

Juan M. del Nido

Tecnología y ansiedad de modernidad: notas etnográficas sobre el conflicto de Uber en Buenos Aires¹

Juan M. del Nido²

Recibido: 16/05/2019; Aceptado: 07/06/2019.

Resumen

Basado en un trabajo etnográfico, este artículo propone la noción de “ansiedad de modernidad”, elaborada ya en estudios antropológicos de Argentina, para examinar el conflicto de la llegada de Uber a Buenos Aires. Argumento que amén de consideraciones laborales de empoderamiento o explotación, debemos también entender que la plataforma ofreció y simbolizó para un segmento de la sociedad porteña un progreso teleológico, superior de la cosa política imaginada como acosada por vicios y fallas y condensada entonces en la industria del taxi. Más que una curiosidad cultural, propongo que esta ansiedad de modernidad afectó concretamente hasta el tipo de discusiones que podía tenerse, desde consideraciones económicas hasta la naturaleza de la política pública.

Palabras clave: Uber, Buenos Aires, modernidad.

Abstract

Based on ethnographic fieldwork, this article extends the notion of “anxiety for modernity”, developed in anthropological studies of Argentina, to an examination of the conflict surrounding Uber’s arrival to Buenos Aires. I argue that beyond labour debates over its empowering or exploitative nature, we must understand that for a segment of the city’s residents, Uber’s platform offered and symbolised a path of teleological progress, superior to a political imagined through inherent and historical vice and lack and epitomised then in the taxi industry. Beyond a

¹ Una versión abreviada de este trabajo fue presentada al grupo de trabajo de políticas digitales del Consejo Argentino de Relaciones Internacionales (CARI) en abril 2019. La investigación que le da origen fue financiada por el Royal Anthropological Institute (RAI) y la Royal Economic Society (RES) del Reino Unido; la beca doctoral President’s Doctoral Scholarship, de la Universidad de Manchester, y el Departamento de Antropología Social de la misma Universidad.

² Dr. en Antropología Social (U. de Manchester), Master en Antropología Social (U. de Edimburgo), Economista (UCEMA). Profesor de Teoría Antropológica, Departamento de Antropología, Universidad de Manchester, Juanmanuel.delnido@manchester.ac.uk

cultural idiosyncrasy, I suggest this anxiety for modernity even impacted the kinds of discussions that could be had, from economic debates to the nature of public policy.

Keywords: Uber, Buenos Aires, modernity.

Resumo

Baseado em trabalho de campo etnográfico, esse artigo propõe a noção de “ansiedade pela modernidade”, já elaborada em estudos antropológicos sobre a Argentina, para examinar o conflito da chegada do Uber a Buenos Aires. Eu argumento que além das considerações trabalhistas de empoderamento ou exploração, devemos também entender que a plataforma ofereceu e simbolizou para um segmento da sociedade portenha um progresso teleológico, superior a um processo político imaginado como acossado por vícios e falhas e portanto representado na indústria do táxi. Mais que uma curiosidade cultural, eu proponho que esta ansiedade pela modernidade afetou concretamente até mesmo o tipo de discussões que poder-se-ia ter, desde debates econômicos até a natureza de políticas públicas.

Palavras-chave: Uber, Buenos Aires, modernidade.

1. Introducción

Exactamente tres años antes de las doce del mediodía del 12 de abril de 2019, alguien anunció desde la flamante cuenta de Twitter @Uber_ARG que Uber comenzaría a proveer sus servicios en Buenos Aires ese mismo día a las cuatro de la tarde. Antes de que cayera el sol se cumplieron también tres años del inicio de un conflicto legal y social arborescente, apelado, verificado y contrariado muchas veces a la vez, en donde el Sindicato de Peones de Taxi de Capital Federal y cuatro cámaras de propietarios de automóviles con taxímetro acusaron al Estado, en particular al Ministerio de Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de descuidar la protección de sus derechos laborales, económicos y personalísimos, ignorar o permitir abusos fiscales y no vigilar el uso del espacio público. Uber es una empresa, afirmaron, definición tersa que valía una acusación por cuanto desafiaba los propios términos en los que Uber se presentaba como natural, aséptica emanación tecnológica de algo que entenderíamos como progreso. En tanto que tal, adujeron, era cuestión del Estado legislar sobre ella.

En la discusión pública y en el debate académico de este conflicto, la tónica de sus argumentos y su secuencia de acontecimientos fueron leídos de manera más o menos ortodoxa desde unos elementos que aparecen como universales,

casi atemporales: el asunto de lo que se entendió como libertad económica y competencia; el rol del Estado (del Estado en general, como concepto; de algún Estado particular a las formas sociales argentinas; y de un Estado particular a la imaginación de ciertos estratos sociales argentinos) en la vida económica de las sociedades contemporáneas; lo inevitable o deseable del viaje de ida tecnológico; las formas en las que los países deben ocuparse de las tecnologías y la oposición entre creciente precarización laboral y explotación, por un lado, y el “emprendedorismo” del ciudadano-consumidor por el otro. Precisamente por su intuitiva universalidad, estos elementos cruzaron los registros en los que los debates se sostienen: de un día al siguiente todo el mundo en Buenos Aires conocía el término “ludita” y los trasuntaba a ellos, ciertos trabajadores textiles de Inglaterra del siglo 19, en alegoría moral y ejemplo histórico de la inevitabilidad de una evolución tecnológica y de lo que espera a quienes no se le avienen. El propio desplazamiento en el tiempo del término “ludita” acentuaba la universalidad de una fuerza y un conflicto que existiría mismo afuera del tiempo y cuyo fin ya estaba anunciado. En el centro de la disputa, como cosa obvia: la idea de que el problema último que Uber presentaba yacía en la naturaleza de lo que aparecía como una nueva forma de trabajo.

El primer objetivo de este artículo es reconfigurar los términos en los que entendemos el problema que se les presentó a los porteños, tanto a ciudadanos de a pie como a sus representantes políticos, como sea que se posicionasen frente a Uber, cuando la aplicación fue una realidad concreta del paisaje urbano de Buenos Aires. En este sentido, mi argumento se apoya sobre mi trabajo etnográfico sobre el conflicto económico, político, legal, social y cultural de la llegada de Uber a Buenos Aires (ver sección siguiente) y en cierta vertiente intelectual antropológica, y en menor medida sociológica, que examina lo que llamo aquí la ansiedad de modernidad de las clases medias argentinas (Bass, 2006; Muir, 2016; Taylor, 1998; 2002; Abelin, 2012; Nouzeilles y Montaldo 2002). Dados los términos de mi propia investigación y el rol que Buenos Aires ocupa en los imaginarios de modernidad argentinos, en este artículo me limito a ese segmento social, definido en su sentido menos preciso.

Esta ansiedad de modernidad es una orientación afectiva, difusa y esquiva pero particularmente poderosa, caracterizada por la convicción de que la comunidad imaginada de la nación³ lleva un rezago intelectual, técnico,

³ Me refiero aquí a la caracterización de Benedict Anderson (1991) de la nación, cualquier nación, como comunidad imaginada, no en el sentido de inventada, sino en tanto que resulta de un proceso de pensar en tal

institucional o de alguno de los órdenes que se entiende definen lo que una nación debería ser. Este rezago suele entenderse como intrínseco, como propio a ese ser nacional que cierto colectivo imagina, en este caso las capas medias porteñas que imaginan a la vez lo que la Argentina es y lo que debería ser. También está inscrito con una cierta tensión, contribuyendo con desasosiego, excitación y fatalismo a lo que caracterizo como “ansiedad”, ya que suele entenderse a la vez como asunto pendiente, sobre el que se debe trabajar, y condición irremediable. Como meta y barómetro, indexando este rezago está una modernidad completa y acabada, vagamente definida pero a ojos de estas capas medias a veces encarnada en sociedades desarrolladas (esta modernidad, de tan perfecta y lisa de problemas, es usualmente más imaginaria que imaginada, pero no por ello es menos poderosa como referente de aquello que falta).

Al caracterizar a esta condición como ansiedad busco enfatizar que no necesariamente es una *conclusión* técnica, positivista o científica (aunque existan estudios y análisis, en particular socioeconómicos y desarrollistas, cuyos argumentos pivoten sobre este rezago) sino que es una *premisa*, concreta y real, al nivel del individuo, desde la que se entiende a la condición de la nación. Es un punto de partida. El razonamiento lógico empieza desde la ansiedad de modernidad, parte desde la disposición afectiva de la falta, de lo incompleto, y de la frustración, y no es por ello menos lógico o menos crítico. No sólo es real, en el sentido de marcar fundamentalmente los sentidos en los que esos individuos acceden a, entienden y reflexionan sobre un problema, sino que en casos como el conflicto de Uber en Buenos Aires esta ansiedad de modernidad es quizá la pieza más indispensable para analizar la forma que ciertos problemas toman y los modos en los que ciertas cosas importan.

Si la ansiedad de modernidad no es una curiosidad cultural sino que constituye parte esencial de la naturaleza del problema, el segundo objetivo de este artículo es entonces mostrar que durante el conflicto de Uber en Buenos Aires, esta ansiedad de modernidad se articuló en gran medida a través de una angustia por trascender la cosa política (Mouffe, 2005). Mi argumento es que en el seno de estas capas medias de Buenos Aires, Uber se prestó a ser

cosa como un ser colectivo que aúna a varios que jamás se conocerán ni se verán las caras. Estos millones saben de sí mismos y de los otros de ese colectivo a través de censos, películas, himnos, complicidades humorísticas, mitologías urbanas y toda una panoplia de técnicas de información que les permite imaginar, concebir, ese colectivo incontable y de todos modos inabarcable, en este caso la Argentina, del que todos son parte.

entendido como una fuerza objetiva, transparente y progresista que aproximaba a Buenos Aires a una forma de modernidad que la esquivaba desde siempre, al tiempo que neutralizaba la mera posibilidad de ciertos vicios, oportunismo, y en el límite emancipaba a los ciudadanos de “la política”, entendida como espacio oscuro de excesos necesariamente inferior, y obrando en contra de, las posibilidades de la técnica. En un punto ingenuas como las formas más elementales del imaginario post-político (Wilson y Swyngedouw, 2014), estas ansiedades nos obligan a pensar la posición particular de periferia que ocupan ciertas capas urbanas en Argentina. Si bien en general es corriente pensar que sociedades como la nuestra son receptoras de tecnología, la ansiedad de modernidad que marcó el curso del conflicto indica que a la hora de analizar la circulación entre centro y periferia otros factores también cuentan, particularmente los términos de aquello que estas sociedades reciben y los términos en que estas sociedades reciben.

El objetivo último de este artículo es argumentar que independientemente de otras consideraciones quizá más canónicas, por supuesto pertinentes y hasta urgentes sobre cómo ciertas nuevas tecnologías están afectando las propias nociones de empleo, competencia, progreso y democratización, la orientación afectiva que llamo aquí ansiedad de modernidad es una pieza crucial para entender los desafíos que estas tecnologías presentan a sociedades como la Argentina. Para entender cómo fue posible que Uber se atrincherase en Buenos Aires con la saña con que lo hizo, amén de lobbies poderosísimos y un clima político afín, y a la hora de preguntarse cómo legislar, controlar, argumentar o siquiera contextualizar el rol de ciertas nuevas tecnologías, debe incorporarse el hecho de que precisamente lo que estas capas urbanas porteñas imaginan en y desean de ellas es una modernidad al día, en general, y que estén fuera del alcance de legislaciones, controles, argumentos o contextos – fuera de la égida de un Estado que lleva la marca de una falla, en particular.

2. Metodología

Los argumentos de este artículo empezaron con doce meses de trabajo de campo etnográfico en Buenos Aires, entre julio 2015 y julio 2016, como parte de mi doctorado en Antropología Social en la Universidad de Manchester, en Inglaterra. Mi tesis estaba originalmente construida alrededor de la industria del taxi porteño, su economía política, la transacción del viaje en taxi y la

construcción icónica de lo que Hansen y Verkaaik llaman “carisma urbano” (2009). Este trabajo incluyó períodos de observación participante en el Sindicato de Peones de Taxi (curso de profesionalización, escuela de peones de taxi), el estudio del abanico de gubernamentalidad de la industria (verificaciones técnicas y clínicas, instalación de taxímetros, audiencias públicas de tarifa) y observación participante en dos GNC y dos “bares de taxistas” de la ciudad. Incluyó también más de 700 viajes en taxi y horas de entrevistas con funcionarios del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, del sindicato, de dos de las cámaras de propietarios y con usuarios asiduos de taxi, desde estudiantes universitarios hasta jubilados. Todo este trabajo sirve de trasfondo a todos los argumentos que presento en este artículo.

Esos residentes de la ciudad de Buenos Aires que en el derrotero económico argentino de mediados de 2015 a mediados de 2016 estuvieron constantemente en condiciones económicas de tomar un taxi con cierta frecuencia constituyeron el sector al que me refiero en este artículo como clase media. Existen otras definiciones, seguramente; ésta es la que me interesa operacionalmente en términos de este argumento. En cuanto a sexo/género, profesión, edad y convicciones políticas fue un colectivo sumamente disperso; y fue a través de la condición socioeconómica que los agrupaba, desde mi perspectiva, como informantes (es decir, la capacidad ininterrumpida de acceder al servicio de taxi en esa época) que Uber los interpeló a partir de fines de marzo de 2016, a través de campañas online, buscando conductores con cierto tipo de vehículo y promocionando el servicio que vendría a posibles pasajeros con acceso a ciertas tecnologías, ciertas formas de moverse y los precios que conllevarían.

La llegada de Uber forzó a la industria entera que yo llevaba meses estudiando y conocía bastante bien bajo una lupa excepcionalmente crítica, no siempre justa y acendrada a veces al punto de la exageración y la mezquindad. Esa clase media y sus discursos, transacciones y reacciones en el marco de esta crítica se convirtieron en el foco de mi trabajo, centrado desde entonces en las tensiones políticas, económicas, culturales y sociales por los que el conflicto de Uber se convirtió en mucho más que su definición más estricta: una disputa industrial sobre un modo particular de moverse en Buenos Aires (del Nido, en prensa).

Como notas metodológicas y de precisión, es importante aclarar que este artículo no se ocupa de la plataforma de Uber en sí, ni de sus conductores, empleados o algoritmos, ni de las discusiones sobre los tipos de trabajo, empoderamiento o explotación, que Uber crea o canaliza (en este sentido, ver Rosenblat, 2018; Rosenblat y Stark, 2016; Lehdonvirta, 2014; y Graham, Hjorth y Lehdonvirta, 2017). Tampoco propongo un argumento normativo. Estas características son en parte propias a las limitaciones del método etnográfico que elijo seguir con cierto puritanismo: no tuve acceso de primera mano al tipo de datos que me hubiera permitido crear esos argumentos, o si lo tuve no fue lo suficientemente prolongado o decisivo. Es también una decisión de autor, en tanto que creo que otras disciplinas y otros métodos están mejor posicionados para enriquecer esa conversación, como se ve a lo largo de esta edición. Es también, por último, derivado de mi entrenamiento en cierta línea de tradición antropológica inglesa, bastante menos proclive al activismo o la denuncia como evidencia de compromiso ético que muchas de sus variantes a través del continente americano.

Finalmente, dada la distancia temporal que separa a este artículo de los hechos de que se ocupa y la interdisciplinariedad de este conjunto de contribuciones y esta publicación en general, el texto que sigue no es, estrictamente, etnográfico. Responde quizá más acabadamente a las formas narrativas del ensayo histórico-analítico, construido sobre mi elaboración de los datos etnográficos. Método por excelencia de la antropología, el éxito y la virtud de la etnografía “no (son) tanto la determinación a desenmascarar los ‘hechos’” (Malkki 1995, 51⁴), sino la capacidad excepcional de capturar lo esquivo, lo que se disuelve en una especie de sentido común y aquello que resiste a metodologías más positivistas, que o se concentran en lo cuantitativo o cuantificable, o ven mayormente en ello la prueba de un rigor argumentativo. Retengo entonces la heurística de la etnografía así entendida, que se desdobra en donde veo yo el otro compromiso ético que cuenta: la elaboración juiciosa y comprometida de una “verdad parcial” (Clifford, 1986), representante y representativa pero nunca objetiva, que trabaje sobre los fragmentos, las contradicciones y las divergencias del problema como lo atravesó un sector social desde adentro y les dé una dirección y una lógica argumentativa. Es desde esta premisa que incorporo una crónica particular de los hechos en las líneas siguientes, inscrita en las formas y los sentidos del argumento antropológico

⁴ Todas las citas de textos en inglés son traducciones mías.

acabado que le sigue, cuyo último autor y responsable, siempre, es el etnógrafo (Geertz, 1988).

3. Uber en Buenos Aires: una crónica particular de su llegada

Luego de unas semanas de publicaciones crípticas en Twitter y declaraciones provocativas a la prensa avisando en futuro presente que “Uber está llegando”, a las cuatro de la tarde del 12 de abril de 2016 el mediático y productor de cine Nacho Viale hizo un *livestreaming* de lo que se estaba convirtiendo en el primer viaje con la plataforma de Uber en territorio argentino⁵. Para entonces autoridades porteñas ya habían advertido sobre la ilegalidad de la plataforma y voceros de la empresa ya habían declarado que Uber era una innovación tecnológica que excedía la parroquia de “la ley”⁶. Mientras el montaje mediático de Viale se completaba, miles de taxistas se arracimaban en inmediaciones de la Legislatura de la Ciudad y residentes de Buenos Aires requerían autos a través de la aplicación que hicieron colapsar, los canales de televisión locales reciclaban imágenes de los conflictos en Montevideo, Río, París y Londres, recontando cuerpos muertos, autos quemados, calles cortadas y ciudades sitiadas: sensacional presagio de lo que creíamos nos esperaba a todos en el futuro inmediato a ese momento. Sin que los medios lo reportasen en ese instante, pero para sorpresa de nadie cuando más tarde se supo, antes del fin de ese 12 de abril cinco representantes de la industria del taxi presentaron ante la justicia un pedido de amparo, requiriendo del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires la interrupción inmediata del servicio de Uber.

La estructura legal de ese caso inicial más tarde se complicaría, pero en su matriz era esencialmente idéntica a los casos que lo precedieron y los que vendrían después en el mundo: Uber es una empresa, no una plataforma, que crea precios; no está registrada ante autoridades económicas ni impositivas ni tiene domicilio legal, razón social conocida ni estructura societaria en Argentina; promueve la ilegalidad estimulando a particulares sin los seguros, autorizaciones, verificaciones clínicas y técnicas y permisos sancionados para la salvaguarda de la transacción de transporte entre partes a vender sus servicios

⁵ Uber: el publicivaje de Nacho Viale (2016, 14 de abril). *Perfil*. Recuperado de <https://noticias.perfil.com/2016/04/14/uber-el-publicivaje-de-nacho-viale/>

⁶ Declaraciones de la entonces representante de Uber para el Cono Sur Soledad Lago Rodríguez durante una entrevista para *Lanata sin filtro*, programa radial emitido el 28 de marzo de 2016. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=UkgWtW9oZaU>

de transporte con autos particulares, lo que se reduplica además en competencia desleal, puesto que los taxistas están sujetos a todos esos controles (y lo están, en efecto, mucho más de lo que los residentes de Buenos Aires suponen e independientemente de cuán frustrantes sean o no los taxistas en otros órdenes); Uber usa ilegalmente el espacio público y en líneas generales ignora leyes laborales, comerciales, fiscales y administrativas argentinas.

El recurso de amparo lleva en sí escrita una urgencia que debe honrarse al menos para declinarla, y las autoridades del caso ordenaron en principio y de modo inmediato frenar las actividades de Uber hasta tanto se esclareciese si lo que alegaban los representantes de la industria del taxi era cierto (en su mayor parte y en ese momento lo era, independientemente de consideraciones legales que escapan a mi disciplina), y redireccionaron el caso a la justicia ordinaria dada la complejidad del tema. Empezó entonces un tironeo apasionante entre fiscales y jueces cuyo primer capítulo culminó con la justicia declarando la ilegalidad de Uber el 22 de abril⁷, largamente apoyada sobre los argumentos blandidos por los taxistas, e intimándola a retirarse del territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Hasta aquí los eventos sorprenden poco, iteraciones obvias y a ese momento intuitivas de una saga mundial ya escrita, épica y viral, de la que Buenos Aires era un episodio entre varios. Así y todo, en el debate y la conmoción que saturaron pantallas y páginas se ahogó la marca distintiva que este conflicto tomó en Buenos Aires y que debe recuperarse para entender cabalmente los términos en los que el conflicto se ordenó en Buenos Aires, significando los eventos que se sucedieron.

Esta marca se traza mejor con el siguiente desvío: el 18 de marzo de 2015, un juez de Frankfurt, Alemania, ordenó un bloqueo nacional a la plataforma, que desde entonces funciona sólo en Berlín y Munich y o bien con taxistas registrados como tales o con un servicio de transporte de conductores profesionales habilitados legalmente como tales, sin jamás volver a intentar el servicio UberX, es decir, el que llegó a Buenos Aires, entre particulares privados⁸. Las autoridades de Budapest ordenaron a Uber abandonar la ciudad

⁷ Ordenan la clausura preventiva de la web y aplicaciones de UBER en Argentina (2016, 22 de abril). *Ijudicial*. Recuperado de <https://ijudicial.gob.ar/2016/ordenan-la-clausura-preventiva-de-la-web-y-aplicaciones-de-uber-en-argentina/>

⁸ German court bans Uber's unlicensed taxi services (2015, 18 de marzo). *Reuters*. Recuperado de <https://www.reuters.com/article/us-uber-germany-ban/german-court-bans-ubers-unlicensed-taxi-services-idUSKBN0ME1L820150318>

el 24 de julio de 2016; Uber pataleó y los acusó de oscurantistas, pero el 24 de julio se fue⁹. En abril de 2017 autoridades danesas la echaron de Dinamarca por no garantizar la seguridad de los pasajeros ni cumplir los términos de la ley para el transporte de personas; Uber abandonó el mercado danés¹⁰. El 25 de junio de 2018, Uber (que ya había aceptado ajustarse a los términos y registros de la ley inglesa) acató la suspensión del permiso que le había sido otorgado y apagó sus operaciones hasta rehabilitación¹¹. En enero de 2019, Uber dejó Barcelona vista la legislación adoptada por la ciudad¹².

Esta épica se corre del eje en la segunda mitad de abril de 2016, cuando la justicia porteña ordenó a Uber interrumpir sus operaciones y abandonar la jurisdicción y Uber dijo que no se iba a ir. Vemos en la demanda que la gente quiere este servicio, argumentaron sus empleados con candidez provocadora; lanzando promociones de viajes descontados, al calor de una campaña en redes sociales etiquetada como #UberLove prometieron a sus conductores (sus “socios”) reembolsarles todas las multas, asegurándoles que Uber siempre estaría de su lado para acompañarlos mientras ejercían su libre derecho a circular por la ciudad y disponer de sus bienes privados.

Omitido por la mayor parte de las narraciones del conflicto, que subsumieron los eventos de Buenos Aires en la obviedad del descontento taxista y en la sedicente imposibilidad histórica de oponerse al “progreso”, este desvío es crucial. Al rehusar irse, coronando el desacato con la incitación a residentes a participar de una transacción sancionada como ilegal, Uber transmutó el problema de un conflicto industrial con carices legales entre proveedores de transporte a uno de naturaleza institucional, por varios órdenes más grave, en donde el Estado, en principio garante del orden de cosas en la República Argentina, le dijo “te vas”, y Uber dijo “no me voy”.

⁹ Uber to suspend operations in Hungary due to govt legislation (2016, 13 de julio). *UK Reuters*. Recuperado de <https://uk.reuters.com/article/us-uber-hungary-exit/uber-to-suspend-operations-in-hungary-due-to-govt-legislation-idUKKCN0ZT0RS>

¹⁰ Uber to shut down Denmark operation over new taxi laws (2017, 28 de marzo). *The Guardian*. Recuperado de <https://www.theguardian.com/technology/2017/mar/28/uber-to-shut-down-denmark-operation-over-new-taxi-laws>

¹¹ Uber granted short-term licence to operate in London (2018, 26 de junio). *BBC*. Recuperado de <https://www.bbc.co.uk/news/business-44612837>

¹² Uber and Cabify to suspend operations in Barcelona (2019, 31 de enero). *The Guardian*. Recuperado de <https://www.theguardian.com/world/2019/jan/31/uber-cabify-suspended-operations-barcelona>

Siguiendo la traza de esta marca cualquiera imagina por qué Uber querría no irse y cómo podría efectivamente y en los hechos luchar para quedarse. En el área metropolitana de Buenos Aires, mercado que Uber aúna y sirve de hecho, cabe una Hungría entera y media, más de dos áreas metropolitanas de Barcelona medidas generosamente y 2,5 Dinamarcas; existen también razones de presencia icónica, siendo Buenos Aires la única ciudad del Cono Sur de cierto tamaño y una de las pocas en el mundo que para ese momento de 2016 aún no tenía Uber o servicio similar; Uber digita un lobby millonario, y etc. En ese momento, también, entre sus estrategias para el Cono Sur se contaban argentinos, que conocían seguramente los hábitos y leyes blandas que gobiernan todas las otras leyes, la relación de la sociedad argentina con la institucionalidad, y con qué ecosistema de transporte e intereses políticos se encontraría Uber al llegar. Pero aquí me interesa más bien otra cosa: en lo que fue de hecho una afronta directa al orden institucional porteño, Uber encontró lo que terminó siendo un aliado, incorpóreo, incontenible pero poderosísimo, que dio un nuevo sentido a todos estos factores, que le hizo un aguante (Alabarces, 2004) acentuado hasta el paroxismo en la era política de principios de 2016 y cuya fuerza obturó en los hechos la posibilidad de imaginar una política pública que se ocupe de la tecnología: la ansiedad de modernidad de las capas medias porteñas.

4. La ansiedad de modernidad de las capas medias en Buenos Aires

Al calor de viajes en Uber en aumento galopante, descargas y promociones que se disparaban y el agotamiento diario de conductores que Uber podía ofrecer a sus pasajeros en multiplicación constante se afianzó en Buenos Aires el arco general de un argumento difícil de desbaratar en la era de equivalencias del ciudadano-consumidor: Uber es lo que la gente quiere. A este arco se le enquistaron argumentos de seguridad, inverificables en cualquier sentido pleno pero que sedujeron a una sociedad de 1,5 millones de viajes de taxi diarios¹³ que aún recuerda el asesinato del marido de Georgina Barbarossa a fin de 2001 a manos de un taxista trucho. Se le adosó también un entramado denso que combinaba varios tropos de eficiencia, transparencia, calidad de servicio y trato y libertad de elección, en una ética de progreso más intuitiva y poéticamente

¹³ Esta es la cifra que declaraba la industria del taxi incluso antes de que Uber llegase a la ciudad.

perfecta que comprobable en los hechos. Pero por sobre todas estas cosas, aunándolas bajo una dirección y un sentido, a fines de abril de 2016 (y aún hoy, tres años después) para un segmento enorme de las capas medias porteñas decirle que no a Uber era decirle que no a la modernidad, no a la vuelta al mundo – a un mundo que, entendían estas capas, le estaba diciendo que sí al nudo abigarrado de progreso, nuevas tecnologías, “economías colaborativas” y modernidad límpida e instantánea que ellos entendían Uber condensaba. Esta fue, en una enorme medida e independientemente de consideraciones económicas, técnicas y tecnológicas, una de las razones por las que Uber fue, o es, lo que la gente quería, o lo que quiere aún.

Esto es en parte explicable por el momento político que atravesaba la Argentina de entonces, cuando acababan de cruzarse dos ensamblajes partidarios con propuestas que se entendieron como opuestas, mutuamente excluyentes e irreconciliables y donde había vencido la versión que abiertamente proponía una tecnocracia modernizante. La propia coalición ganadora de Cambiemos, dirigida por Mauricio Macri, se vio en apuros al menos en términos públicos: la llegada de Uber era efecto concreto¹⁴ y símbolo perfecto de la agenda pública que proponían, la liberalización del comercio, la renormalización del mercado cambiario y la reinserción de Argentina en un capitalismo tardío entonces y hoy difícil de imaginar sin la mediación icónica de Apple, Facebook, Uber, Airbnb y otras. Simultáneamente, de todos modos, el ninguneo flagrante de Uber hacia las instituciones argentinas y porteñas chocaba de modos desconcertantemente abiertos con la defensa de las instituciones sobre la que Cambiemos había construido gran parte de su campaña apenas unas semanas antes. Aunque seguramente hayan existido conversaciones de entretelón, lobistas circulando y asuntos lejos del público, en lo que a la vista de todos respecta y sea en virtud de esa defensa de instituciones o por miedo a la violencia que podía desatarse, mientras representantes de la industria del taxi amenazaban con paralizar la ciudad todos los días hasta tanto Uber se fuera, el Ministro de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires Juan José Méndez insistía hasta el agotamiento en la ilegalidad de Uber y advertía a los residentes que estaban cometiendo un ilícito, que se les acarrearía el auto y se los sancionaría a un tenor equivalente a 3.300 dólares estadounidenses¹⁵. A

¹⁴ Las transacciones a través de Uber en Argentina se liquidan en dólares, cosa que era imposible hasta el momento en que se restableció el mercado cambiario el 17 de diciembre de 2015.

¹⁵ La Ciudad afirma que Uber es ilegal y amenaza con llevarse los autos con grúa (2016, 12 de abril). *Clarín*. Recuperado de https://www.clarin.com/ciudades/ciudad-uber-ilegal-amenaza-llevarse-0_NJnMYSUkb.html

su vez, el flamante Presidente de la Nación Mauricio Macri declamaba que los taxis eran un símbolo de la Argentina¹⁶ y el igual de nuevo Jefe de Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Horacio Rodríguez Larreta, decía a quien lo quisiera escuchar que la modernidad era bienvenida dentro del marco de la ley, cosa que en sentido estricto, y más aún en esos días de furia y expectación, podía significar absolutamente cualquier cosa¹⁷.

Pero esta explicación es incompleta, en primer lugar porque la enorme mayoría de las capas medias de Buenos Aires se manifestó a favor de Uber, independientemente de sus convicciones políticas o partidarias hacia principios de 2016. Las encuestas disponibles en los medios proponen cifras de entre 30% y casi 80% de apoyo a la empresa, variando según qué era lo que se le preguntaba a los encuestados y la interpretación que hacía de esas preguntas y esas respuestas quien reportaba¹⁸. Sin embargo, entre narrativas de curiosidad, entusiasmo modernizador, revanchismo hacia los taxistas o resignación teleológica, prácticamente todos los informantes con los que trabajé durante mi trabajo de campo discutieron el conflicto y usaron, descargaron o incluso condujeron para Uber; prácticamente todos, también, movilizaron un lenguaje de rezago tecnológico y de escándalo moral y político hacia la industria del taxi, que entendieron estaba del lado errado de la historia. Los etnógrafos buscan ansiosos y a veces sin éxito ciertas viñetas, aun pasajeras, irónicas o provocadoras, que condensen de manera poéticamente perfecta las contradicciones, oscuridades y tensiones propias del problema del que se están ocupando: yo la encontré en la figura de un ex diputado santafesino, peronista “hasta la médula” (sic) y kirchnerista, que se hizo conductor de Uber y aceptó ser entrevistado desde esa condición, declarando que intentaría explicarle a sus *compañeros* taxistas por qué lo hacía, que la organización de Uber era digna de imitar y que la solución era el diálogo y la regularización de la empresa¹⁹.

¹⁶ Uber: Macri defendió a taxistas y dijo que son "un símbolo" (2016, 14 de abril). *Perfil*. Recuperado de <https://www.perfil.com/noticias/politica/uber-macri-defendio-a-los-taxistas-dijo-que-son-un-simbolo-20160414-0026.phtml>

¹⁷ La batalla por la calle está en la ley (2016, 30 de marzo). *Página 12*. Recuperado de <https://www.pagina12.com.ar/diario/sociedad/3-295709-2016-03-30.html>

¹⁸ Como ejemplo de esta enorme variación ver ¿Qué piensan los argentinos sobre Uber? (2016, 12 de abril). *Portinos*. Recuperado de <https://blog.portinos.com/el-dato/que-piensen-los-argentinos-sobre-uber/>; o bien Encuesta: uno de cada tres porteños acepta que funcione Uber (2016, 23 de mayo). *Clarín*. Recuperado de https://www.clarin.com/ciudades/encuesta-portenos-acepta-funcione-uber_0_Nkk8r8hMZ.html

¹⁹ Un ex diputado santafesino trabaja en Buenos Aires como chofer de Uber (2016, 5 de junio). *Perfil*. Recuperado de <https://www.perfil.com/noticias/sociedad/un-ex-diputado-santafesino-trabaja-en-buenos-aires-como-chofer-de-uber-20160605-0040.phtml>

Es incompleta en segundo lugar porque omite un tropo recurrente en la concepción del ser nacional en las capas medias de Buenos Aires, que lleva décadas afianzándose, y del que ciertos antropólogos se han ocupado con bastante precisión. El argumento es que en el marco del deterioro socioeconómico y político de la Argentina, la lógica de un desfase técnico, institucional y de otros órdenes²⁰, propia a un país dependiente y periférico, se transfirió al interior del ser nacional, en especial del que habitan e imaginan las capas medias porteñas. Así, el desgaste de la Argentina

se coló subrepticia e ininterrumpidamente en la consciencia nacional (...). A medida que avanzaba el siglo 20 los porteños se vieron cada vez más forzados a enfrentar ciertas realidades: no habían estado a la altura de la imagen que tenían de sí mismos ni a sus expectativas, y la fuente de esta falta parecía estar dentro de ellos (Bass, 2006: 438-439).

Desde la perspectiva de estudios culturales, Nouzeilles y Montaldo (2002) siguen la línea de los textos que recogen versiones de esta transferencia; en sus formas más contemporáneas estas narrativas sobre un ser nacional trunco cobran fuerza alrededor de la cuestión de Malvinas (Taylor, 2002), de la latinoamericanidad, o no, de ese ser nacional (Taylor, 1998) y hasta de la imaginación de un ser nacional moral y éticamente exhausto (Muir, 2016)²¹.

Esta orientación afectiva que definí como ansiedad de modernidad, es decir, esta convicción, frustrante al punto de la humillación, de un rezago con respecto a un estadio que otros alcanzan; de que ese estadio es correcto, deseable o es el que cuenta, y de que hay una falla intrínseca en ese ser nacional que es esquiva pero indiscutible es una variante de la transferencia que enuncia Bass. Es, también, una de las razones más poderosas por las que las capas medias o bien desearon y defendieron a Uber al punto de hacer campaña por Twitter por la empresa, o bien no encontraron una gramática afectiva, o incluso lógica, para oponerse. De algún modo que no puede aducirse sea mérito único de la estrategia de relaciones públicas de la empresa, las capas medias se las arreglaron para convencerse de que eso era el futuro, ése era el mundo (a la vez que el mundo que esas capas anhelan celosamente, es decir, el primer mundo, le ponía un coto a Uber con argumentos de naturaleza muy similar a aquellos

²⁰ Por supuesto en varios géneros discursivos, desde el académico hasta el más conversacional, finalmente estos rezagos se encierran en una tautología, explicándose todos entre sí: la periferia es pobre porque no tiene tecnología, o no tiene instituciones porque es pobre, etc.

²¹ Ver también, para más ejemplos, Garguin (2000), Galen (2007) y Oxhorn (2002).

blandidos por autoridades porteñas), con una dirección y un sentido económico, moral, tecnológico y político.

Es en esta lógica, y no al revés, en donde se inscribe la administración nacional del gobierno de Mauricio Macri: Cambiemos presenta y representa solamente la lectura más reciente, más lineal y más literal de la ansiedad de modernidad de la clase media Argentina y en particular porteña, al punto de institucionalizarla y burocratizarla al crear tal cosa como un Ministerio de Modernización. La de Argentina, y en el siglo corriente en especial la de sus capas medias urbanas, es la historia de una identidad nacional imaginada y explicada largamente sobre la presencia de una falta (Bass, 2006; Taylor 1998, 2002; Muir, 2016) formulada a través de la lógica del rezago, del destiempo y de lo incompleto. Uber fue, para muchos, la capacidad de alcanzar, de completar, de estar al día.

5. La ansiedad de modernidad y la post-política

Esta ansiedad de modernidad se apoyó en algunas articulaciones específicas, separadas pero superpuestas, que propulsaron las formas lógicas de un argumento que debe entenderse a la vez desde lo afectivo, de una frustración que calaba hondo y de una sed de verificación, por una vez, de que el país en el que estas capas medias eran, podía pensarse como moderno y en vías de actualización prometedoras. Detalladas en esta sección, las articulaciones más salientes de la ansiedad de modernidad en el conflicto de la llegada de Uber tuvieron que ver con la presunta capacidad de la tecnología en general, y de Uber en particular, de trascender la cosa política. La revisión de la idea de “cosa política” excede el objetivo de este texto; teorizando a partir de lo que mis informantes entendieron, fue política a efectos de este conflicto lo que Chantal Mouffe entiende como la condición irreducible, e irreduciblemente humana, del desacuerdo (2005). Es una condición agónica, de pugna entre intereses, objetivos y encuadres de las relaciones entre personas. Por supuesto, cientistas sociales en general y aquellos en antropología política en particular trabajan con el corolario necesario de esta definición (aunque no la discutan explícitamente): toda acción, interacción e interpretación humana es política, en tanto que necesariamente nos remite a cómo las personas ordenan al mundo y se ordenan entre ellas. Esta definición implica también que otros órdenes son siempre posibles, y a este nivel de abstracción nos permite incluir la forma más

obvia de una contienda ideológica electoral, dirimida institucionalmente por el mecanismo del voto, y formas menos evidentes como la distribución de paradas de taxi, sancionadas por leyes y códigos callejeros no escritos pero bien conocidos, y el recorrido particular que toma un taxista, ordenado por el conductor al volante²².

La definición canónica de la política no corre sobre un registro moral, sino que al concebir a los humanos como sujetos en y de desacuerdo nos fuerza a pensar en términos de disenso, negociaciones y en general un mundo de relaciones e instituciones, formales o no, desde leyes hasta prácticas consuetudinarias, que organizan a las personas. Ciertamente, decir que todo es político no es decir que todo sea político del mismo modo, al mismo tiempo, ni que enunciar la condición política de las relaciones sea el análisis más interesante que se pueda hacer de un problema. Lo que me interesa de esta definición en primer lugar es que fue en estos términos que las capas medias entendieron a la suma de relaciones que hacía posible el transporte en Buenos Aires a principios de 2016. Ese transporte fue pensando desde la referencia directa a los sindicatos involucrados, a la burocracia estatal, a las políticas de transporte, a la tarifa regulada, y por supuesto también a las alianzas partidarias y a todas las fuerzas en pugna a través de las cuales, literalmente, el transporte existía.

Lo relevante en segundo lugar es que a los ojos de estas capas medias pensar este universo de transporte en términos políticos era pensarlo viciado o propenso al exceso, en particular, y en un registro moral netamente negativo, en general. Esta suciedad moral es más declamada que explicada: se la entiende desde una especie de sentido común que invoca tanto al sindicato como fuerza política con un poder sobre la calle imaginado desde la hipérbole como el hartazgo con el taxista que “pasea”. A los ojos de las capas medias que la usaban, la industria entera, indiferenciada, llevaba una marca de exceso y oportunismo a veces exagerada al punto de la caricatura, pero que era entendida como inseparable de la condición política de esa industria. Las capas medias inscribieron el registro moral en una definición que no lo lleva, y en este

²² Si bien el término política parece exagerado para estas micronegociaciones cotidianas, éstas son instancias notorias, y notoriamente desgastantes, para pasajeros y también para conductores, que deben entrar en ellas decenas de veces al día en una ciudad cada vez más paralizada por el aumento constante tanto de vehículos en circulación y por cortes de calle en donde la respuesta a cuál es la ruta más directa, o más rápida, o más barata, es cada vez menos predecible. Es interesante notar que muchos taxistas en Buenos Aires incorporaron la práctica de preguntar al pasajero qué camino prefiere, transfiriendo la responsabilidad de ese ordenamiento a este último, y las consecuencias, si el precio final resulta más caro.

sentido, la política aparece a estos residentes en una relación directa con ese rezago sobre el que pivota su ansiedad de modernidad: “por esto estamos como estamos”.

Esto me lleva al tercer sentido en el que esta definición importa y que elaboraré en profundidad en esta sección: Uber, con sus maximizaciones, algoritmos e interfaces en apariencia inmediatas simbolizó y encarnó la posibilidad de un orden post-político (Wilson y Swyngedouw, 2014), técnico, límpido y objetivo, de gestión y administración donde la eficiencia neutralizaría la condición de desacuerdo de las personas, e *ipso facto*, la necesidad de esas instituciones y relaciones que nos organizan. Concretamente: desde las micronegociaciones hasta el sindicato, desde la descortesía del taxista hasta el mecanismo de licencias que súbitamente se convirtió en el símbolo más irritante de lo que se narró como un monopolio²³, con Uber se imaginó que se acababa todo. Uber desbarataría al transporte como cosa política y salvaría ese rezago, poniendo a Buenos Aires “a la altura” de la modernidad que se imaginaba que le faltaba. Lo que me interesa es que aunque estas dos premisas sean falsas o al menos falaces, inverificables, menos objetivas que lo que el enunciado insinúa y de órdenes distintos, fueron entendidas en relación perfectamente geminada. Eran separables pero equivalentes, una representaba a la otra al punto de que no necesitaban ser enunciadas juntas, y de hecho, en esos días, eran ambas tan de sentido común que no había falta ni enunciar a ninguna de las dos.

En sus formas más apolíneas, el orden post-político es un orden “natural”, “objetivo” y transparente en todas direcciones, sin disenso más que estético: cualquier desacuerdo se reduce o a no entender aquello de lo que se trata, o a un desvío moral, viciado, propio precisamente a la cosa política que este orden presuntamente supera. Si la post-política existe como orden social posible, y si esto es deseable o para quién, son preguntas marginales a este argumento; lo que interesa es entender de qué modo estos razonamientos impulsaron otros argumentos, otras lógicas, y en última instancia, la ansiedad de modernidad que marcó este conflicto.

²³ En el contexto de este conflicto, más que una descripción de la organización industrial del taxi, la palabra monopolio fue usada como sanción moral.

5.1 Post-política y tecnología

En primer lugar, el desacato de Uber escribió las páginas de un sainete desafortunado e irritante que estas capas porteñas tomaron como evidencia patética de la imposibilidad, incluso de la ridiculez, de oponerse a Uber. Este hecho en sí mismo verificaba a sus ojos la justeza de la presencia de la empresa en la ciudad en particular y del orden general de un futuro tecnológico, eficiente y objetivo, superador de la política y sus categorías en general. Las operaciones de Uber entrelazaban infraestructuras materiales, comerciales, federales y legales y superponían las jurisdicciones porteña y bonaerense; y esa red de electromagnetismo y cableado privado, códigos bancarios y territorios diferentes pero adyacentes hizo que todos los bloqueos que se intentaron, primero a las operaciones de la empresa, y luego a las transacciones con tarjeta, fueran técnicamente imposibles en todo o en parte. Irónicamente, fueron precisamente la eficiencia de la integración en términos de provisión de internet de la Ciudad con su otrora Provincia y con el mundo, por un lado, y la sofisticación de prácticas de identificación y fluidez de la circulación de los tarjetahabientes, por otro lado, quienes hicieron imposible bloquear en los hechos a la empresa que se rehusaba a irse.

Mientras las noticias de estos intentos fallidos corrían y Uber intensificaba su penetración, repicaba con una suerte de frustración vindicativa el argumento lógicamente falso pero inapelable para el sentido común de la ansiedad de modernidad que la tecnología no conocía barreras legales, en particular, que a la luz de lo elaborado antes es decir que no reconoce barreras políticas. A estos ojos, la tecnología pertenece a un orden de cosas que responde a sus propias reglas de movimiento, naturales y orgánicas, más allá no sólo de las formas obsoletas de la ley en Argentina, y de sus intentos pueriles de extender sus garras; sino que aparecía como intrínsecamente en un plano por encima de estas menudencias. Insistir con relaciones legales era esencialmente o no entender nada o demostrar un oscurantismo recalitrante y fuera de tono con el mundo. Citas textuales de mi trabajo de campo fueron “no puede ser que haya que pasar por todo esto para tener una aplicación que funciona en todo el mundo”, o “solamente a un juez en Argentina se le ocurre frenar el avance tecnológico! Qué se creen, que Uber va a escuchar a un juez de cuarta?”, y otras burlas y sorna a un sistema judicial sospechado en general (Barrera, 2013) y atrapado en sus propias garantías en este particular. En los términos de estos discursos, el no cejar, el rehusarse a acomodar a la empresa era producto,

símbolo y evidencia del rezago que origina a estas ansiedades. Quienes se oponían al accionar de la empresa, o incluso quienes simplemente llamaban a la reflexión legal sobre sus acciones eran, o éramos, los tontos, los densos – incluso los rosqueros, que o al enfocarnos con tanta preciosidad en las reglas (en las instituciones) perdíamos de vista “la posta”, o que nos refugiábamos cínicamente en tecnicismos para cobijar a una industria viciosa por algún interés opaco.

Y así, con una perversión retórica que no pudo haber sido planeada, la dificultad técnica de extirpar a Uber se trasuntó en sí misma en argumento a favor de la legitimidad de esa modernidad y de la justeza con la que avanza y arrasa con las nimiedades parroquiales de quienes por vicio, pedantería o estupidez se le opongan. El hecho de insistir en sí era fútil, y se lo mencionaba con vergüenza ajena o sospecha, interpretando muchos libremente que el sistema judicial estaba protegiendo a los sindicatos y a otros fuertes intereses “de adentro” que insistirían en bloquear el avance de la tecnología a cualquier precio, para beneficio propio.

5.2 Post-política y autoridad

Es en este punto, en el de un “adentro” maniatado y a la merced de fuerzas que se entienden a través del modo en que se las imagina independientemente de su existencia, que tocamos la segunda articulación particular que sustentó y catalizó esta ansiedad de modernidad. Uber visto como plataforma, como estructura de intercambios electromagnéticos, como ensamblaje de algoritmos e interfaces instantáneas y optimizadoras fue deseado como marco, soporte y *autoridad última* de toda una serie de relaciones sociales que Uber mismo liberaba y permitía ser. Fue *autoridad* en dos sentidos etimológicos y *última* en dos sentidos lógicos, y multiplicándose estos sentidos trabajaron juntos en estas ansiedades con que las capas medias pensaron y desearon a Uber como marca de un futuro más allá de la cosa política.

Fue autoridad en el sentido del autor, de la autoría, de la creación técnica de un orden comercial y económico que fue también moral y político: Uber traía y creaba para los porteños, entendieron muchos entre ellos, un orden económico de opciones y elección, basado en una ética del servicio, que reordenaba el orden de cosas del transporte de personas en la ciudad y que reordenaría el juego de fuerzas que se entendía pesaba sobre cómo se movían los residentes. En este orden de cosas literalmente cualquiera podía convertirse en conductor

(en los primeros días, el maremágnum de gente que se inscribió como conductor saturó al punto de inhabilitar el sitio web de la Policía Federal en donde debían requerirse los certificados de antecedentes penales; a esta gente se le activó la plataforma de modo manual, y empezaron a manejar para Uber sin que nadie más que ellos mismos supiera absolutamente nada de su idoneidad como proveedores de un servicio en términos criminales). Creando un mecanismo tal que era posible llevar a gente de viaje a cambio de dinero sin una licencia o permiso, Uber creó, o al menos fortaleció, la lógica que resumía esas licencias o permisos a una condensación perfecta de vicio monopolístico y por tanto inmoral. Acoplando a este mecanismo una serie de algoritmos de rating y voto popular, creó a un nuevo tipo de viajero-ciudadano. Éste puede pronunciarse instantáneamente en el lenguaje monocromático, uniforme e igualador de las cinco estrellas doradas sobre lo que cree, lo que siente, lo que entiende o cree entender de su experiencia; lo que decide, aun sin saber de su relevancia legal, médica o mecánica, que no importa, efectivamente no cuenta (no tiene cómo contar por fuera de las cinco estrellas). Este viajero es “libre” de pronunciarse sobre lo que sea, en cualquier orden y con cualquier intensidad: desde cuán conversador es el chofer y el olor del auto hasta si usa o no cinturón de seguridad, si tiene su verificación vehicular al día (o si la tiene, punto) o si le patina el embrague. Sin escala, orden de variación ni jerarquía, estas consideraciones fundamentalmente diferentes no pueden sino estar completamente sujetas a lo que piense, decida o crea el viajero, que no es más que decir que en principio son todas iguales y dan todas igual²⁴.

Fue autoridad a la vez en el sentido más cercano de poder y jurisdicción, ya que todas las relaciones sociales que reordenaba (que eran muchas más y mucho más complejas que la provisión de movimiento en sí: criterios de selección, mapeo, *rating* y votaciones, sanciones y *management* de “socios”, como muestran Rosenblat, 2018 y Rosenblat y Stark, 2016) eran sólo posibles dentro de sus lógicas de interacción y bajo su égida, entre estrellas, precios “de mercado” y comunicación entre sus usuarios. Era a través de Uber que se premiaba o sancionaba, que circularían los salarios y datos bancarios, que se concertarían viajes punto a punto y potenciales recorridos, y sería siempre Uber

²⁴ La “escala” de 1 a 5 de estrellas es interesante en tanto que intuimos que provee alguna información, pero estrictamente hablando no puede “contar” (tanto en el sentido de “valer” como en el sentido de “acumular una enumeración”) en ningún sentido lógico, porque no tiene proporciones, ni jerarquía ni orden de lo que mide y de lo que no mide. No existe criterio externo, ni objetivo ni universal que proponga cuántas estrellas cuesta ser charlatán, cuántas estrellas se ganan por ser cortés, cuántas se pierden por fallas técnicas en los frenos ni cuántas se dejan de perder si el pasajero no se da cuenta de esas fallas, etc.

quien decidiría, en última instancia, quién maneja y quién no y a qué precio lo van a hacer.

Ambas autoridades fueron últimas en el sentido temporal del término: ni en la secuencia de innovaciones disponibles a los porteños ni en la retórica de “economías de colaboración” había nada más nuevo, o por lo menos no a esa escala, inscribiendo a la plataforma, a sus usuarios, y por extensión a la ciudad que sentían habitar y que imaginaban reformar en un tiempo tecnológico, que lleva en sí la marca utópica del perfeccionamiento continuo y el progreso sin fin. Fueron últimas, finalmente, en el sentido jerárquico-lógico de las relaciones entre instituciones y dentro del mundo social: no cabía imaginar nada por encima de ellas, dificultad que se reforzaba con la imposibilidad de otras autoridades, poco respetadas por el imaginario colectivo porteño, de imponer fuera de los papeles y la ceremonia otra autoridad o algo más último.

5.3 Post-política y externalidad

Estas acepciones y combinaciones presentan lógicas de diversa escala y órdenes de magnitud; pero en un punto se cortaron todas, y en el arco de ese punto, para quien así entendía las cosas, no podía sino imaginarse a Uber como versión fundamentalmente superadora de un orden que se entendía entonces como obsoleto, viciado, corrupto, inmoral. Frente a esas capas medias era imposible siquiera esbozar una explicación de cuál era el rol que cumplían las licencias, las verificaciones, las audiencias de tarifas de taxi, etc. El hecho mismo de tener que explicarlo era, a esos ojos, evidencia de algo turbio, que no se presentaba con la claridad obvia de lo que se entendía como las virtudes morales, (post-) políticas, económicas y técnicas de Uber.

Semejante nudo de trayectorias podría pensarse como inestable, y en otros contextos seguramente lo fue – de hecho, la autoridad última de un juez sobre su territorio, garantizada en principio por la tierra, la letra y el orden que les da sentido juntos, fue desestabilizada en el imaginario de estas capas al punto de la aniquilación-; sin embargo en el caso de Uber la multiplicidad de su condición de autoridad última fue estabilizada y garantizada por *venir de afuera*. Esta exterioridad se desdobra en un sentido técnico, porque el orden que trae Uber se apoya en una infraestructura técnica-matemática ajena a y fuera de la égida de la industria que viene a enfrentar, y en un sentido geográfico, en tanto que Uber había sido desarrollada y planificada fuera de la Argentina, y ya era exitosa, o por lo menos, ya existía y de hecho funcionaba, en varias partes del mundo

(hechas las salvedades que mencioné antes). Empezando por este último sentido, para estas capas medias en Argentina venir de afuera es en sí una ventaja, especialmente un afuera imaginado como desarrollado, avanzado o superior; y este matiz influyó también, sobre todo en una época en la que, como se dijo antes, la relación del país con ese “afuera” estaba virando en términos políticos, económicos, de política pública, cambiaria y comercial, y ciertos intercambios con ese “afuera” volvían a ser concretamente posibles (aunque nunca perdieron su peso en el imaginario de estas capas).

Pero esta virtud de externalidad se apoyaba también logística y poéticamente en la imaginación de la tecnología como cosa aséptica y objetiva, hecha de metales, software, maximizaciones, optimizaciones y demás operaciones numéricas, fijas y predecibles aun si no replicables (es bien sabido que los algoritmos de Uber son excepcionalmente secretos, como apuntan Chen et al., 2015). No sólo este orden algorítmico, por así llamarlo, y las infraestructuras que lo sostienen podían ser entendidas como más allá del alcance del poder judicial o de la ley misma como cosa entera, sino que en principio este es un orden, una autoridad última, que yace completamente por fuera de políticos, partidos, sindicatos, agrupaciones sociales; es impávido a cortes de calles, controles de precios, y demás estrategias (políticas) recurrentes en Argentina. Como mencioné antes, estas estrategias no son simplemente de naturaleza política; en los términos de la ansiedad de modernidad de las capas medias, estas estrategias *son* lo que la política *es*. Uber se aparecía como un orden cuyas reglas eran matemáticas, técnicas y también, por supuesto, económicas, pero a la escala más superficial – y despolitizada – de lo que entendemos por economía.

Con esto último quiero decir que las reglas (visibles) que proponía Uber, que son también aquellas y solamente aquellas a través de las que funciona, fueron inteligibles en los sentidos más cotidianos e intuitivos de precio, mercado y oferta y demanda (si es hora pico es más caro, a las dos de la tarde en zona sur es más barato, etc.) que están al alcance de cualquiera. Es con esa claridad espartana que estas reglas persuaden de su transparencia, nitidez y orden natural de cosas. Luego de esto, punto. Las capas más densas del análisis económico, en particular en este caso las de la economía política de la empresa, la triangulación internacional de fondos, la opacidad de información y otras en este sentido (sobre las que insistieron los taxistas desde el principio), requerían una reflexión de naturaleza más intrincada. Esto no es decir que estas capas no

eran intelectualmente capaces de esa reflexión, sino que pensar en esos términos les pedía subsumir sus interacciones e intuiciones planas, nítidas e instantáneas a un régimen de argumentación que sólo puede articularse en términos políticos – exactamente los términos que estas capas rechazaban con una intuición anterior incluso a la palabra. Esta intuición indicaba que la modernidad que ellos anhelaban, y que Uber era y representaba, era y respondía a formas claras, evidentes y comprensibles de primera mano.

Así, el orden de Uber llevaba la doble virtud de aparecer como impermeable al manoseo, más allá del “kiosco”²⁵, y como arma moral para eliminar o al menos desbaratar las condiciones de existencia de aquello que explicaba a esos ojos el rezago humillante de la Argentina. Es un orden que sanciona y ejecuta, permite y canaliza, abre o cierra según parámetros que se entienden como definidos y fijos. La externalidad de Uber traía a esas clases medias, moralmente agotadas (Muir, 2016) y espantadas política y económicamente hasta el último cinismo, el solaz de no solamente imaginar un orden más allá de articulaciones políticas (es decir, partidarias, sindicales, gubernamentales, legales, etc.) sino de pensarlo estable, e incluso expandible, y que resistiría siempre las pulsiones de sus vicios colectivos.

6. Los términos de la contención

Mi argumento aquí es que esta ansiedad de modernidad constituyó los términos de la contención (Roseberry, 1994), es decir, los términos que dieron forma al conflicto en la calle, en los hogares y hasta en ciertas esferas políticas, y que explican su particularidad. Argumentando en este sentido no busco pronunciarme sobre si Uber es *realmente* mejor, más eficaz, más seguro, o más transparente; tampoco busco deslegitimar debates urgentes sobre la precarización del empleo y la destrucción de estructuras complejas de contexto social, moral y ético, cuya urgencia incrementa al ritmo de la expansión de tecnologías como Uber, Rappi, Airbnb y otras. Sin embargo, en lo que a la sociedad porteña y argentina refiere, ninguno de estos debates puede tenerse de modo enteramente significativo sin entender que sus formas generales llevan una marca que cambia la esencia del problema que enfrentamos.

²⁵ Debo esta observación a un participante de un seminario que di en el Centro Argentino de Relaciones internacionales en abril 2019.

La pregunta que se presenta a quien se ocupe de pensar y entender la cosa pública Argentina no es tanto, o en cualquier caso, no es solamente, si Uber sí o Uber no, o por qué Uber sí o Uber no; la pregunta en todo caso debe buscar entender qué era exactamente Uber para un gran sector de la población que la recibió, y los términos en los que la recibió. Los elementos que expongo en este artículo son a mi juicio los que marcaron aquello que *realmente* estaba en juego: en el marco de las recurrentes ansiedades de modernidad de estas capas urbanas, independientemente de lo que ellos dijeran, en algún punto importaba bastante poco si Uber era *de verdad* más eficiente, más objetivo o más seguro que los taxis, remises, o cualquier otra forma de movimiento en Buenos Aires. El imaginario tecnológico, económico y social de Uber tanto representó como catalizó un deseo, finalmente, de trascender en última instancia a la política en el sentido del orden general de las cosas, mutándola por un orden imaginado como posible, como superador y como teleológico del que la Argentina, por sus problemas de adentro, tiene siempre un pie afuera.

Si como dije arriba el problema anterior a debatir de modo concreto y local la naturaleza de Uber o de las relaciones que crea es entender en qué términos la sociedad porteña recibió a Uber, la pregunta inmediata siguiente es qué tipo de debate puede tenerse en esos términos. La respuesta que dio la etnografía es desalentadora. La premisa de esos tiempos a la escala de las capas medias (que había votado antes del ballottage en su mayoría, no olvidemos, o bien por el partido históricamente dueño de la narrativa de los trabajadores en Argentina, en su iteración de entonces liderada por Daniel Scioli, o bien por la narrativa de las instituciones y orden legal desplegada por Cambiemos), fue desplazar a los jueces, a las leyes, a las jurisdicciones, reajustarlas y reacomodarlas (se usó aquí también el lenguaje del tiempo y de la evolución: “modernizar”, “actualizar”, “traer al mundo moderno”) hasta que o bien Uber cupiera en ellas, o bien ellas no estorbasen a Uber. Dicho en estos términos, de hecho, más que de una política pública para Uber o para cualquier forma de desarrollo tecnológico, de lo que se trató en los términos en los que esas capas medias pensaron a Uber, fue de constituir efectivamente a Uber en política pública. Digo esto en dos sentidos: primero, porque se buscó que Uber se quedase y que se desarrollase una legislación “moderna” que la siguiera, la acomodase y no encorsetara el modo en que la empresa ordena el mundo²⁶. En un segundo sentido, porque siendo Uber legal, los mecanismos de selección, gestión y sanción de choferes,

²⁶ Estas discusiones existieron a niveles partidarios y parlamentarios, y de hecho la provincia de Mendoza ya creó una legislación adaptada a Uber.

precio y todos los términos y condiciones que la empresa, privada, proponga para maximizar su beneficio, se convertirían de hecho en política pública de transporte.

Así las cosas, reflexionar sobre este problema a la luz de lo que he llamado aquí la ansiedad de modernidad abre un espacio analítico en donde ya no se trata de lamentar la relación asimétrica entre periferias y centros con respecto a la circulación de tecnologías y a las economías que ellas traen. A la altura del imaginario de las capas medias de Buenos Aires, la circulación de estas tecnologías desmanteló a la política pública del Estado como modo de acción, deslegitimándola como proyecto soberano, político, ético y social – digo soberano en su forma menos militante y más elemental, más de libro de texto, de teoría política.

Conclusiones

En la decimoctava página de una etnografía sobre el pueblo Azande publicada en 1937 que se convertiría en un clásico de la disciplina, el antropólogo británico Edward Evan Evans-Pritchard sancionó que “los brujos, como los Azande los conciben, claramente no existen” (Evans-Pritchard, 1937)²⁷. Esta quizá sea la cita más célebre de toda su obra y la que más lo deslució: con un sentido crítico particular los antropólogos decidieron pronto que importaba bastante poco pronunciarse sobre si los brujos *realmente* existían o no, y que las preguntas que había que hacerse eran más bien qué significa en un contexto particular para determinado grupo de gente pensar en términos de hechicería, y en qué sentido reflexionar sobre esa hechicería nos enseñaba algo a nosotros sobre cómo esas personas entendían la realidad que era suya. Entiendo en este sentido la contribución de mi estudio etnográfico a este volumen y a las ciencias sociales argentinas ocupadas tanto con la política pública como con entender el impacto de las nuevas tecnologías.

Examinar la llegada de Uber a la Argentina y el efecto que tuvo en la sociedad porteña en particular es preguntarse, también, cómo una interfaz de smartphone que lleva y trae vehículos y personas arrasó como *angelus novus* con las leyes, la Constitución, los jueces, su jurisdicción y el orden institucional de las cosas. Es tomar un tipo particular de distancia tanto de la épica política y

²⁷ Algunas versiones en castellano traducen *witch* como hechicero.

moral en la que su trayectoria se convirtió como de las narrativas económicas que lo sostienen, y entrar en los términos en los que cierto grupo de personas razonó sobre el conflicto del que fueron testigo y parte. Desde la perspectiva de las capas medias porteñas, entonces, la secuencia de eventos que empezó a fines de marzo en las redes sociales debe entenderse en términos de una ansiedad de modernidad que en parte causó, ordenó y dio una serie de sentidos al conflicto que siguió. Estos sentidos fueron lógicos, morales, afectivos y de órdenes que se solaparon y contradijeron, pero pasarlos de curiosidad cultural a variable crítica, como propongo en este artículo, nos enseña bastante sobre cómo esas capas medias porteñas entienden el mundo, la nación y su lugar en ambos. Nos abre a la posibilidad de entender que en juego había una serie de cosas mucho más amplias que Uber, y que analizar la eficiencia o las prácticas laborales de Uber en sí es sólo un lado de la pregunta. Para un sector de la sociedad porteña de entonces, Uber era y representaba el acceso a una modernidad esquiva al punto tal de reordenar los términos del problema: independientemente de su eficiencia, transparencia y prácticas laborales, decirle que no a Uber era ratificar el rezago del ser nacional que ellos habitan, al margen del mundo y de los países “que cuentan”.

Referencias

- Abelin, M. (2012). “Entrenched in the BMW”: Argentine Elites and the Terror of Fiscal Obligation. *Public Culture*, 24 (2), pp. 329-356.
- Alabarces, P. (2004). *Crónicas del Aguante. Fútbol, Violencia y Política*. Buenos Aires: Capital Intelectual.
- Anderson, B. (1991). *Imagined Communities: Reflections On The Origin and Spread of Nationalism*. Londres: Verso.
- Barrera, L. (2013). Performing the Court: Public Hearings and the Politics of Judicial Transparency in Argentina. *PoLAR: The Political and Legal Anthropology Review*, 36, pp. 326–340.
- Bass, J. (2006). In Exile from the Self: National Belonging and Psychoanalysis in Buenos Aires. *Ethos*, 34 (4), pp. 433-455.

- Chen, Le, Mislove, A. y Wilson, C. (2015). Peeking Beneath the Hood of Uber. *Proceedings of the 2015 ACM Conference on Internet Measurement Conference*, pp. 495-508.
- Clifford, J. (1986). Introduction: Partial Truths. En Clifford, J. y Marcus, G (eds.) *Writing Culture: The Poetics and Politics of Ethnography*. pp 1-26. Berkeley: University of California Press.
- del Nido, J. M. (en prensa). *When Uber Arrives: Post-Political Reasoning among Argentines*. Stanford University Press.
- Evans-Pritchard, E. E. (1937). *Witchcraft, Oracles and Magic Among the Azande*. Oxford: Oxford University Press.
- Galen, J. (2000). Taking Race Seriously: Whiteness in Argentina's national and Transnational Imaginary. *Identities*, 7 (3), pp. 333-371.
- Garguin, E. (2007). 'Los Argentinos Descendemos de los Barcos': The Racial Articulation of Middle Class Identity in Argentina (1920–1960). *Latin American and Caribbean Ethnic Studies*, 2 (2), pp. 161-184.
- Geertz, C. (1988). *Works and Lives: The Anthropologist as Author*. Berkeley: Stanford University Press.
- Graham, M., Hjorth, I., y Lehdonvirta, V. (2017). Digital labour and development: impacts of global digital labour platforms and the gig economy on worker livelihoods. *Transfer: European Review of Labour and Research*, 23 (2), pp. 135–162.
- Hansen, T. B. y Verkaik, O. (2009). Introduction – Urban Charisma: On Everyday Mythologies in the City. *Critique of Anthropology*, 29 (1), pp. 5–26.
- Lehdonvirta, V. (2018). Flexibility in the gig economy: managing time on three online piecework platforms. *New Technology, Work and Employment*, 33 (1), pp. 13-29.
- Malkki, L. (1995). *Purity and Exile*. Chicago: University of Chicago Press.
- Mouffe, C. (2005). *On the Political*. Londres: Routledge.

- Muir, S. (2016). On Historical Exhaustion: Argentine Critique in an Era of 'Total Corruption'. *Comparative Studies in Society and History*, 58 (1), pp. 129–158.
- Nouzeilles, G., y Montaldo, G. (2002). *The Argentina Reader*. Durham: Duke University Press.
- Oxhorn, P. (2002). History Catching Up with the Present? State-Society Relations and the Argentine Crisis. *Cambridge Review of International Affairs*, 15 (3), pp. 499-514.
- Roseberry, W. (1994). Hegemony and the Language of Contention. En Gilbert, J. (ed.) *Everyday Forms of State Formation: Revolution and the Negotiation of Rule in Modern Mexico*. (pp. 355-366). Durham: Duke University Press.
- Rosenblat, A. (2018). *Uberland: How Algorithms Are Rewriting the Rules of Work*. Berkeley: University of California Press.
- Rosenblat, A. y Stark, L. (2016). Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers. *International Journal of Communication*, 10, pp. 3758–3784.
- Taylor, J. (1998). *Paper Tangos*. Durham: Duke University Press.
- Taylor, J. (2002). Argentina and the 'Islas Malvinas': Symbolism and the Threat to Nationhood. En Benthall, J. (ed.) *The Best of Anthropology Today*. (pp. 341-347). Londres: Routledge.
- Wilson, J., y Swyngedouw, E. (2014). Seeds of Dystopia: Post-Politics and the Return of the Political. En Wilson, J., y Swyngedouw, E. (eds.). *The Post-Political and Its Discontents: Spaces of Depoliticisation, Spectres of Radical Politics*. (pp. 1-24). Edimburgo: Edinburgh University Press.