1. Sensibilización a través de actividades de Jamkes Watch (Health Protection Watch):

Jamkes Watch (Health Protection Watch / Protección de la Salud) se define a sí mismo como organismo de supervisión del programa gubernamental de salud. Jamkes Watch organiza voluntarias y voluntarios para que asistan a personas que necesitan tener acceso al seguro de salud. En este sentido, la estrategia apunta a la movilización de sindicalistas voluntarios que pueden ayudar a quienes deben tratar con los servicios de salud en los hospitales. La necesidad de brindar este tipo de ayuda surge de las dificultades que presentan los procedimientos para acceder a los servicios de salud, problemas que son aún mayores para la mayoría de las ciudadanas y los ciudadanos de niveles educativos bajos. Luego de apoyar a las personas las voluntarias y los voluntarios les explican la importancia de los sindicatos y de la sindicalización. En este contexto se dirigen específicamente a las conductoras y los conductores que trabajan a través de apps para organizarlos, no solo para fomentar la ayuda mutua entre ellas y ellos, sino también para defender sus derechos.

¹⁹ Esta sección se apoya en entrevistas y FGD con la dirección de la SPDT-FSPMI entre octubre de 2019 y abril de 2020. V. también Ford y Honan (2019) para una presentación detallada de la SPDT-FSPMI.

2. Cooperativa sindical:

El propósito principal de la cooperativa sindical es la recaudación de ahorros a base de los ingresos de sus miembros para su uso posterior, cuando sea necesario. Si bien por el momento la cooperativa cuenta con pocos socios, está atrayendo nuevos miembros debido a su utilidad. Por ahora, el sindicato no está cobrando las cuotas de afiliación, porque las conductoras y los conductores continúan enfrentando una coyuntura difícil. Con esta estrategia se busca promover las actividades de la cooperativa y ayudar a desarrollar al trabajo sindical.

3. Reclutamiento de integrantes despedidos de otros sectores del FSPMI:

Luego de una ola de ceses en gran escala se prevé el despido de más trabajadores, mientras se trata de persuadir a otros trabajadores a que finalicen su relación laboral. El sindicato contacta a los trabajadores despedidos, y más específicamente a ex integrantes de la FSPMI, para que se unan a la SPDT-FSPMI, si deciden trabajar como conductoras o conductores a través de una app.

4. Asignación de organizadores a ubicaciones estratégicas:

La SPDT-FSPMI envía sus organizadoras y organizadores a determinadas áreas estratégicas para mejorar su comprensión de la situación y ofrecer el apoyo que las conductoras y los conductores necesiten in situ. Esta estrategia de organización directa apuesta a mantener el contacto con los conductores y sus comunidades y promueve el sindicato (SPDT-FSPMI) al igual que la alianza (KATO).

8.5 RESULTADOS ESPECÍFICOS

En una primera fase, varios intentos de registrar un sindicato de conductoras y conductores en la isla Batam, Provincia de las Islas Riau, en septiembre de 2019 fueron rechazados tanto por la oficina de trabajo como por la empresa a nivel local y sus oficinas centrales. Esto respondió a razones obvias: no querían apartarse de su postura «antisindical». Luego de que el sindicato continuaba presionando, la empresa aceptó la registración en marzo de 2020, a condición de que se cambiara el nombre del sindicato para reflejar el carácter de asociación, en lugar de tratarse de un sindicato de pleno derecho en Go-Jek que operaba en el marco de la ley de relaciones industriales. El sindicato aceptó la condición, ya que implicaba nada más que el nombre local del sindicato, sin que se sacrificara por ello el objetivo de crear un espacio para las negociaciones colectivas. La inscripción formal de la organización se produjo a fines de marzo de 2020; en la actualidad, la organización cuenta con 300 afiliaciones. Las afiliaciones totales de la SPDT-FSPMI del sector del transporte basado en apps ascienden a 1.700 miembros en

Jabodetabek, Lampung, Batam, Gorontalo, Aceh y Sumatra del Norte.

En segundo lugar, el estallido de la epidemia del coronavirus tuvo un impacto fuerte en muchos trabajadores; varios conductores de taxis online, cuyos coches fueron retenidos por las empresas, porque no pudieron hacer frente a las cuotas o el arrendamiento, solicitaron ayuda a la SPDT-FSPMI. Muchos conductores de este grupo de personas se afiliaron al sindicato. Si bien es cierto que, por lo general, los trabajadores se deciden por la afiliación cuando están en problemas, también queda en evidencia que los esfuerzos de sindicalización de la SPDT-FSPMI empiezan a dar sus frutos, por lo menos en términos de reconocimiento por los conductores. En la actualidad, el sindicato se prepara para prestar su apoyo en este área completamente novedosa para el sindicato, para lo cual está negociando con una empresa de leasing.

8.6 INTENTOS DE CONSTRUIR RECURSOS DE PODER

1. Poder asociativo:

La fuerza de la SPDT-FSPMI radica obviamente en su afiliación a un sindicato metalúrgico establecido que cuenta con el pleno apoyo de la dirección de la federación (nivel del sector) y de la confederación (nivel nacional). La SPDT-FSPMI puede solicitar recursos a la federación sobre la base de un plan de actividades que debe presentar. A la vez, puede apoyarse en la posibilidad de movilizar cientos de miles de afiliados de la federación para mejorar su poder de negociación colectiva.

Aprovechando la estructura actual de la federación sindical la SPDT-FSPMI está en condiciones de expandir su actividad organizadora a otras provincias y ciudades, donde ya se establecieron estructuras sindicales. En atención al reconocimiento reciente del sindicato de conductores en la isla de Batam, ya designó los organizadores que contactarán a quienes conducen a través de una app en cada provincia.

En atención a la capacidad decreciente de movilización obrera, el 3 de abril de 2018 la SPDT-FSPMI estableció una alianza llamada KATO (Comité de Acción para el Transporte Online/Komite Aksi untuk Transportasi Online) que abarca un amplio abanico de grupos y varias organizaciones de conductores como las comunidades y asociaciones. La coordinación de la alianza queda en manos de las oficinas nacionales de la central sindical (Congreso de Sindicatos de Indonesia, KSPI), cuyo presidente –quien preside asimismo a la FSPMI– ejerce un papel central en la alianza (Koran Perdjoeangan, 21 de septiembre de 2018). KATO ofrece su espacio en el secretariado del KSPI para que los grupos de conductores puedan reunirse, sea en formato formal o informal. KATO facilitó una serie de reuniones con el objetivo de

desarrollar planes de acción, elaborar estrategias y movilizar protestas. No debe pasar inadvertido que el ejercicio del poder estructural del sindicato de iniciar una huelga hoy resulta menos eficaz que en el pasado. Desde 2014, la capacidad del movimiento obrero indonesio de convocar protestas ha sufrido un retroceso generalizado, luego de que el capital y el Estado reaccionaran a las dos huelgas generales exitosas de 2012 y 2013 mediante la adopción de contramedidas.²⁰

2. Poder estructural:

Cuando las empresas basadas en apps lanzaron sus operaciones en 2015 y enfrentaron dificultades para encontrar personal, las conductoras y los conductores contaron con mucho poder estructural, ya que ocuparon una posición estratégica en los procesos de producción. Desde entonces dicha posición ha sufrido un proceso de erosión creciente debido al fuerte aumento del número de conductores. Sin embargo, en los últimos años la SPDT-FSPMI y otros grupos de conductores llevaron a cabo una serie de protestas –dirigidas tanto al Gobierno, para reclamar el reconocimiento de las motos como medio de transporte legal, como a las empresas del transporte basado en apps, para exigir el aumento de los aranceles (ingreso)– que pusieron de manifiesto que las conductoras y los conductores comprendieron su capacidad disruptiva frente a las empresas a través de protestas masivas y el entencimiento o la paralización del trabajo. En los años 2016 a 2019 tales acciones disruptivas se llevaron a cabo en varias oportunidades como parte de los reclamos masivos por aumentos salariales. El creciente poder estructural que el personal ejercía a través de huelgas y movilizaciones de protesta llevó a las empresas a reaccionar mediante el despliegue de los *satgas* para reafirmar su fuerte control sobre las conductoras y los conductores.

3. Poder institucional:

Teniendo presente los éxitos que obtuvo en batallas legales anteriores bajo el liderazgo de la confederación sindical (KSPI), en 2018 KATO, la alianza de quienes trabajan como conductores a través de una app, presentó un recurso de inconstitucionalidad contra la Ley 22/2009 relativa al tráfico y el transporte terrestre ante la Corte Constitucional. El control de constitucionalidad tenía como objetivo que se reconociera como parte del sistema de transporte público a las motos usadas como mototaxis basadas en apps. Dicha solicitud fue rechazada por la Corte. Seguidamente, la alianza dio otro paso al presentar una demanda ciudadana ante el Tribunal de Java Central. En el caso que involucraba a seis altos funcionarios del Estado (entre ellos, el presidente y el

vicepresidente de la República, el presidente del Parlamento Nacional, y varios ministros) reclamaba el pago de reparaciones por la omisión de proteger el derecho ciudadano al empleo, en atención al reclamo de los trabajadores de que su actividad en el sector del transporte por apps sea reconocido. A pesar de que este intento tampoco prosperó, el sindicato recibió el apoyo de numerosos conductores, de cara a otras batallas legales en el futuro que se propongan el fortalecimiento del poder negociador de las conductoras y los conductores.

4. Poder popular:

La SPDT-FSPMI cuenta con un poder popular considerable, sobre todo en lo que al ámbito del poder de discurso se refiere, donde la alianza de los conductores basados en apps (KATO) y la confederación sindical (KSPI) intervinieron activamente en los debates públicos sobre los derechos de las conductoras y conductores que trabajan a través de una app, lo que contribuyó, por lo menos en parte, a su creciente respaldo público. Por ejemplo, durante el confinamiento parcial en la pandemia causada por covid-19 se creó un fondo para conductores para ayudarles a resistir la crisis, mientras el sindicato pudo movilizar el apoyo logístico necesario para los conductores y, más específicamente, para sus miembros. Sus penurias económicas generaron mucha simpatía a nivel público. Esto impulsó a las empresas basadas en apps a reunir fondos y a distribuir montos que oscilaron entre IDR 100.000–150.000 entre cada una y cada uno de sus alrededor de 200.000 conductores. Por cierto, esta distribución de apoyo no deja de ser insuficiente para aliviar la situación de la mayoría de los conductores afectados.

Cuando la SPDT-FSPMI se volcó a las calles para protestar contra el Gobierno y las empresas, recibió el apoyo de otros sectores de la federación, y sobre todo de los integrantes de la alianza (KATO). Se trata de una muestra del poder de coalición del sindicato, por más que este siga limitado a los grupos y redes de pares y debe ampliarse para abarcar a más grupos y actores sociales.

8.7 LOS DESAFÍOS POR DELANTE

La SPDT-FSPMI enfrenta tres desafíos importantes. Primero, en general, ni el Gobierno ni las empresas están reconociendo el estatus laboral de las conductoras y los conductores y prefieren definirlo como una asociación, en lugar de un empleo que implica determinados derechos. Esto refleja una falta de poder institucional. En segundo lugar, la mayoría de las conductoras y los conductores no reconocen que en realidad se encuentran en una relación de trabajo en la cual gozan de los derechos laborales estipulados por la Ley de Trabajo, lo que resulta en la falta de poder asociativo. Por último, se intensifican las amenazas e intimidaciones contra activistas sindicales y de derechos humanos para silenciarlos. Recientemente, algunos activistas de derechos humanos recibieron falsas órdenes de comida a través de aplicaciones

²⁰ Para una descripción más detallada de las protestas laborales (1998–2013) y las huelgas generales (2012–2013), v. Panimbang F. y A. Mu-fakhir (2018) «Labour strikes in post-authoritarian Indonesia, 1998–2013» en Jörg Nowak et al. (comps.) *Strikes and workers movements in the 21st century*. Londres: Rowman and Littlefield.

de Grab y Go-Jek acompañadas de mensajes por Whatsapp que fueron enviados de un número desconocido y decían: «Ten cuidado, cuando dejes tu casa» (Florene, 2020).

Los tres desafíos reflejan la situación política actual de Indonesia, donde organizaciones de conductoras y conductores como la SPDT-FSPMI deben esforzarse por definir estrategias innovadoras de organización y resistencia obrera, mientras desarrollan nuevas formas de participación de las conductoras y los conductores en el sector emergente del transporte basado en apps del país. La SPDT-FSPMI enfrenta la necesidad de desarrollar las capacidades de sus organizadoras y organizadores, dotarles de las competencias de organización que se requieren específicamente en el sector del transporte basado en apps, y facilitarles una mejor comprensión de los variados contextos y circunstancias del trabajo de organización.

8.8 FACTORES DE ÉXITO Y LECCIONES APRENDIDAS

La SPDT-FSPMI es uno de los pocos sindicatos que ha podido establecerse en el sector del transporte por apps, donde pudo avanzar en la organización de las trabajadoras y los trabajadores (Ford y Honan, 2019). A pesar de contar con pocos miembros en comparación con otras asociaciones, sus recursos de poder actuales podrían contribuir a que la SPDT-FSPMI se convierta en un vehículo más efectivo para lograr las metas de sus miembros. El sindicato cobró legitimidad y reconocimiento en su calidad de representante de los conductores que articula y expresa sus expectativas y reclamos frente al Estado y el capital. A partir del éxito reciente del registro del sindicato en la isla de Batam, en la Provincia de las Islas Riau, estableció las bases para su futuro trabajo de organización en el área y más allá del mismo. La clave del éxito de la SPDT-FSPMI radica en la capacidad del sindicato de aprovechar sus recursos de poder con eficacia en cada circunstancia. En realidad, es el único sindicato ingenioso de conductores de Indonesia que logra avanzar en la defensa de los derechos de quienes trabajan en el sector del transporte basado en apps.

Asimismo, la SPDT-FSPMI se ha dado cuenta que se pueden aprender algunas lecciones de lo hecho por muchas otras organizaciones de conductores que operan en el terreno: sus estructuras organizacionales flexibles y su gran capacidad de construir solidaridad. Por lo general, las conductoras y los conductores son personas con una gran movilidad que tienen la capacidad de desarrollar rápidamente el trabajo en red entre los conductores de territorios enteros. Posiblemente, la SPDT-FSPMI tendría más éxito, si fuera capaz de construir alianzas con otras redes de conductores. Como se expuso en la sección anterior, numerosas organizaciones de conductores aún no reconocen la importancia del poder asociativo e institucional que los sindicatos formalmente constituidos como la SPDT-FSPMI supieron obtener. La profundización de la comunicación y posibles acciones conjuntas con esos grupos de conductores ayudarían a defender sus intereses y lograr sus objetivos a largo plazo.

9

EFECTOS DE LA PANDEMIA DE COVID-19

El Gobierno central de Indonesia fue criticado públicamente por su mala respuesta a la pandemia causada por covid-19 en el país. Necesitó dos meses para presentar una estrategia política nacional acerca de cómo el Gobierno y la ciudadanía debían manejar la epidemia. A diferencia de muchos países que no demoraron en responder a la erupción de covid-19 en enero y febrero de 2020, el gobierno indonesio estableció su Fuerza de Respuesta Rápida recién el 13 de marzo y publicó el Decreto Gubernamental 21/2020 el 31 de marzo para autorizar restricciones sociales en gran escala con la finalidad de frenar la propagación de la epidemia. El confinamiento parcial a partir de los primeros días de abril marcó el comienzo de una gestión gubernamental bastante estable de la pandemia, luego de tres meses de decepción. En opinión de algunos activistas sociales las decisiones se tomaron tan tarde, porque el Gobierno intentó evitar el pago de los elevados costos del confinamiento y no estaba dispuesto a proteger la mayoría de las trabajadoras y los trabajadores de la economía informal.

9.1 EFECTOS PARA CONDUCTORAS Y CONDUCTORES

Sin duda, la implementación de restricciones sociales en gran escala ha tenido un impacto sin precedentes sobre las conductoras y los conductores del sector del transporte, incluido el basado en apps. La mayoría de esos conductores trabaja como jornaleros y en régimen informal, lo que los convierte en ciudadanos extremadamente vulnerables. Desde comienzos de abril de 2020,²¹ está prohibido el desplazamiento de las personas y el transporte público no tiene permiso de operar. Para cumplir con las disposiciones gubernamentales, las empresas del transporte basado en apps desactivaron las funciones correspondientes al transporte de pasajeros en sus apps, limitando las posibilidades de aceptar órdenes a los pedidos de comida, bienes de consumo y logística urbana. De esta manera las órdenes que reciben las conductoras y los conductores quedan limitados a algunos pedidos de entrega por día, que se constituyen en la base de sus ingresos. En abril y mayo de 2020, muchos conductores no recibieron pedidos por días o semanas enteras, a pesar

de que las empresas trataron de asegurar la asignación lo más justa posible de las órdenes a todo el personal, con independencia de los niveles de rendimiento hasta ese momento.²² Esto resultó en la caída drástica de los ingresos de los conductores; muchos ya no estuvieron en condiciones de pagar las cuotas mensuales de sus vehículos a la empresa de arrendamiento, el alquiler o lo necesario para sobrevivir. La asociación de conductores protestó públicamente contra esta política, pero no tuvo éxito (entrevista con organizadores de sindicatos y asociaciones, abril-mayo de 2020).

Para poder sobrevivir, muchas comunidades de conductores decidieron vender agua embotellada en las intersecciones de las calles o en los semáforos, mientras esperaban las órdenes de entrega con los uniformes puestos y las motos estacionadas al borde de la carretera. Otras comunidades recaudaron donaciones de transeúntes en varias ubicaciones. La situación de las conductoras y los conductores generó simpatías en la población y se expresó en crecientes donaciones de comida, sobre todo a la hora de la cena en las tardes del mes de ayuno del Ramadán, entre mediados de abril y mediados de mayo.

Quienes conducen taxis a través de apps deben enfrentar tiempos aún más difíciles, porque su forma de organizarse muestra menores niveles de flexibilidad o movilidad que la de sus contrapartes de los mototaxis. Dichos conductores de taxi, que trabajan también para Go-Jek (Gocar) y Grab (Grabcar), no tienen trabajo, porque no se les permite aceptar órdenes de entrega. Según lo informado por uno de los líderes, más de la mitad de los miembros no tenían trabajo, no podían pagar las cuotas mensuales a la empresas de arrendamiento que llegaron incluso al extremo de retirar los coches, a pesar de las disposiciones gubernamentales de atenuar sus condiciones de préstamo y la ejecución de las cuotas mensuales (entrevista con organizadores sindicales, mayo de 2020; CNN Indonesia, 9 de abril de 2020). La situación empeoró en mayo de 2020, cuando algunos conductores pudieron retornar a sus pueblos, a pesar de

²¹ Información hasta mayo de 2020, cuando se redactó el presente documento.

²² Esta política actuó en detrimento de muchos conductores que habían logrado buenos niveles de rendimiento. Anteriormente, los conductores con buenos niveles de rendimiento pudieron incrementar sus ingresos a través de un sistema de bonificaciones. Varias comunidades planeaban protestas contra las empresas por esta política el 8 y 9 de mayo, pero los intentos no se materializaron.

las restricciones de movimiento que el Gobierno había dispuesto (entrevista con organizadores de conductores, mayo de 2020).

9.2 RESPUESTA INSUFICIENTE DE LOS GOBIERNOS Y LAS EMPRESAS

El Ministerio de Transporte dispuso un incremento modesto de las tarifas del transporte basado en apps de entre IDR 2250 y 2650 por km en el área de Jabodetabek a partir del 16 de marzo, una medida que ayudó poco. En general, la respuesta gubernamental ha sido incompleta, y a menudo la distribución de comida no cumplió su objetivo. Faltan los datos completos y actualizados que se necesitan para prestarla, y hay informes de que el Gobierno se apoya en los datos de las empresas de aplicaciones (entrevista con el líder de una asociación de conductores, mayo de 2020).

En la medida que la situación empeoró, la empresa de aplicaciones Go-Jek inició una campaña de financiación colectiva y puso la aplicación de Go-jek a disposición para el acceso y las contribuciones a la campaña hasta fines de junio de 2020. A mediados de abril de 2020, una parte del fondo se distribuyó entre los 200.000 conductores de Go-Jek mediante vales por valor de IDR 100.000 para cada conductor que podían canjearse por alimentos básicos en almacenes y tiendas (Ramlı, 15 de abril de 2020). Grab por su parte hizo una donación a sus conductores a través de una plataforma de financiación colectiva mediante vales por valor de IDR 150.000 por conductor que se complementaron con un pago adicional para quienes se contagiaron con covid-19 (Imandiar, 28 de abril de 2020).

En realidad, la mayoría de los conductores no llegó a beneficiarse de asistencia alguna. Enterrado de que muchos conductores de la asociación no recibieron vale alguno, uno de los líderes de los conductores averiguó que la distribución de los vales se limitaba a un grupo selecto de conductores como él mismo que el personal administrativo conocía personalmente (entrevista con el líder de una asociación de conductores, mayo de 2020).

9.3 INICIATIVAS DE CONDUCTORAS Y CONDUCTORES

La mayoría de las comunidades de conductores, asociaciones y sindicatos se paralizaron desbordadas por la situación desesperada de sus miembros. Algunos conductores abandonaron la actividad y vendieron su cuenta de conductor²³

para poder contar con el efectivo necesario para su supervivencia, mientras otros continúan luchando para ganarse la vida. En cambio, algunos conductores de áreas fuera de Jabodetabek como por ejemplo Serang en la Provincia de Bantén se convirtieron en conductores tradicionales de mototaxi (ojek), porque resulta más fácil conseguir pasajeros sin tener que usar una aplicación (entrevista con organizadores comunitarios, mayo de 2020).

Otras asociaciones, como por ejemplo Asosiasi Drivers Online o ADO en la ciudad de Manado, Provincia de Célebes Septentrional, reaccionaron con celeridad. La ADO negoció en defensa de sus 5.000 miembros en Manado y logró mejores condiciones y la exoneración del pago de las cuotas a las empresas de arrendamiento durante tres meses. En el Gran Yakarta, la SPDT-FSPMI movilizó apoyo para las y los integrantes del sindicato que sufrieron las consecuencias de la pandemia, incluidos los conductores. En Cikarang, Provincia de Java Occidental, una asociación de conductores recaudó donaciones de aquellos integrantes que tenían otros empleos aparte del transporte basado en apps que se distribuyeron entre los miembros que dependían exclusivamente del trabajo a través de la app (entrevista con líderes comunitarios y de asociaciones, mayo de 2020).

²³ Las cuentas de conductores pueden ser vendidas a otros conductores, sobre todo en el caso de Go-Jek, donde la no se requiere identificación facial (solamente se usan palabras clave), de modo que pueden ser usadas por otros, a pesar de los inconvenientes que esto conlleva. Las personas preferirían adquirir la cuenta de otras personas de su conocimiento, sobre todo si su propia cuenta fue desactivada o bloqueada por la empresa, o porque buscan mejorar su rendimiento. Cuando mayor el nivel de rendimiento de una cuenta, mayor el costo.

10

CONCLUSIÓN

El cambio tecnológico y el aumento del transporte basado en aplicaciones no es inevitable en Indonesia ni en el mundo. En cambio, es el resultado del desarrollo económico y sociopolítico global, es decir el poder reorganizador del capitalismo financiero global. La nueva economía de las plataformas digitales, más específicamente, es impulsada por el creciente predominio de los capitales especulativos, lo que evidencia que el «impulso digital» parte sobre todo de los intereses comerciales, en lugar de satisfacer necesidades populares. La tecnología digital usada por las empresas del transporte basado en apps se presenta como una simple herramienta para establecer el contacto entre dos grupos de usuarios finales (conductores y pasajeros). Sin embargo, lo que subyace a este desarrollo es una característica más significativa de esta tecnología: *big data*, que podría aprovecharse para lograr un predominio aún mayor del mercado.

Las iniciativas de organización de los sindicatos y otras organizaciones de conductores como la SPDT-FSPMI muestran el carácter innovador de sus intentos por organizar la lucha por sus derechos de cara a circunstancias adversas. Pudimos demostrar que los sindicatos y otras organizaciones están conscientes de que están ocupando un lugar estratégico en la producción del transporte basado en apps, y que tienen la capacidad de interrumpir los negocios. Dicho poder estructural se constituirá en un recurso importante para el trabajo de organización en el futuro.

En la mayoría de las organizaciones de conductores la construcción de la solidaridad en la práctica y la ayuda mutua como una práctica común entre los conductores han quedado fuertemente arraigado, lo que demuestra el fuerte potencial de los conductores a través de sus importantes recursos de poder asociativo. Dicho poder puede adquirir especial importancia a partir del momento, en que los conductores estén en condiciones de presionar al Gobierno con éxito para que les proteja mediante reglamentaciones, incluidos los derechos de asociación y negociación colectiva. Varias organizaciones de conductores participaron asimismo en intentos de influir en el proceso de la toma de decisiones políticas en el Ministerio de Transporte, en lo que a la regulación del sector se refiere. Este poder institucional opera como una palanca importante que los conductores pueden usar cuando así lo decidan para intensificar sus campañas de presión sobre el Gobierno, y más específicamente sobre el Ministerio de Trabajo, con el objetivo de que sean reconocidos como trabajadores regulares con los derechos laborales que les corresponden.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Adiningsih, S. et al** (2019) Transformasi ekonomi berbasis digital di Indonesia: Lahirnya tren baru teknologi, bisnis, ekonomi, dan kebijakan di Indonesia (Digital-based economic transformation in Indonesia: The birth of new technological trend, business, economy, and policy in Indonesia). Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Antara**, (2017, November 15) «Angka kecelakaan lalulintas Indonesia termasuk tinggi di ASEAN» (Indonesia's traffic accident is among the highest in ASEAN), en Tempo. <https://nasional.tempo.co/read/1033993/angka-kecelakaan-lalu-lintas-indonesia-termasuk-tinggi-di-asean/full&view=ok> (consultado el 12 de noviembre de 2019).
- Aulia, M.** (14 de agosto de 2015) «Go-Jek rekrut ribuan orang per hari» (Go-Jek recruits thousands drivers every day), in Medcom.Id. <https://m.medcom.id/amp/aNro2gEb-go-jek-rekrut-ribuan-orang-per-hari> (consultado el 17 de septiembre de 2019).
- Badan Ekonomi Kreatif** (2018) «Opus: Creative economy outlook 2019». Jakarta: BEKRAF.
- Baulch, E.** (2017) «Mobile phones: advertising, consumerism and class», en E. Jurriëns et al. (comps.) Digital Indonesia: Connectivity and Divergence, Indonesia Update Series. Singapur: ISEAS-Yusuf Ishak Institute.
- Caraway, T., & Ford, M.** (2020). *Labor and Politics in Indonesia* (Cambridge Studies in Contentious Politics). Cambridge: Cambridge University Press. doi:10.1017/9781108777858
- Cervero, R.** (2000) Informal transport in the developing world. Nairobi, Kenia: Comisión de Asentamientos Humanos de la ONU.
- Dananjaya, D** (9 de septiembre de 2019) «Angka kecelakaan tahun 2019, truk dan sepeda motor sering terlibat» (Figure on traffic fatalities in 2019: Truck and motorbikes are the most involved in road accidents) en Kompas.com. <https://otomotif.kompas.com/read/2019/09/09/160200815/angka-kecelakaan-tahun-2019-truk-dan-sepeda-motor-sering-terlibat> (consultado el 12 de noviembre de 2019).
- Florene, Ursula** (2020) «This is just a warning from me: How Grab and Gojek are utilized to intimidate activists in Indonesia». *KrAsia*, 14 de julio de 2020. Disponible en: <https://kr-asia.com/this-is-just-a-warning-from-me-how-grab-and-gojek-are-utilized-to-intimidate-activists-in-indonesia> (consultado el 22 de julio de 2020).
- Ford, M. y V. Honan** (2019) «The limits of mutual aid: emerging forms of collectivity among app-based transport workers in Indonesia», *Journal of Industrial Relations* 61(4): 528–48.
- Ford, M. y V. Honan** (2017) «The Go-Jek effect», en E. Jurriëns et al. (comps.) Digital Indonesia: connectivity and divergence, Indonesia Update Series. Singapur: ISEAS-Yusuf Ishak Institute.
- Gandini, A.** (2019). Labour process theory and the gig economy. *Human Relations*, 72(6), 1039–1056. <https://doi.org/10.1177/0018726718790002>.
- Google-Cloud.** (2019) «GO-JEK: Using machine learning for forecasting and dynamic pricing». <https://cloud.google.com/customers/go-jek/> (Consultado el 24 de diciembre de 2019).
- Hardiyani, Y.** (11 de abril de 2019) «Jokowi pernah pesan sate ayam pakai Go-Food» («Jokowi ever ordered chicken satay via Go-Food»), en Bisnis.Com. <https://kabar24.bisnis.com/read/20190411/79/910950/jokowi-pernah-pesan-sate-ayam-pakai-go-food-> (consultado el 4 de enero de 2020).
- Hukumonline.com** (14 de marzo de 2016) «8 «Dosa» UberTaxi dan GrabCar versi Kementerian Perhubungan» (8 «sins» of UberTaxi and GrabCar according to Transportation Ministry). <https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt56e65e90d3099/8-dosa-uber-taxi-dan-grab-car-versi-kementerian-perhubungan/> (consultado el 13 de septiembre de 2019).
- Imandiar, Y.** (28 de abril de 2020), Grab Bagikan Voucher Belanja Rp 150 Ribu untuk Mitra Pengemudi (Grab distributed shopping vouchers valued IDR 150,000 to its drivers), DetikNews. <https://news.detik.com/berita/d-4994617/grab-bagikan-voucher-belanja-rp-150-ribu-untuk-mitra-pengemudi> (consultado el 12 de mayo de 2020).
- Instran.** (2018) Survei pengemudi angkutan online: Angkutan sewa khusus dan ojek online (Survey on app-based drivers in cars and motorbikes), (informe sin publicar).
- The Jakarta Post**, (18 de diciembre de 2015) «Jokowi defends ride-hailing apps as Transportation Ministry withdraws ban». <https://www.thejakartapost.com/news/2015/12/18/jokowi-defends-ride-hailing-apps-transportation-ministry-withdraws-ban.html> (consultado el 11 de octubre de 2019).
- The Jakarta Post** (18 de diciembre de 2015) «Transport Ministry bans ride-hailing apps». <https://www.thejakartapost.com/news/2015/12/18/transport-ministry-bans-ride-hailing-apps.html> (consultado el 13 de septiembre de 2019).
- Jayani, D.H.** (16 de noviembre de 2019) «Para penantang Gojek dan Grab di bisnis ojek online» (Competitors of Go-Jek and Grab in the app-based transport market), en Katadata. <https://katadata.co.id/infografik/2019/11/16/para-penantang-gojek-dan-grab-di-bisnis-ojek-online> (consultado el 3 de diciembre de 2019).
- Jayani, D.H.** (18 de septiembre de 2019) «Pangsa pasar Grab di Indonesia dan Vietnam lebih besar daripada Gojek» (Grab's market shares in both Indonesia and Vietnam are larger than Go-Jek), en Katadata. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/09/20/pangsa-pasar-grab-di-indonesia-dan-vietnam-lebih-besar-daripada-gojek> (consultado el 25 de octubre de 2019).
- Jiang, Y y Zhang, J.** (2018) «Road traffic safety in Asia: An analysis based on DPSIR+C framework» en Zhang, J. y Z. Feng (comps.) Routledge Handbook of Transport in Asia. Londres & Nueva York: Routledge.
- Juliawan, B.H** (2011) «Street-level Politics: Labour Protest in Post-authoritarian Indonesia.» *Journal of Contemporary Asia*, 41: 3, 349–370, DOI: 10.1080/00472336.2011.582706.
- Katadata.** (2017) «Berapa jumlah angkot yang terdaftar di Jabodetabek?» (How many minivans registered in Jabodetabek?). <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2017/03/23/berapa-jumlah-angkot-yang-terdaftar-di-jabodetabek> (consultado el 24 de diciembre de 2019).
- Koran Perjdjoengan** (21 de septiembre de 2018) «Perbedaan KATO dengan Komunitas Ojek Online yang Lain» (the different between KATO and other driver communities), <https://www.koranperjdjoengan.com/perbedaan-kato-dengan-komunitas-ojek-online-yang-lain/> (consultado el 20 de mayo de 2020).
- Kusno, A.** (2016) «The order of messiness: Notes from an Indonesian city», en M. Chalana y J. Hou (comps) Messy Urbanism: Understanding the «Other» Cities of Asia. Hong Kong University Press.
- Luce, S.** (2014) Labor movements: Global perspectives. Cambridge: Polity Press.
- Makki, S.** (18 de diciembre de 2015) «Larangan dicabut, Gojek dan GrabBike melenggang» (Ban on app-based transport lifted, Go-Jek and GrabBike back to operate) en CNN Indonesia. <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20151218154256-187-99172/larangan-dicabut-go-jek-dan-grabbike-melenggang> (consultado el 13 de septiembre de 2019).
- Michico, NR,** (14 de marzo de 2016) «Ribuan sopir taksi dan bajaj demo di Monas: Yang legal kita, tapi jadi rugi» (Thousands of taxi and bajaj drivers protest at National monument: We hold the permit and legal, but we got bankrupt) en News.detik.com. <https://news.detik.com/berita/3163851/ribuan-sopir-taksi-dan-bajaj-demo-di-monas-yang-legal-kita-tapi-jadi-rugi> (consultado el 13 de septiembre de 2019).

Mufakhir, A. (2014) «Grebek pabrik in Bekasi: Research note on unions' mobilisation strategy», in Suryomenggolo, J. (comp.) *Worker activism after Reformasi 1998: A new phase for Indonesian unions?* Hong Kong: Asia Monitor Resource Centre.

Nastiti, A.D. (2017) «Worker unrest and contentious labor practice of ride-hailing services in Indonesia». Evanston, IL: Northwestern University.

Panimbang, F. y A. Mufakhir (2018) «Labour strikes in post-authoritarian Indonesia, 1998–2013» in Jörg Nowak et.al (eds.) *Strikes and workers movements in the 21st century*. Londres: Rowman and Littlefield.

Ramli, RR (15 de abril de 2020) «Gojek Bagikan Voucher Belanja Alfamart ke 200.000 Mitra Driver» (Go-Jek distributed shopping vouchers at Alfamart convenience store for its 200,000 drivers). Kompas. <https://money.kompas.com/read/2020/04/15/191516626/gojek-bagikan-voucher-belanja-alfamart-ke-200000-mitra-driver> (consultado el 20 de abril de 2020).

Reily, M. (11 de julio de 2019) «Menko Luhut Dukung Grab Sediakan Layanan di Tujuh Bandara Sumatera» (Minister Luhut supports Grab to provide app-based transport services in seven airports in Sumatera), in Katadata. <https://katadata.co.id/berita/2019/07/11/menko-luhut-dukung-grab-sediakan-layanan-di-tujuh-bandara-sumatera> (consultado el 28 de diciembre de 2019).

Rosenblat, A. (2018) *Uberland: How algorithms are rewriting the rules of work*. California: University of California Press.

Saffan, A.F. y M. Rizki (2018) «Exploring the role of online <ojek> in public transport trips: Case of Jakarta metropolitan area rail users», IOP Conference Series: Earth and Environmental Science.

Schmalz, S, Schiller, F y Webster, E. (2018) «The Power Resources Approach: Developments and Challenges». *Global Labour Journal*, 2018, 9(2).

Schmalz, S y Dörre, K (2017). *The power resources approach*. Working Paper prepared for the FES Project «Trade Unions in Transformation», Berlín: FES. Disponible en: <https://www.fes.de/index.php?eID=dumpFile&t=f&f=32816&token=ce072af9d0b7670be-9047b640338abd717f87033>

Smorto, G. (2018) «The protection of the weaker parties in the platform economy», in N.M. Davidson et al. (comps.) *The cambridge handbook of the law of the sharing economy*, Cambridge Law Handbooks, p. 16. Cambridge: Cambridge University Press.

Tech in Asia (25 de noviembre de 2015) «If you work at Go-Jek, Nadiem Makarim is your <coach, sugar daddy, and friend>», Tech in Asia. <https://www.techinasia.com/tech-in-asia-jakarta-2015-indonesia-go-jek> (consultado el 22 de agosto de 2019).

Yuliawati (2019) «Gelombang besar transaksi nontunai di Indonesia» (A big wave of non-cash transaction in Indonesia), en Katadata. <https://katadata.co.id/berita/2019/10/07/gelombang-besar-transaksi-nontunai-di-indonesia> (consultado el 28 de diciembre de 2019).

Zhang, J. y Z. Feng. (2018) «Introduction: Transport in Asia» in Zhang, J. y Z. Feng (comps.) *Routledge handbook of transport in Asia*. Londres & Nueva York: Routledge.

GLOSARIO, ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

Angkot (angkutan kota):	Camioneta y minibus para el transporte público (paratránsito)	Tuyul:	En el contexto de este artículo, se trata de un término que las conductoras y los conductores usan para denotar un sistema de posicionamiento global falso (<i>fake GPS</i>). Literalmente, <i>tuyul</i> hace referencia a un espíritu que obtiene riquezas para su maestro humano. Se trata de un espíritu que integra la mitología Malaya en el sureste asiático, en especial en Indonesia, Malasia, Brunei y Singapur.
Arisan:	Reunión social regular de recaudación de dinero para los miembros o, a veces, para comprar determinados items que todos los miembros consideran necesarios. Todos los miembros reciben el dinero o el item por turno.	URC:	Acrónimo de Unit Reaksi Cepat (Unidad de Respuesta Rápida). La URC está formada por varios representantes (entre 2 y 4 conductores) de cada comunidad y tiene la responsabilidad de asistir a conductores ante conflictos con conductores del transporte autóctono, o si su vehículo tiene un desperfecto en la calle. Cada URC opera exclusivamente a nivel de subdistrito, pero no tiene dificultades para conectarse a gran escala con casi todas las unidades URC de Indonesia.
Bajaj:	Taxi motorizado de tres ruedas	Wadah ojol:	Asociación de los conductores online. Literalmente, <i>wadah</i> denota un punto de encuentro o para asociarse. Las asociaciones de conductores o <i>wadah</i> de comunidades de conductores hacen referencia a una organización de conductores en escala ampliada, cuyos integrantes provienen de varias comunidades, aunque también admiten miembros individuales.
Transporte autóctono:	Transporte informal, sobre todo servicios de paratránsito con mototaxi (<i>ojek</i>), camioneta y minibus (<i>angkot</i> y <i>metromini</i>), and taxi motorizado de tres ruedas (<i>bajaj</i>). Este sistema de paratránsito es una característica única del transporte de Indonesia, donde este tipo de transporte se menciona a menudo (en los estudios de transporte) como «transporte autóctono».		
TI jalanan:	«TI» significa tecnología de información y «jalanan», literalmente traducido, «calle» en el sentido del espacio donde viven personas marginadas. En este documento, jalanan se refiere a una forma de activismo que defiende a personas marginadas.		
Jabodetabek:	Acrónimo que denota las ciudades de Yakarta, Bogor, Depok, Tangerang, y Bekasi, también conocido como el Gran Yakarta (Yakarta con las ciudades satélite de Bogor, Depok, Tangerang y Bekasi).		
Jamkes Watch:	Health Protection Watch, un órgano de control del programa gubernamental de salud.		
KATO:	<i>Komite Aksi untuk Transportasi Online</i> o Comité de Acción para el Transporte Online. KATO es una alianza integrada por numerosos grupos y organizaciones de conductores que fue iniciada por el Congreso de Sindicatos de Indonesia (KSPI).		
KSPI:	<i>Konfederasi Serikat Pekerja Indonesia</i> (Congreso de Sindicatos de Indonesia), una de las principales federaciones nacionales del movimiento sindical indonesio.		
Komunitas ojol:	Comunidad de conductores online. La comunidad es la forma de organización más popular entre conductores a través de apps.		
Mobil komando:	Coches de comando con altoparlantes en manifestaciones obreras.		
Ojek:	Mototaxi		
Ojol:	Acrónimo de «ojek online», es decir mototaxi online.		
Opang:	Acrónimo de «ojek pangkalan», el servicio autóctono de mototaxis (<i>ojek</i>), cuyos conductoras y conductores se reúnen en paradas (<i>pangkalan</i>) para esperar los viajes.		
PRA:	Planteamiento de los recursos de poder (PRA, por sus siglas en inglés)		
Satgas:	Acrónimo de Satuan Tugas, lo que significa, literalmente, grupo de trabajo. En este análisis, Satgas hace referencia a un equipo especial de las empresas de plataformas encargado de controlar y disciplinar las comunidades de conductores. Los funcionarios del Satgas pueden relacionarse con las comunidades para realizar tareas de vigilancia encubierta. Oficialmente, el personal de Satgas es llamado «colaboración con los socios», es decir una especie de relaciones públicas.		
SPDT-FSPMI:	Sección de trabajadores aeroespaciales y de transporte de la Federación de Sindicatos Metalúrgicos de Indonesia (Serikat Pekerja Digantara dan Transportasi Federasi Serikat Pekerja Metal Indonesia/SPDT-FSPMI)		

ACERCA DE LOS AUTORES

Fahmi Panimbang es activista sindical y vive en Indonesia. Sus publicaciones más recientes comprenden, entre otras, la obra editada por él: "Resistance on the Continent of Labour: Strategies and Initiatives of Labour Organizing in Asia" (AMRC, 2017).

Syarif Arifin es director de Lembaga Informasi Perburuhan Sedane (LIPS, Centro de Recursos Sindicales de Sedan), Indonesia. Es autor de numerosas publicaciones sobre la historia del movimiento obrero, legislación y política de trabajo y educación sindical popular de Indonesia.

Sugeng Riyadi participa actualmente en el desarrollo de la educación popular en varias zonas industriales de Indonesia. Sus investigaciones se centran en el control del trabajo y la resistencia obrera en el sector del transporte a través de apps. Es asimismo uno de los editores de la revista de trabajo Indonesia Majalah Sedane (www.majalahsedane.org).

Dina Septi Utami colabora actualmente con los foros de estudio de mujeres trabajadoras en varias ciudades industriales de Indonesia. Sus investigaciones se centran en la temática de la mujer, el capitalismo y el trabajo reproductivo.

AGRADECIMIENTOS

Las autoras y los autores agradecen a Melisa Serrano, Thomas Greven y Mirko Herberg por sus meticulosos comentarios y sugerencias al borrador de este capítulo, y a la Fundación Friedrich Ebert (FES) por el financiamiento de esta investigación. Nuestros agradecimientos especiales a Michele Ford, Hari Nugroho, Joanna Octavia y las y los colegas del LIPS y a todas las conductoras y todos los conductores que conocimos, por sus comentarios y críticas y su apoyo. Los errores que se puedan haber cometido en este capítulo son de exclusiva responsabilidad de los autores.

IMPRENTA

Friedrich-Ebert-Stiftung | Departamento de Política Global y Desarrollo | Hiroshimastr. 28 | 10785 Berlín | Alemania

Responsable:
Mirko Herberg | Política sindical internacional
Phone: +49-30-269-35-7458 | Fax: +49-30-269-35-9255

www.fes.de/gewerkschaften

Para solicitar publicaciones:
Julia.Schultz@fes.de

El uso comercial de todos los materiales editados y publicados por la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) está prohibido sin previa autorización escrita de la FES.

CONTRA LA EXPLOTACIÓN DE LOS ALGORITMOS

La protesta de los conductores del transporte basado en aplicaciones móviles en Indonesia



En el documento se analiza el crecimiento del sector de transporte a través de aplicaciones (apps) en Indonesia tomando como ejemplo a las dos empresas que hoy en día predominan en el sector (Go-Jek y Grab) y las respuestas de los trabajadores que se apoyan en una variedad de modelos y estrategias de organización. Se resalta el carácter innovador de los esfuerzos de los conductores por organizar la lucha por sus derechos en circunstancias adversas. Los trabajadores de este sector emergente están conscientes de su lugar estratégico en la oferta de dicho transporte y su capacidad de interrumpir el negocio. En la mayoría de las organizaciones de conductores la construcción de redes de solidaridad y las prácticas generalizadas de apoyo mutuo están firmemente arraigadas y demuestran con claridad el gran po-



tencial de los conductores que se debe al peso de sus recursos de poder asociativo. La investigación analiza específicamente la iniciativa de organización de uno de los sindicatos de conductores (SPDT-FSPMI) como un estudio de caso que parte del planteamiento de los recursos de poder para revisar los intentos del sindicato de movilizar sus recursos.

El documento pone énfasis en el impacto del transporte a través de apps y abarca, entre otros temas, el predominio de las plataformas digitales, el desequilibrio entre el poder de negociación de las empresas y los conductores, el control laboral por algoritmos y los problemas de la seguridad y salud ocupacional. Se analizan los recursos de poder de varias organizaciones obreras para enfrentarse a las empre-



sas de transporte a través de apps y al Gobierno. Las experiencias de organización sindical y el repertorio colectivo desarrollado por algunos trabajadores a partir de sus propias experiencias en el pasado proporcionan una base importante para la articulación de las demandas políticas. El documento discute asimismo la dimensión de género de la economía digital, haciendo referencia a algunos temas que afectan específicamente a las mujeres. A modo de conclusión, presenta algunas reflexiones sobre las razones, por las que las organizaciones de conductores de Indonesia pudieron movilizar sus recursos de poder con el objetivo de lograr que se reconociera los conductores como titulares de derechos laborales, al igual que otros trabajadores fijos.

Más información sobre el tema se puede encontrar aquí:
<https://www.fes.de/lnk/transform>