

# LA IZQUIERDA REACCIONARIA ESPAÑOLA. EL CONFLICTO ENTRE EL TAXI Y LAS PLATAFORMAS UBER Y CABIFY COMO CASO DE ESTUDIO

## THE SPANISH REACTIONARY LEFT. THE CONFLICT BETWEEN THE TAXI AND THE PLATFORMS UBER AND CABIFY AS A CASE STUDY

**Luis Arboledas-Lérida**

Universidad de Sevilla, Sevilla, España

Luis.arboledas@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-2392-5885>

Recibido: julio de 2019

Aceptado: noviembre de 2019

---

**Palabras clave:** Uber; Taxi; izquierda reaccionaria; socialismo pequeño burgués

**Keywords:** Uber; Taxi; reactionary left; petty-bourgeois socialism

---

**Resumen:** Este artículo toma por caso de estudio el reciente conflicto entre el sector del taxi y las empresas con licencia VTC (Vehículos de Transporte con Conductor) que operan para las plataformas Uber y Cabify, con propósito de poner en relieve la naturaleza esencialmente reaccionaria del programa político de la izquierda española contemporánea. A este respecto, se argumenta que son dos las determinaciones del sujeto enajenado de la vida social (el capital) que encuentran realización en el alineamiento de estas organizaciones con los intereses de la pequeña propiedad y el pequeño capital, a saber: de un lado, la diferenciación cualitativa entre capitales individuales en virtud de sus respectivas capacidades de valorización; del otro, la disociación de las diferentes formas de la plusvalía (interés, ganancia industrial y renta) y su encarnación por diversos sujetos sociales. El texto explora asimismo la conexión interna entre ambas determinaciones, siendo la primera la base material sobre la que la segunda se despliega en plenitud. A su vez, la reconstrucción y actualización de las formas de socialismo o comunismo expuestas por Marx y Engels en *El Manifiesto Comunista*, permite constatar que los postulados esgrimidos por la izquierda en torno al conflicto taxi – VTC, se corresponden punto por punto con el contenido específico del socialismo pequeño burgués decimonónico.

---

**Abstract:** This paper takes as a case study the recent conflict between the taxi sector, on the one hand, and those companies holding VTC (Spanish acronym for Transport Vehicle with Drive) licenses, on the other, to underscore

the reactionary nature of the political program the Spanish left is proposing to the working class. It is argued in such respect that there are two determinants of the alienated subject of social life (i.e., capital) at stake in the alignment of these organisations with the interest of small property and small capital, namely: the qualitative differentiation between individual capitals based on their respective valorisation capacities, first; and the separation of the particular forms of surplus value (interest, industrial profit and rent) and their respective embodiment into different social subjects, second. The analysis shows that both determinants are closely interrelated, being the former the material basis for the plenty unfolding of the latter. Moreover, the reconstruction and actualisation of the forms of socialism or communism expounded by Marx and Engels in *The Communist Manifesto*, proves that postulates vindicated by the Spanish left around the taxi – VTC conflict correspond point by point with the specific content of the so-called petty-bourgeois socialism.

---

## 1. Introducción

El sector del transporte de pasajeros en España está viviendo en los últimos años importantes cambios en sus formas materiales; así lo atestigua la reciente conflictividad social, con la pugna entre el sector del taxi y las empresas propietarias de licencias VTC (Vehículo de Transporte con Conductor) que operan con las plataformas Uber o Cabify, mayoritarias en el país. El conflicto ha vivido varios episodios desde el año 2017, alcanzando su cénit

a principios de 2019, con convocatorias de cierre patronal<sup>1</sup> en Madrid y Barcelona luego de que el Ministerio de Fomento descargase sobre las Comunidades Autónomas la responsabilidad de desarrollar la normativa específica de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), con la ratio taxi/VTC a aplicar en cada caso. Si bien la ley mencionada recogía una proporción de 1 licencia VTC por cada 30 taxis, los cálculos que se hacen en la actualidad en base al número de licencias VTC concedidas a empresas operadoras, la rebajan ostensiblemente, hasta el 1/7, es decir, un VTC por cada siete licencias de taxi (eldiario.es, 23/01/2019).

Como puede comprobarse, el conflicto se dirime estrictamente entre fragmentos específicos del capital social de la sociedad que pugnan por apropiarse de la porción de plusvalía global correspondiente a su sector, el del transporte de pasajeros intra e interurbano. A más señas, se trata de un problema de competencia entre capitales individuales: de un lado, el pequeño capital del taxista; del otro, capitales suficientemente concentrados de empresas VTC que prestan servicios a Uber o Cabify. Cada uno pretende preservar o ampliar su cuota específica de mercado, aquella que le es necesaria para valorizarse y reproducirse como tal capital.

Un conflicto particular entre capitales particulares terminó por adquirir un alcance general, despertando el interés de la mayoría de la sociedad española y obligando a esta a posicionarse por uno

---

1. Empleamos aquí la denominación correcta que merecen las protestas en forma de suspensión del servicio que llevaron a cabo los taxistas en Madrid y Barcelona. Hablar de “huelga” en un sector ampliamente dominado por el pequeño capital y los pequeños empresarios, es poco menos que una falencia (cuando no una falacia).

u otro bando en liza. No por menos, lo que estaba en juego era la unidad misma del capital social total, forma enajenada de organización del metabolismo social en el modo de producción capitalista, en este espacio nacional específico de acumulación, España. En la acción de los diferentes sujetos sociales concernidos se dirimía el avance o retroceso de las fuerzas del trabajo social aplicadas a la rama del transporte privado de personas. Y es aquí donde la izquierda española hace acto de presencia, apoyando sin reservas a los taxistas y haciendo de su prédica y práctica vehículo de los intereses contrarios al despliegue de la productividad del trabajo social; contrarios, en fin, a la realización de las tendencias inherentes al capital que lo llevan más allá de sí mismo y que tienen a la clase obrera y su acción revolucionaria por forma concreta de materializarse (Starosta y Caligaris, 2017, cap.6, para una completa reconstrucción de las bases materiales de la subjetividad revolucionaria de los asalariados; también Starosta, 2012).

Un posicionamiento político de semejante trascendencia y repercusión no puede surgir de la nada; no lo hace, desde luego, de la voluntad libre de los individuos que militan en las organizaciones de izquierda españolas. La izquierda *no ha elegido* defender los intereses del taxi frente a las empresas VTC. Su acción en este caso concreto es vehículo, forma de materializarse, de potencias o determinaciones más generales. Este artículo académico se propone, por ende, conocer dónde reside el fundamento de tal acción política; y, descubiertas las potencias sociales que la determinan, caracterizar en base a estas mismas la naturaleza del programa de acción que las organizaciones izquierdistas propusieron a la clase obrera

a colación del conflicto entre el taxi y las empresas VTC. Nuestra investigación comienza examinando la que, a este respecto, se considera una determinación clave, a saber, la inversión en la conciencia de los roles de 'trabajador' y 'capitalista' que se sigue de la disociación y autonomización de las diferentes formas de la plusvalía (ganancia industrial, interés y renta), examinada con detalle por Marx en *Teorías sobre la plusvalía*. Si nos centramos en esta determinación es, precisamente, porque ésta es una *potencia inmediata*, es decir, tiene a la propia acción política que a nuestra investigación concierne como forma concreta de realizarse.<sup>2</sup> No obstante, por cuanto que lo concreto es concreto porque es síntesis de múltiples determinaciones, existe una segunda determinación que hay que tomar igualmente en consideración: la presencia en el conflicto de *pequeños capitales*, o lo que tanto vale decir, las diferencias cualitativas entre capitales formalmente iguales a tenor de sus diversas capacidades de valorización (Íñigo Carrera, 2013, 136 y ss.). En el curso de la exposición, se pondrá en relieve la conexión interna que existe entre ambas dimensiones. Hecho esto, el tercer epígrafe se destinará a reconstruir el contenido de las formas de socialismo o comunismo identificadas por Marx y Engels en *El Manifiesto Comunista*. Ello posibilitará un examen más detallado y preciso del programa político de la izquierda española contemporánea. Con todo este bagaje teórico, el cuarto epígrafe consigna y comenta algunas de las propuestas

---

2. Sobre la acción política como forma material (modo en que la materia realiza su necesidad de devenir) y el método dialéctico como forma del conocimiento que permite aprehender la necesidad de nuestra acción social, véase Íñigo Carrera, 1992. Advertimos a los lectores de la complejidad (pero también la fecundidad) del texto.

hechas por diversos grupos y organizaciones (tanto políticos como sindicales) a colación de la disputa entre los capitales del taxi y el VTC, llevando a un terreno concreto las consideraciones previamente hechas respecto de la naturaleza social de su acción. El quinto apartado cierra el artículo recapitulando sobre las ideas más importantes.

## 2. El pequeño capital y el capitalista como ‘trabajador’

Como se verá con mayor detenimiento en el epígrafe §4, ha sido moneda de curso corriente entre las organizaciones de izquierda que se posicionaron respecto del conflicto entre los empresarios del taxi y los tenedores de licencias VTC, el considerar a los primeros como “trabajadores” o “personas trabajadoras” (CCOO, 29/01/2019; Izquierda Revolucionaria, febrero de 2019); PCPE, 17/08/2018), frente a unas empresas operando para plataformas carroñeras y precarizadoras (Corriente Roja, 28/01/2019), que pretenden atacar servicios públicos (CGT, 05/02/2019), que atentan contra el tejido social y la economía locales (CNT, 21/01/2019), o que pretenden aplicar ‘un ERE al taxi’ (PCOE, 31/07/2018). La mayoría de los propietarios de taxi, en efecto, trabajan. Pero ocurre también que existen taxistas desposeídos de coche y licencia, y que, precisamente por ello, están igualmente obligados a trabajar; en este caso, como asalariados de aquellos otros. Un mismo término (“trabajo”; “persona trabajadora”) designa aquí dos determinaciones del ser social antagónicas; cuya diferencia está mediada por la capacidad o incapacidad de apropiarse plusvalía que exista en cada caso. Quienes lo hacen, sea en menor o

mayor grado, son *empresarios capitalistas*. Quienes no, *trabajadores asalariados*. La asimilación de una condición a la otra no sólo responde a un interés político espurio, sino que contiene un momento de verdad. O, por mejor decir, sobre el fundamento material real que lleva a reducir a capitalistas y obreros a un mismo denominador común *qua* trabajadores, se alza el interés políticamente espurio de confundir los intereses inmediatos de la clase obrera del transporte de pasajeros a los de la burguesía que la explota.

En *Teorías sobre la plusvalía*, Marx indaga precisamente en esta inversión en la conciencia que lleva a un grupo de capitalistas a considerarse y a enfrentarse a otros grupos de capitalistas como “trabajadores”. En cada grupo de capitalistas se encarna cada una de las partes en que la plusvalía se escinde y sustantiva: el interés, de un lado; la ganancia industrial, del otro. Puntualiza Marx que el interés y la ganancia no son dos capitales distintos, sino el *mismo* capital, que funciona como capital en su proceso y que arroja una ganancia, repartida entre dos capitalistas distintos (Marx, 1980b, 419). Al interés como “capital en sí” o capital “que no trabaja”, se contrapone la ganancia industrial como “capital en funcionamiento” (Marx, 1980b, 419) y el capitalista industrial como “agente activo de la producción” (Marx, 1980b, 410).

Esta disociación entre el capital fuera del proceso de producción y el capital dentro de él, porta una necesidad real por cuanto que el dinero está presupuesto ya como capital antes de entrar en el proceso de producción mismo (Marx, 1980b, 418; 421); al punto de que, para el capitalista industrial, el interés constituye uno de sus costos de producción (Marx, 1980b, 424), incluso si opera con su mismo capital y

se lo tiene que abonar a sí mismo (Marx, 1980b, 425).

El interés es la expresión más irracional del movimiento del capital como dinero que engendra dinero (D-D'), fórmula original y general del capital, "condensada en una síntesis carente de sentido" (Marx, 1980b, 403). En tanto que tal, se postula como el fruto verdadero del capital por representar "la propiedad del capital como medio de apropiarse de los productos del trabajo ajeno, como poder dominante sobre el trabajo de otros", pero siendo ésta propiedad que recibe "al margen del mismo proceso de producción", "independientemente y al margen del mismo proceso capitalista" (Marx, 1980b, 423). En contraposición directa al interés, la ganancia industrial aparece como remuneración del trabajo del capitalista, no en cuanto capitalista (propietario de capital), sino en cuanto trabajador (funcionario del proceso de trabajo) (Marx, 1980b, 436). Toda vez que la última forma de la plusvalía, el interés, se concibe en oposición directa a la plusvalía como tal, en oposición al plustrabajo extraído del obrero en el proceso productivo, se consume la mistificación de "la naturaleza del capital y de la plusvalía, y de la producción capitalista, en general" (Marx, 1980b, 434; 437). Pero el interés también infunde a la otra parte en la que se divide la ganancia, la forma cualitativamente diferencia de ganancia industrial, la cual comporta que el capitalista "[c]rea plusvalía, no porque trabaje en cuanto *capitalista*, sino porque él también, el capitalista, *trabaja*" (Marx, 1980b, 438, énfasis en el original). Al desglosarse el interés totalmente del proceso de explotación, la ganancia industrial —la otra parte de la plusvalía— "es presentada como como su contrapartida directa [de la plusvalía, *N. de A.*]; no como apropia-

ción de trabajo ajeno, sino como creación de valor del propio trabajo" (*ibídem*). Se consume la inversión en la conciencia de la relación social general cuando "[e]l *trabajo de explotar* se identifica aquí con el *trabajo explotado*" (Marx, 1980b, 439, énfasis agregado).<sup>3</sup>

Los conflictos sociales recientes son prolijos en evidencias de la sinécdoque que lleva de la plusvalía al interés, de la "ficción sin fantasía" (Marx, 1980b, 403) que hace aparecer al capitalista como mera encarnación del capital dinerario *vis-à-vis* el capital productivo y su personificación, el honrado emprendedor. La consigna que aglutinó al movimiento 15-M en sus primeros estadios fue "No somos mercancía en manos de políticos y banqueros". Su homólogo estadounidense, Occupy Wall Street, aseveraba que la codicia está del lado del 1%, y que ellos eran, encarnaban o representaban, al 99% restante. No hubo durante años huelga, protesta

---

3. En otro lugar, Marx (1980b, 313) apunta que "la explotación de trabajo cuesta trabajo", mas no por ello el beneficio que percibe el capitalista puede equivalerse a un salario al uso. Primero, porque en aquello en que ese *trabajo de superintendencia o de supervisión* ('labour of superintendence', en inglés) está determinado por la contradicción entre el capital y el trabajo, constituye un *faux-frais* de la producción, un gasto improductivo "exactamente igual que los costos originados por el capataz de esclavos y su látigo se incluyen en los costos de producción del esclavista". Segundo, porque aquel trabajo que nace de "la función general de organizar la división del trabajo y la cooperación entre ciertos individuos" queda plenamente representado por los salarios de los directores generales y figuras similares de la gran industria. Formas de trabajo que, por cierto, resultarán superfluas en la organización del trabajo por los productores libremente asociados, esto es, en el comunismo; como el mismo Marx recalca al considerar el caso de las cooperativas obreras (Marx, 1980b, 313).

o manifestación en España en que no se coreara el grito de “Tenemos la solución, los banqueros a prisión”. Y así, sucesivamente. La concepción de la crisis económica como estafa (a modo de ejemplo, entre tantos posibles, Torres López, 20/06/2010), y, a mayor ahondamiento, como estafa maquinada y perpetrada por las élites financieras, viene a redondear una perspectiva compartida por amplios sectores sociales y de la izquierda contemporánea.<sup>4</sup> Pero tal representación mistificada de la naturaleza y leyes de la producción capitalista encuentra un desarrollo mucho más concreto y fértil en el caso del denominado *pequeño capital*, precisamente, porque éste no sólo se contrapone al capital a interés en tanto que “capital productivo” o “capital en funcionamiento”; sino, asimismo, porque su mismo volumen le hace imposible apropiarse de la tasa de ganancia industrial media, y, a su turno, al capitalista que lo posee actuar *qua* capitalista evadiéndose del trabajo.

Tal es, a nuestro juicio, la razón de ser de aquella asimilación del empresario del taxi a la condición de “trabajador” que la

---

4. Para Marx, resulta muy sencillo hacer del capital a interés objeto de crítica y ataque generalizados por parte de ciertas tendencias políticas, “primero, porque es aquí donde menos se revela la concatenación interna y donde el capital se manifiesta en una forma en la que *aparece* como fuente independiente de valor; y, en parte, porque, bajo esta forma, se esfuma y disuelve totalmente su carácter antagónico, no acusa contraposición alguna frente al trabajo” (Marx, 1980b, 414-415, énfasis en el original). Una investigación independiente debería ocuparse de determinar bajo qué condiciones es materialmente posible que planteamientos nacidos de “la lucha de la naciente burguesía industrial contra los usureros a la vieja usanza” (*ibidem*), sean reciclados, remozados y presentados a la clase obrera dos siglos después como la expresión más inmediata de la superación de las relaciones sociales capitalistas.

izquierda pregonó durante las semanas y meses en que el conflicto con las VTC se hallaba en su punto álgido. El taxista que opera con su propia licencia y con su propio vehículo, la amplia mayoría en el sector del transporte de pasajeros en España, tiene necesariamente que representarse en la conciencia que es trabajador de su propio capital porque, en efecto, *trabaja*. Con su trabajo se abona el salario, la ganancia industrial que corresponda a su capital cuantitativamente determinado, y el interés correspondiente al valor de sus medios de trabajo. Se apropia de una porción de la plusvalía global con arreglo a la proporción en que participa en ella, a saber, con arreglo al volumen específico de su capital. En tal sentido, éste se encuentra en una determinación del trabajo esencialmente distinta a la que corresponde al trabajo asalariado (a *su* trabajador asalariado, cuando lo hay), que no puede apropiarse plusvalía alguna. Mas, sea como fuere, la propiedad sobre las condiciones de producción no le habilita para abandonar su desempeño en el mismo proceso de producción y dejar que otros laboren por él y por su capital.

Lo crucial aquí, en todo caso, es que tal conciencia fetichizada no sólo ni con carácter principal está portada por los agentes de la producción directamente concernidos (a saber, empresarios del taxi), sino que se reproduce y desarrolla en la palabra y praxis de los más diversos grupos y organizaciones de la izquierda española contemporánea. Su programa político común, diferencias específicas al margen y pese al embozo que se haya dado a sí mismo, es la expresión más concreta de los intereses y necesidades de la pequeña propiedad y del pequeño capital. En breve, las organizaciones de izquierda españolas actúan como repre-

sentante político y portavoz ideológico del pequeño capital. A su praxis le corresponde asumir, por consiguiente, la naturaleza social que es propia de esta misma forma del capital. Repasemos someramente sus determinaciones.

### 3.1. El taxi como *pequeño capital*

El capital es pura valorización del valor, producción acrecentada de la relación social objetivada en la mercancía y el dinero. Cada capital individual constituye un fragmento particular del capital social total. Por cuanto que el capital no conoce más límite formal que su propio crecimiento cuantitativo (absorción creciente de plusvalía), la diferencia que los capitales individuales presentan entre sí posee un carácter igualmente cuantitativo, determinado por el volumen de capital que de manera independiente cada uno ponga en movimiento. Pero esta diferencia cuantitativa se afirma realizándose en su opuesto, esto es, como *diferencia cualitativa*. Cada capital individual obtiene una parte alícuota de la plusvalía total extraída a la clase obrera en su conjunto<sup>5</sup>, “*primero*, en aquella [proporción] en que este capital específico representa una parte alícuota del capital global, y, *segundo*, en la proporción en que el capital global produce plustrabajo” (Marx, 1980 (pág. 20, subrayado en el original). A través de la tasa media de ganancia, el capital social total regula y dota de unidad al

5. Es precisamente en virtud de este hecho que Marx (1980, 20) subraya que los diferentes capitales, a pesar de la competencia que entre sí mantienen para sobrepasar al resto, se hermanan en la explotación conjunta de la clase obrera; incluyendo en el reparto del botín “como hermanos-enemigos” al pequeño capital que no emplea trabajadores de forma directa.

movimiento de los capitales individuales, como apropiación de un volumen específico de la plusvalía global en virtud de la cantidad de capital movilizado en cada caso. Y aquí es donde saltan a la vista las diferencias cualitativas. Por un lado, existen capitales que pueden apropiarse de la tasa media de ganancia en virtud del hecho de que participan activamente en su formación, los denominados *capitales normales o medios*; existen *pequeños capitales* que logran valorizarse, aun siendo incapaces de seguir el ritmo de desarrollo de las fuerzas productivas, por hacerlo a una tasa de ganancia inferior a la normal; y existen capitales que se valorizan sistemáticamente a una tasa de ganancia superior a la general, en tanto que se apropian de valor adicional al relacionarse con los pequeños capitales a través de la circulación para garantizarse insumos abarataados, los *capitales normales potenciados* (estas definiciones se recogen de Starosta y Caligaris, 2017, cap. 8; también, Íñigo Carrera, 2013, 133 y ss.). Es la capacidad de valorización específica de cada capital individual la que impone tal diferenciación cualitativa.

En tanto que no pueden seguir la marcha normal de la valorización del capital, los denominados pequeños capitales quedan irremisiblemente condenados a sucumbir en el proceso de concentración y centralización del capital. Y esta suerte les llega tarde o temprano. Sin embargo, Íñigo Carrera (2013, 136-140) señala que su vida útil puede extenderse más de lo que les correspondería en virtud de su capacidad de valorización; precisamente, porque ésta ya no se rige por la tasa normal de ganancia, sino que tiene su límite inferior en la tasa de interés a la que se liquidarían sus activos productivos, habitualmente inferior a aquella. Insuficientemen-

te concentrados, los pequeños capitales compensan los costos relativamente incrementados de su escala de producción por la menor ganancia que apropian. El precio de las mercancías producidas que rige su valorización como capitales industriales independientes se sitúa *por debajo* del precio de producción.

Y aquí es donde reside la clave de su competitividad, de su capacidad para reproducirse a pesar de haber perdido el paso del desarrollo de la productividad del trabajo social. Aunque el precio de producción para una rama específica se reduzca constantemente, el límite absoluto de la valorización del pequeño capital se halla muy bajo. Sobre una base técnica dada, el intento de los capitales normales o medios de extender la necesidad social de su producto sobrepujando a los pequeños capitales y vendiendo por debajo de lo que estos lo hacen, simplemente los destrozaría, al no poder permitirse una valorización menor con una escala de producción mucho mayor. De ahí que los pequeños capitales predominen en determinadas ramas de la producción social, sobre todo, las que conciernen a los medios de vida de la población (Íñigo Carrera, 2013, 137).

La idea clave de esta somera reconstrucción de las determinaciones del *pequeño capital* es que éste constituye una traba para el desarrollo de las fuerzas productivas y el despliegue de la productividad del trabajo. Como se ha visto, las mismas condiciones de su reproducción hace difícil a los capitales suficientemente concentrados el abrirse paso en múltiples ramas de la producción social, pues estos últimos se ven imposibilitados de competir contra una capacidad de valorización inferior a la normal. Éste ha sido, por luengos años, el caso del taxi en España. La ganancia ex-

traordinaria que persiguen los pequeños capitales en su competencia entre sí, no se apoya en la *plusvalía relativa*, esto es, en el abaratamiento de la fuerza de trabajo vía la mejora tecnológica; sino en la *plusvalía absoluta*. En el pequeño capital, se generalizan las formas más brutales de explotación de la fuerza de trabajo, remunerándola por debajo de su valor y violando de continuo los límites legales de la jornada laboral (Íñigo, 2012, 61-62; Íñigo Carrera, 2013, 141-142).<sup>6</sup>

El pequeño capital, como sujeto social de la organización de la producción social, es *reaccionario* por su misma naturaleza. Quienes personifican a este mismo capital, no pueden imprimir a su acción social más atributo que el que de aquél es propio.<sup>7</sup> En otras palabras, los pequeños capitalistas, en tanto que pequeños capitalistas (y no pueden ser otra cosa), son sujetos sociales reaccionarios. Y lo mismo cabe decir de quienes el análisis previo ha identificado como sus representantes políticos, a saber, los grupos y organizaciones de izquierda. El programa político que la izquierda contemporánea española propone a la clase obrera (de cuya tradición de

---

6. Alguna relación debe de existir entre el hecho de que el pequeño capital sea predominante en España, con más del 98% de su tejido productivo conformado de empresas pequeñas y medianas (Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social, 2019), y el que este país sea líder en Europa en horas trabajadas con menor grado de productividad (EAE Business School, 2018).

7. Como acertadamente señala Íñigo Carrera (2007, 59), el que los seres humanos personifiquen a las mercancías de las que son propietarios supone que su conciencia y voluntad están objetivadas en la mercancía misma, subsumidas en la relación social general; que es a través de su acción social específica que la mercancía realiza su atributo más general, a saber, su cambiabilidad por otras mercancías.

lucha e intereses históricos tiende a reclamarse, al menos, de forma abstracta) es un programa esencialmente reaccionario. Y no porque sostenga este o aquel postulado concreto, sino porque todo él se articula y pivota en torno al sujeto social de la producción que constituye de por sí la mayor trabazón al progreso de la productividad del trabajo: el pequeño capital.

El posicionamiento de la izquierda española respecto del conflicto del taxi y las empresas VTC resulta paradigmático a este respecto. Ahora bien, ¿constituye el sector del taxi en España una de esas ramas de la producción social dominadas por el pequeño capital? Y, de ser así, ¿la defensa de los intereses del taxi supone, por consiguiente, un alineamiento con las tendencias reaccionarias del ser social? Pese a carecer de datos específicos a este sector respecto de los capitales individuales adelantados, los costes insumidos, los precios por unidad de servicio y los periodos de rotación del capital fijo; hay una serie de evidencias que merece la pena comentar, y que nos permiten aseverar, aun aproximativamente, que nos encontramos frente a un sector en el que el pequeño capital ha sido preponderante durante décadas.

El mismo contraste entre el taxi, en tanto que capital industrial individual, y las multinacionales Uber y Cabify, resulta elocuente respecto de la diferencia cualitativa que entre ambos tipos de capitales existe. Mientras que, allí, el capital social total se fragmenta en una miríada de pequeños capitales cuya escala de producción no es ya nacional, sino apenas local; aquí, ese mismo capital social total aparece concentrado y centralizado en empresas multinacionales, cuyo capital individual, o abarca más de una rama de la produc-

ción o se extiende por la misma rama entre los diversos fragmentos nacionales de acumulación (como es el caso específico de Uber y Cabify, volcados en el sector del transporte). Y tal grado de concentración, como especifica Íñigo Carrera a colación de la determinación general del capital normal o medio (2013, pág. 137, nota al pie), tan sólo para estar en condiciones de apropiarse de la tasa media de ganancia. ¿Puede decirse que los taxis en España presentan similar capacidad de valorización que Uber o Cabify, en virtud de este mismo hecho? No, por cierto.

Pero como la comparación con las plataformas tecnológicas puede resultar un tanto capciosa, podemos limitarnos a parangonar la escala de la producción entre los taxis individuales, de un lado, y las operadoras VTC. De nuevo, salta a la vista que no estamos ante capitales industriales con las mismas capacidades de acumulación. Según los datos disponibles, entre las cuatro principales empresas que trabajan con VTC en España, aglutinan diez mil de las trece mil licencias de esta naturaleza que las administraciones públicas han concedido (El Confidencial, 04/08/2018). Con que cada licencia se asocie a un único vehículo y a un solo trabajador (que no es el caso), son dos mil quinientos trabajadores en promedio para cada empresa repartidos por toda la geografía nacional, operando indistintamente con Uber o Cabify. En el lado del taxi, tenemos una concentración de licencias por capital individual bastante menos notable: en la ciudad de Madrid, el 61% de las licencias son explotadas por un único propietario. Menos del 17% de propietarios de licencia de taxi poseen más de una. En Barcelona, por su parte, el 89% de los taxistas particulares posee una única licencia. Y cada licencia indivi-

dual emplea a 1,3 trabajadores; esto es, el capital individual que posee cada licencia apenas alcanza para emplear a alguien más (distinto) del propietario mismo<sup>8</sup>.

Puesto en comparativa, donde resalta con particular vehemencia el carácter de pequeño capital que es común en el ámbito del taxi, es en la materialidad misma de su proceso de trabajo, en las tecnologías empleadas y modo de organización que este presenta. El modo más habitual de contratar un taxi en España, aparte del dedo y el acercarse a la parada, es llamando a través de teléfono, para conectar con la centralita de cada ciudad y contratar el servicio. Existen aplicaciones móviles para seguir el mismo proceso, en efecto, pero entre las dos más importantes que existen a nivel nacional (FreeNow y Pidetaxi), sólo logran aglutinar 36 mil de los cerca de setenta mil taxistas que trabajan por toda la geografía española.<sup>9</sup> El resto de taxistas, o van por libre o prestan servicio para una de las más de treinta aplicaciones para solicitar taxi que existen a lo largo y ancho de la geografía nacional, muchas de las cuales apenas superan el alcance local o autonómico (eldiario.es, 01/11/2019). Esto es lo que lleva a algunos medios de comunicación a hablar de un

---

8. Los datos han sido tomados de *El Confidencial* (04/08/2018).

9. Es significativo que los empresarios del taxi olvidasen mencionar, en el curso de sus protestas, que la aplicación FreeNow (antes, MyTaxi) a la que muchos de ellos se hayan asociados como operadores, es propiedad no de uno, sino de dos gigantes empresariales, como son BMW y Daimler-AG. La izquierda también hizo a un lado esta cuestión cuando protestaba contra la “uberización” del trabajo de transporte. Más relevante aún: Cabify ha anunciado recientemente que comenzará a integrar a su plataforma de movilidad algunos taxistas independientes en Madrid y Valencia (El País, 11/07/2019).

verdadero “caos” en el sector (eldiario.es, 01/11/2019). Como productor privado e independiente, ninguna coacción directa, que no sea la de la misma competencia, puede obligar al taxista a asociarse a una plataforma o aplicación determinada. Y, aun a pesar del empuje de la competencia, muchos siguen permaneciendo al margen.

Cosa distinta ocurre con las operadoras de VTC, que desde el vamos se asocian a una o las dos plataformas principales (dado que no existen acuerdos de exclusividad, que se conozca) para trabajar directamente con ellas, sin más intermediación que la plataforma tecnológica en sí. Aquí no cabe la decisión personal de un trabajador aislado de evadirse de ese sistema de contratación; el proceso de trabajo se halla organizado de una forma inmediatamente colectiva al interior de cada fragmento del capital social total, en cada empresa particular. Y las potencias que así se despliegan amenazan con borrar del mapa las atávicas formas de organización del servicio de taxi.

A futuro, las posibilidades que plantea la concentración del capital en las operadoras VTC frente a su atomización en el taxi, revelan de modo aún más prístino la forma y el grado en que el pequeño capital obstruye el desarrollo de las fuerzas productivas. Las VTC lo tendrán relativamente fácil para sustituir su flota actual de coches por vehículos autónomos. Y de miles de trabajadores desarrollando competencias en detalle (conducción), se podrá pasar a unas decenas o centenares supervisando la totalidad de los vehículos en circulación desde una sala de control. Ello requerirá de la fuerza de trabajo formación en competencias más genéricas o universales, como la computación y el procesamiento de datos a gran escala, pero sin ni sique-

ra tener que conducir bien.<sup>10</sup> Los capitales concentrados y centralizados en modo suficiente en el sector del transporte de personas, no podrán evadirse de su necesidad genérica de espolear la productividad del trabajo al objeto de apropiarse de la tasa media de ganancia, como hasta la fecha sí lo habían hecho los pequeños capitales materializados en el taxi. ¿Qué podrán ofrecer los pequeños capitales del taxi ante este despliegue de las fuerzas productivas, aparte de más enconamiento en sus protestas y fútiles demandas por la restricción de la competencia?

Las disposiciones legislativas, las pugnas jurídicas, las protestas y la conflictividad social, o la polarización política de estos últimos años en España en relación a la pugna taxi – VTC, son otras tantas formas concretas que median y a través de las que se realiza el despliegue de las potencias inmanentes al capital social total como sujeto enajenado del proceso de metabolismo social, en cuyo impulso a la productividad del trabajo social ha de segar a los pequeños capitales que obstaculizan su marcha inexorable. El mismo avance de las fuerzas productivas, aun en su forma enajenada en el capital, ha posibilitado que pueda quebrarse el monopolio ejercido por el pequeño capital en la rama de la división del trabajo de

---

10. Esta transformación en la subjetividad productiva de los trabajadores no es baladí. Como señala Starosta (2012; ver también Starosta y Caligaris, cap.6), la necesidad objetiva del capital de incrementar la productividad del trabajo vía la extensión de la gran industria y sus formas de trabajo asociadas, implica para cada trabajador la adquisición de competencias y capacitaciones universales; esto es, la potencialidad de emplear su fuerza de trabajo, no en tal o cual proceso de trabajo particular, sino en el control consciente de las fuerzas naturales cualquiera que sea el modo en que éstas se apliquen.

la movilidad urbana española. Las formas de explotación del trabajo basadas en la plusvalía absoluta, dejan paso al desarrollo tecnológico, a la extracción de plusvalía relativa; la tasa de ganancia reemplaza a la mera tasa de interés como nivel medio de valorización de los capitales.

El capital sigue obrando en pos de su superación como modo de organización del metabolismo social mediante la organización inmediatamente colectiva y científica de los procesos de trabajo (Starosta, 2012). Y, sin embargo, una amplia mayoría de organizaciones de izquierda en España ha tomado partido *contra* las potencialidades revolucionarias inmanentes al capital, precisamente por ejercer como representante político del pequeño capital y sus intereses y reivindicaciones periclitados. Poco puede esperar el conjunto de la clase obrera española de los grupos que afirman hablar en su nombre y en pos de sus intereses; no, desde luego, que hagan de su acción política la forma concreta en que se realizan las tendencias inexorables del capital que lo llevan más allá de sí mismo (desarrollo de la gran industria, expansión de la subjetividad productiva del obrero colectivo). La izquierda española contemporánea se ha condenado a caer irremisiblemente en el basurero de la historia, pues la historia misma le está pasando por encima.

## 4. Las formas del socialismo y la izquierda contemporánea

Hasta alcanzar este punto, la investigación ha puesto de relieve que la izquierda contemporánea española se halla presa de las formas fetichistas de la conciencia que son propias de la relación social capitalista, participando activamente de

la representación invertida del capitalista como 'trabajador' a tenor de la división de la plusvalía en sus diferentes formas concretas y la autonomización de unas frente a otras. La reproducción de los pequeños capitales confiere la base material específica sobre la que se alza esta conciencia fetichizada, en tanto que sus limitadas capacidades de valorización hacen que el capitalista mismo, las más de las veces, no pueda emanciparse por completo del trabajo. Así, se concluye que la izquierda contemporánea actúa (no necesariamente siendo consciente de ello) como portavoz o representante político de los intereses del pequeño capital; y que estos, a su turno, sólo pueden ser intereses de *naturaleza reaccionaria*, intereses opuestos al progreso de la productividad social por cuanto que éste amenaza de continuo su existencia. En otras palabras, en la acción política de la izquierda contemporánea española encuentran realización las fuerzas sociales engendradas por el mismo capital pero contrarias al despliegue de sus potencialidades immanentes.

Lo anterior no es óbice para reseñar que el programa político de la izquierda no es *la única expresión* de tales intereses antagonistas, sino una forma específica entre tantas otras. Las posibilidades a este respecto son diversas por cuanto que la materialización de las potencias sociales reaccionarias involucra mediaciones adicionales. Y no sólo es que las necesidades del pequeño capital recorran de lado a lado el espectro político y tomen forma en diferentes sujetos sociales. Ocurre, asimismo, que incluso al interior del programa político de la izquierda, aquella misma determinación encuentra las más diversas realizaciones concretas.

Para mejor cualificar la naturaleza de la acción política de las organizaciones y grupos

de la izquierda contemporánea nacional, este epígrafe se centrará en reconstruir y comentar el contenido de las diversas formas de socialismo o comunismo ya identificadas por Marx y Engels en *El Manifiesto Comunista* (Marx y Engels, 1987). Pese a la distancia histórica que media entre aquella época y el tiempo presente, nosotros consideramos, como así lo hacen otros autores (véase, Astarita, 2018, 233 y ss.), que es posible circunscribir la mayoría de las tendencias políticas contemporáneas que se reclaman de la clase obrera y sus intereses genéricos, a estas mismas formas del socialismo tiempo ha superadas por el desarrollo histórico.

La subversión del modo de producción capitalista adoptaba en el momento de redacción de *El Manifiesto Comunista* (datado en 1847) las modalidades clásicas de *comunismo utópico*, *socialismo conservador o burgués*, y *socialismo reaccionario* (Marx y Engels, 1987, cap. 3). Los principales intentos de actualización del contenido de estas mismas formas del socialismo se han centrado, sobre todo, en el *socialismo burgués* (véase, Astarita, 2018, 233 y ss.); esfuerzo muy a la sazón por cuanto que éste surge de la necesidad de “[u]na parte de la burguesía [que] desea remediar los males sociales para garantizar la perduración de la sociedad burguesa” (Marx y Engels, 1987, 72). Así, para Rolando Astarita, por ejemplo, bajo esta rúbrica cabe englobar a todos aquellos grupos políticos que pregonan, con mayor o menor consecuencia, un “keynesianismo izquierdista” (Astarita, 2018, 252). Precisamente, Marx y Engels consideraban como parte del socialismo burgués toda aquella acción política que entiende que la transformación de las condiciones materiales de vida pasa por “reformas administrativas realizadas so-

bre la base de las mismas relaciones de producción burguesas, y que, por tanto, no afectan a las relaciones entre el capital y el trabajo” (Marx y Engels, 1987, 73). Siguiendo el curso de razonamiento que Astarita apunta, sin llegar a hacer explícito, se concluye que el socialismo burgués ha devenido “reformismo”, y que a éste le ha quedado por todo contenido político la interpretación más o menos izquierdista que hacen de Keynes sus epígonos.

Pese a no carecer de interés y capacidad exegética, tal relectura del socialismo burgués resulta insuficiente e insatisfactoria para la caracterización de las posiciones políticas adoptadas mayoritariamente por la izquierda española en el conflicto entre el taxi y las empresas VTC. Porque, como ha quedado dicho, el mal que las organizaciones pretendían exorcizar no era el de la clase obrera, sino el de la pequeña burguesía; y porque las reformas administrativas que exigían, como más adelante se verá, no pretendían ya eliminar el lado “malo” o “pernicioso” de la explotación capitalista de la fuerza de trabajo, sino barrer de un plumazo a los capitales medios para preservar las formas brutales de explotación de la fuerza de trabajo que corresponden a la valorización de los pequeños capitales. Lo que sí parece obvio, es que tales planteamientos toman del reformismo o socialismo burgués su absoluta incompreensión de las tendencias objetivas de la producción capitalista (según Mateo, 2018, 202, aquí reside la clave del poder analítico y transformador del materialismo histórico); y toda la radicalidad o vehemencia de la que hacen gala en su crítica al modo de producción capitalista, por más honesta que pueda ser, no constituye sino “simple figura retórica” (Marx y Engels, 1987, 73).

Merece la pena, entonces, visitar las consideraciones hechas por Marx y Engels a colación de las otras formas de socialismo, para así diseccionar con mayor precisión la naturaleza de la política propuesta por las organizaciones de la izquierda española al conjunto de la clase obrera a colación del conflicto entre el taxi y el VTC. Esto es, conviene conocer el contenido específico relativo a las categorías de *comunismo crítico-utópico* y *socialismo pequeñoburgués*.

#### 4.1. Comunismo crítico-utópico

Los nombres de Fourier, Cabet u Owen no aportan nada a las organizaciones políticas que se vindican de la clase obrera hoy día. Menos aún lo hacen sus “fantásticos experimentos sociales” (Marx y Engels, 1987, 74), ya fuesen los falansterios fourrierianos, la *Icaria* de Cabet o las colonias (*home-colonies*, en inglés) propugnadas por Owen. Pero parte del contenido político presente en tales soluciones sigue manteniendo plena vigencia en muchos de los programas de los grupos de la izquierda contemporánea, aun embozado en fraseología o consignas más avanzadas, incluso bebiendo directamente del marxismo.

Ocurre, en efecto, que la acción política que a la clase obrera se propone desde ciertos grupos, no busca en el desarrollo de la industria, de la producción capitalista como tal —a cuyo par se despliega el antagonismo de clases— las condiciones materiales de la emancipación del proletariado (Marx y Engels, 1987, 74). No es que nieguen inmediatamente al proletariado la iniciativa histórica<sup>11</sup>, como ocurría

11. Excepción hecha de todas aquellas corrientes teóricas del marxismo, de raigambre académica

con los comunistas utópicos que *El Manifiesto del Partido Comunista* describe; pero sí, desde luego, oponen “condiciones fantásticas” a las condiciones históricas de emancipación de la clase obrera. En las proximidades del conflicto entre VTC y taxi, la lucha de los *riders* de las plataformas digitales de reparto a domicilio (Glovo, Deliveroo, Uber Eats, etcétera), ha revigorizado la vieja propuesta, profundamente crítica y profundamente utópica, de que los trabajadores constituyan cooperativas de producción para vencer al capital (*El Salto Diario*, 18/05/2019).

Para Marx y Engels (1987, 75), “la importancia del socialismo y el comunismo crítico-utópico está en razón inversa al desarrollo histórico”. Y si los pioneros de tales sistemas sociales eran revolucionarios, pues bosquejaban en sus escritos el perfil que tomaría la superación del antagonismo de clases, sus herederos sólo pueden actuar como *reaccionarios*, aferrándose a las viejas concepciones a pesar del ul-

---

principalmente, que niegan al proletariado cualquier tipo de potencialidad para superar el modo de producción capitalista, esto es, su condición de sujeto histórico revolucionario. Ya en los años sesenta, Marcuse (1998) consideraba que eran las *minorías* las que estaban llamadas a derrocar la organización social capitalista. Esas minorías se remozaron y convirtieron en *multitudes* de la mano de los postoperaístas (Hardt y Negri, 2005). Holloway pretende apartar a la clase obrera de la acción política que está llamada a acometer para realizar su misión histórica, a saber, la toma del poder de Estado y la implantación de la dictadura del proletariado (Holloway y Zangaro, 2002). Recientemente, Mason (2016) ha determinado que una suerte de modo de organización social distinto al capitalismo emergerá del hecho de que se compartan contenidos en Internet mediante el uso de licencias propietarias no restrictivas; base bastante pobre para erigir la organización social de la producción basada en la libre asociación de los productores, a nuestro juicio.

terior desarrollo histórico del proletariado (Marx y Engels, 1987, 76). Así, por la vía de negar las potencias inmanentes de superación del modo de producción capitalista que el proletariado porta *qua* genuino producto del desarrollo del capital y la gran industria, el comunismo crítico-utópico actual viene a tocar con la punta de los dedos al *socialismo reaccionario*.

## 4.2. Socialismo reaccionario

En el *Manifiesto Comunista*, son tres las corrientes o “escuelas” del *socialismo reaccionario*, a saber, el socialismo feudal, el socialismo pequeñoburgués y el socialismo verdadero o alemán. Marx y Engels no aportan una definición unitaria de estas, pero, con carácter general, podría aseverarse que todas ellas se hermanan en una frontal oposición al desarrollo de las fuerzas productivas y a las nuevas relaciones sociales de producción en que la organización social del metabolismo social se realiza con la irrupción y despliegue del capital.

El *socialismo feudal* es expresión de aquella “incapacidad para comprender la marcha de la historia moderna”, común a todo socialismo reaccionario, en la figura de la aristocracia decadente. Ésta es su especificidad, y, como tal, a duras penas alcanza para cristalizar en un programa o sistema político propio e independiente en la época actual.

Cosa distinta ocurre con el *socialismo verdadero o alemán*, a pesar de ser, en palabras de Marx y Engels (1987, 69), la traducción al alemán —a la conciencia filosófica alemana— de la literatura socialista y comunista francesa nacida al calor de la lucha contra el absolutismo en la Revolución Francesa y la formación embrionaria del proletariado como clase social

independiente, que alcanzó su corolario en las tristemente célebres Jornadas de Julio de 1848. En manos de los filósofos y literatos alemanes, las ideas francesas de la revolución y la lucha de clases recibieron más de una capa de tratamiento humanístico, y se produjo así el trueque: “en lugar de los intereses del proletariado, los intereses de la esencia humana, del hombre en general, del hombre que no pertenece a ninguna clase ni a ninguna realidad, y que no existe más que en el cielo brumoso de la fantasía filosófica” (Marx y Engels, 1987, 70). Con tales jalones, cabe afirmar que el socialismo verdadero o alemán no es sino la *tergiversación humanística o humanizante* de la acción política de la clase obrera en pos de la superación de la relación social capitalista.

La política sedicente socialista contemporánea está preñada de resabios humanizantes. No por menos, los más lúcidos autores y revolucionarios marxistas han probado a leer las tendencias objetivas del desarrollo histórico en clave humanística, siendo Paul Mattick, a nuestro juicio, el caso más característico (Mattick, 1965). El retorno a los *Manuscritos de París* o *Manuscritos económicos y filosóficos* del Marx de 1844 y la declamación por la recuperación de la esencia humana en el socialismo, son los dos factores aglutinadores de esta tendencia. Así, Rolando Astarita ha manifestado en diversas ocasiones su interés por la iniciativa *Marxist-Humanist Initiative*<sup>12</sup> en su blog, y ha escrito también a colación del carácter “humanista” del marxismo (Astarita, 18/10/2014). Grupos que se reivindican de la Izquierda Comunista, tanto de la corriente italiana (Bordiga), como de la germano-holandesa (Pannekoek, Gorter, Roland-Holst y el KAPD), se afanan

12. <https://www.marxisthumanistinitiative.org/>

en debatir si el comunismo es una forma biológicamente superior de adaptación al medio de la especie humana (Corriente Comunista Internacional, 06/09/2012), o si constituye la realización suprema de la solidaridad ínsita a la condición humana (International Communist Tendency, 15/06/2018). En Íñigo Carrera (2013, 355-360) pueden encontrarse los ejemplos de Reuten y Williams, que resulta pertinente traerlos aquí, pues en ambos se plantea que es en la esfera del consumo individual para la reproducción de la fuerza de trabajo con los atributos demandados por el capital, o, dicho de otro modo, en el *trabajo doméstico* y las relaciones personales directas que apareja, donde el proletariado encuentra el resquicio para escapar de la organización social capitalista. En Benítez y García (2019), esta línea interpretativa encuentra su corolario moralizante: el capital necesita mantener al trabajo doméstico apartado de las potencias sociales de la producción, es decir, no lo subsume realmente a sí mismo, porque aquel “produce vida”, algo que es, supuestamente, contrario a la lógica del capital. Por supuesto, puestos en la evidencia de que el capital produce y reproduce sujetos sociales vivientes (entre ellos, las personificaciones del capital y el trabajo asalariado), los autores se ven en la necesidad de alegar que la vida que el capital permite “no puede llamarse vida”.

En general, las lecturas humanísticas que se pretenden hacer de la obra de Marx y que se proponen a la clase obrera como forma de acción política, irremisiblemente olvidan que el modo de producción capitalista tiene su razón de ser en el desarrollo de las fuerzas productivas del trabajo social, y que es ésta una etapa *necesaria* en el avance hacia la organización plenamente consciente del proceso de meta-

bolismo social, a pesar de arrastrar tras de sí la violencia y la muerte. Cualquier otra pretensión es un puro accionar a la vez utópico, por querer prescindir de las determinaciones que son propias de la forma capital, y reaccionario, por no ver en el despliegue de las mismas la base material de la superación de la relación social capitalista.

La tercera de las formas de socialismo reaccionario comentadas por Marx y Engels es el denominado *socialismo pequeñoburgués*. Y lo primero que llama la atención de la reproducción idea que los autores hacen de este, es que engloban bajo tal rúbrica a Sismondi, economista francés al que Marx dedica diversos elogios a lo largo de su obra económica por su capacidad para identificar, aun tempranamente y frente a la Economía Política inglesa, las contradicciones inherentes al desarrollo de la producción capitalista. De donde se colige que el socialismo pequeñoburgués encierra un potente contenido de crítica al capital; su carácter reaccionario no diluye su acendrada capacidad de identificar las brutales formas de explotación que el capital impone. No debe de resultar sorprendente, por consiguiente, que un programa político de contenido indubitablemente reaccionario se emboce bajo la apariencia de una despiada condena a las formas concretas de la producción capitalista, pues esta crítica furibunda es la forma concreta en que se realiza la esencia reaccionaria de tal socialismo pequeñoburgués.

Como el socialismo feudal expresa el anhelo de retorno a las formas de producción precapitalistas por parte de la aristocracia en declive, convertida en excrecencia feudal ante el avance de la gran industria y de la burguesía; el socialismo pequeñoburgués corresponde a la otra clase “derrumbada por la burguesía [...] cuyas

condiciones de existencia empeoran y van extinguiéndose en la sociedad burguesa moderna” (Marx y Engels, 1987, 68). No hay enigma al respecto. El mismo nombre que toma esta forma de socialismo revela a las claras de qué clase están hablando Marx y Engels. La pequeña burguesía analiza las fuerzas sociales desplegadas por el capital en la gran industria, el comercio y la agricultura, con sus tensiones sociales ínsitas, conforme al rasero pequeñoburgués; y, de tal modo, aspira a superar o cauterizar las contradicciones de clase restableciendo “los antiguos medios de producción y de cambio, y con ellos el régimen tradicional de propiedad y la sociedad tradicional” (Marx y Engels, 1987, 69). Es simultáneamente, nos ilustran Marx y Engels, un socialismo reaccionario y utópico: es capaz de indagar en las contradicciones inherentes a las modernas relaciones sociales de producción; pero, “en lo que atañe ya a sus fórmulas positivas” (Marx y Engels, 1987, 69), en lugar de mirar hacia delante y ver en el desarrollo enajenado en el capital de las fuerzas productivas la base material para la liberación del proletariado, mira hacia atrás, concibiendo las transformaciones operadas por el capital únicamente en su contenido *negativo*, como negación de las formas sociales que precedieron al capitalismo.

Si volver atrás la rueda del desarrollo histórico es el contenido genérico de la acción política que el socialismo pequeñoburgués propone a la clase obrera, las organizaciones de izquierda en España saben un rato al respecto. Ejemplos hay para todas las esferas de la producción social, en todos los segmentos específicos del espectro ideológico de la izquierda, y para todos los gustos. Los conglomerados y agrupaciones electorales concurren en 2015 a las elecciones municipales y

que terminaron constituyendo los conocidos como ‘ayuntamientos del cambio’ en varias ciudades grandes y medianas, se presentaron con la promesa de *remunicipalizar* servicios como la atención a domicilio o el suministro de agua (Barcelona en Comú, 2015). También Podemos proponía en las elecciones del 28 de abril generalizar la “gestión municipal de los equipos de servicios sociales” (Podemos, 2019, pág. 88), aunque dejan atrás otras promesas relativas a la nacionalización de bancos y empresas de sectores estratégicos que antes sí recogían. El sindicato UGT (Unión General del Trabajo) propone un impuesto o cotización a la Seguridad Social para las “nuevas tecnologías que destruyen empleo” por boca de su secretario general (Álvarez, 25/02/2019). Corriente Roja defiende la necesidad de nacionalizar industrias de tecnología obsoleta e incapaces de apropiarse de la tasa media de ganancia con el fin de “defender todos los puestos de trabajo” (Corriente Roja, 05/07/2019) y, de paso, liberar al capital individual de la carga económica de transformar la base material de la producción en empresas como Alcoa. *Votar comunista* en las elecciones europeas del 2019 significaba para el PCPE (Partido Comunista de los Pueblos de España) defender a “los pequeños agricultores, ganaderos y pescadores” del ataque que perpetran “las políticas agraria y pesquera de la UE” en favor de los monopolios. Y así, sucesivamente.

En el conflicto entre el sector del taxi y las empresas VTC que a esta investigación atañe, se ha dejado ver a las claras que la mayor parte de los grupos de la izquierda española no tienen más programa político “revolucionario” o “transformador” que el oponerse abstractamente al desarrollo de las fuerzas productivas y de la producti-

vidad del trabajo social<sup>13</sup>, tan propio del socialismo pequeñoburgués. No puede escapar de la esencia reaccionaria que a esta forma de socialismo acompaña desde sus mismos orígenes, y que el desenvolvimiento de las contradicciones de la relación social capitalista ha vigorizado. Pero ocurre que esta esencia se afirma negándose a sí misma, y se presenta como el *non plus ultra* de la crítica al modo de producción capitalista y la reciente *uberización* del trabajo. La argüida defensa de los intereses del conjunto de la clase obrera no es sino la defensa del interés del pequeño capital que sucumbe ante la transformación incesante de los procesos productivos; es la defensa de la causa obrera “desde el punto de vista de la pequeña burguesía” (Marx y Engels, 1987, 68).

## 5. El socialismo pequeñoburgués español ante la pugna entre fragmentos del capital social total

El conflicto entre el sector del taxi y las empresas VTC que operan con Uber y Cabify ha arrojado luz nueva sobre el programa político de la izquierda contemporánea, tornando prístina su esencia reaccionaria. En medio del ruido y la conmoción, no cabía vituperar más veces en menos espacio de tiempo el progreso inexorable de las fuerzas del trabajo social en su forma enajenada en el capital; ni desatender u obviar con mayor frivolidad el análisis de las tendencias objetivas del desarrollo

---

13. Oposición que se expresa incluso en los usos del lenguaje a los que la izquierda española acostumbra, y en los que prolifera la noción de “resistencia a”.

capitalista en favor de la coyuntura y la acción inmediata. En definitiva, en ningún otro conflicto social podría la izquierda española contemporánea haber aherrojado con más fuerza la clase obrera a intereses inmediatos e históricos tan diametralmente opuestos a los suyos, negándole de partida cualquier acción autónoma y relegándola a actuar de mera comparsa de la pequeña burguesía.

A la luz del recorrido teórico previo, este último punto pretende comentar algunas de las posiciones propugnadas por diversos grupos de izquierda en relación a la pugna taxi – VTC. Se pretende, así, no ya ilustrar sin más el carácter reaccionario que a todas las organizaciones es común, sino también reseñar que existen entre ellas diferencias importantes respecto de cómo su acción política realiza sus potencialidades inmanentes. Es decir, si bien sus diferencias ideológicas no han sido óbice para que los grupos de izquierda españoles se aunasen en la defensa del pequeño capital preeminente en el sector del taxi, ello no resta importancia a estas mismas disensiones. La reproducción en el pensamiento del concreto que enfrentaba la investigación en su comienzo (a saber, la acción política de la izquierda española en la pugna taxi – VTC) no estaría completa si no contemplase también cómo una misma potencia genérica se realiza, afirmándose mediante su propia negación, en diferentes formas concretas, en diferentes programas políticos concretos. Si el análisis aquí planteado ha alcanzado término afirmando que la izquierda española presenta un programa político reaccionario, por ser vocera y almacén ideológico de la pequeña burguesía; ello no pretende negar o suprimir las discrepancias reales que existen entre organizaciones, sino señalar que es común a to-

das ellas una misma necesidad, a saber, la representación política de los intereses del pequeño capital, de las fuerzas materiales reaccionarias.

El recorrido que se propone por los diversos posicionamientos, provengan de sindicatos o de organizaciones políticas propiamente dichas, no pretende ser exhaustivo ni tiene por fin abarcar la totalidad de las estructuras organizativas que se reivindican de los intereses de la clase obrera. Tampoco ha estado guiado por un criterio diferente al del mero interés que podrían despertar los diversos argumentos esgrimidos para justificar los respectivos posicionamientos. Así, nuestro comentario crítico se circunscribe a las siguientes organizaciones: Comisiones Obreras (CCOO), Unión General del Trabajo (UGT), Confederación General del Trabajo (CGT) y Confederación Nacional del Trabajo (CNT), como sindicatos; Podemos, Partido Comunista de los Pueblos de España (PCPE), Partido Comunista Obrero Español (PCOE), Izquierda Revolucionaria – El Militante, y Corriente Roja, como organizaciones políticas. Finalmente, informaciones del digital *Izquierda Diario* se toman como referencia para ilustrar las posiciones adoptadas por el trotskismo que se sitúa a la izquierda de las dos últimas, falto en la actualidad de expresión organizativa específica<sup>14</sup>.

## Unión General del Trabajo (UGT)

Comenzamos con una excepción. El sindicato UGT, uno de los sindicatos con

---

14. Este papel estuvo desempeñado históricamente por *Clase Contra Clase*, grupo que se refundó como Corriente Revolucionaria de Trabajadores. Actualmente, no existe constancia de actividad política alguna de esta organización.

mayor implantación en España, junto a Comisiones Obreras, tomó partida abiertamente por las demandas de las empresas operadoras de VTC frente al sector del taxi. Desde luego, resulta llamativo que este sindicato, de orígenes socialistas (fue fundado por el Partido Socialista Obrero Español), con un amplio bagaje en acción sindical poco fructífera para los trabajadores, de colaboración con los empresarios para imponer salarios y condiciones laborales denunciadas como gravosas, y, en fin, de prácticas y actividades corruptas con el dinero recibido de parte del Estado; resulta llamativo, decimos, que este mismo sindicato se alinee con los fragmentos del capital social total progresistas, aquellos que encarnan un ulterior despliegue de las fuerzas del trabajo social, aun en su forma concreta de apropiación de la tasa media de ganancia. Y más sorprendente resulta si esta misma organización sindical, por boca de su secretario general, Pepe Álvarez, ha defendido en diversas ocasiones la necesidad de aplicar un impuesto o sistema de cotización “a las nuevas tecnologías que destruyen empleo” (Álvarez, 25/02/2019), como más arriba se vio. Es difícil concebir como progresista una medida encaminada a desincentivar el desarrollo tecnológico vía costos añadidos a la transformación tecnológica.

Pero la posición de UGT a colación del conflicto taxi – VTC responde a una determinación diferente: el sindicato firmó un acuerdo con la patronal Unauto, mayoritaria en el ámbito de las VTC, y al que se sumó Cabify, con el argumento de mejorar las condiciones laborales en el sector y con el “compromiso por la conciliación de los intereses de los trabajadores y las empresas” (eldiario.es, 19/09/2018). En virtud de este acuerdo, UGT ha copado las listas a las elecciones sindicales en

las empresas operadoras de VTC, como denuncia su homólogo Comisiones Obreras (CCOO-Andalucía, 29/01/2019). En efecto, a los pocos días de cerrarse este acuerdo, en las protestas de las VTC ya podían verse banderas de la Unión General del Trabajo. UGT está prestando, por consiguiente, un servicio de representación sindical.

## Comisiones Obreras (CCOO)

La posición de Comisiones Obreras, la otra gran organización sindical española, se contrapone diametralmente a la de UGT, llegando al punto, como se acaba de ver, de cargar contra a aquella por alcanzar un acuerdo con Unauto y copar los puestos de salida en las elecciones sindicales. Así, arguye este sindicato que su homólogo está confundiendo el papel del lobby empresarial Unauto con el de los trabajadores, y ha rubricado un compromiso con aquel “sin denunciar las jornadas de esclavitud a los que son sometidos sus plantillas, sin denunciar los bajos salarios y condiciones de trabajo precarias o la falta de regulación laboral concreta” (CCOO-Andalucía, 29/01/2019). Que estos argumentos son pura faramalla se revela tan pronto como el sindicato pasa a considerar específicamente la situación del taxi, y el “modelo de confrontación que se quiere forzar entre *personas trabajadoras*” (*ibídem*, subrayado nuestro). Como se comenta más arriba al considerar las inversiones en la conciencia de las relaciones sociales de producción propias del capitalismo, bajo la etiqueta de «persona trabajadora» pueden englobarse realidades económicas no sólo distintas, sino antitéticas: trabajador asalariado versus pequeño capitalista. Por supuesto, en su propuesta de diálogo y regulación del

sector del transporte de pasajeros urbano e interurbano, Comisiones Obreras se propone a sí mismo como un actor, en tanto que “organización representativa (...) que expresa su vocación de aportar soluciones y ayudar en la construcción del modelo de salida que permita un encaje definitivo de todos los agentes en conflicto” (*ibídem*).

La lucha entre fragmentos específicos del capital social total, entre aquellos capitales que portan en sí la necesidad genérica de desarrollar las fuerzas productivas de la sociedad (y, con ello, las potencialidades revolucionarias de la clase obrera), y los que, en cambio, obstaculizan u obstruyen este mismo desarrollo y estas mismas potencias políticas, se convierte a ojos del sindicato en una cuestión de voluntades. Voluntad de diálogo, voluntad de coordinación entre administraciones, voluntad de regular el sector. Y su voluntad, como es propia del espíritu pequeño-burgués, por encima de todas las demás.

### Confederación General del Trabajo (CGT)

Al igual que en los dos casos anteriores, tampoco el posicionamiento adoptado por CGT respecto del conflicto taxi – VTC da mucho pábulo a lecturas políticas prolijas. Con todo, la Confederación General del Trabajo, de orígenes anarcosindicalistas (nació como escisión de CNT en la década de los '80), entra de lleno en la cuestión por la que Comisiones Obreras había pasado de puntillas, a saber, el carácter *público* del taxi. A su juicio, éste debiera ser un “servicio público” (CGT, 05/02/2019) garantizado a través de una “regulación específica”. La apelación a *lo público*, tanto más llamativa en una organización de corte anarquista, permite una huida hacia adelante que esconde la ab-

soluta falta de propuestas concretas para encarar la lucha en ciernes, y esconde, al pasar, la naturaleza de la reivindicación que se esgrime, que no es otra sino la de preservar intocado el negocio del pequeño capital frente a las empresas que obtienen “importantes beneficios sin garantizar las condiciones laborales más elementales” (*ibídem*).

Dicho en forma sucinta, la naturaleza de “servicio público” que CGT esgrime viene a poner en relación directa dos determinaciones que nada tienen que ver entre sí: por un lado, la necesaria lucha de los trabajadores por garantizar la explotación normal de su fuerza de trabajo, vendiéndola por su valor y garantizando una extensión de la jornada y una intensidad del trabajo normales; por el otro, la pervivencia y reproducción de los pequeños capitales. Lo que por sí mismos no pueden garantizar, ni aun dando curso a las formas más brutales de explotación de la fuerza de trabajo, ha de ser proveído por el Estado capitalista, el representante político del capital social total. Es decir, bajo la noción de *lo público* se da cabida a dos determinaciones del capital social total autoexcluyentes. Trabar la concentración y centralización del capital no puede servir para mejorar las condiciones laborales de la clase obrera. El convenio del taxi en España es papel mojado (Izquierda Diario, 31/05/2017), precisamente porque el capital de este sector no se halla lo suficientemente concentrado como para poder remunerar la fuerza de trabajo por su valor, y garantizar de paso condiciones laborales normales.

### Confederación Nacional del Trabajo (CNT)

La Confederación Nacional del Trabajo, como verdadera organización anarquista,

continuadora de la línea de pensamiento de Proudhon y contemporánea encarnación del socialismo pequeñoburgués de Bakunin y Kropotkin; la CNT, decimos, tiene al sector del taxi por referente del modelo de organización de la producción social que defienden. Tanto es así, que hasta cuentan con una cierta implantación en el sector, a diferencia de lo que ocurre en todos los demás, donde no tienen ninguna. Frente al carácter “aburguesado” del trabajador que ha ido “perdiendo la conciencia de pertenencia de clase”, su sección sindical en el taxi defiende “la autogestión, la acción directa, la solidaridad y el apoyo mutuo”; pero remarca: “en favor del trabajo del taxista autónomo” (CNT-Taxi, s/n).

Con tales jalones, resulta menos sorprendente que el argumento en apoyo del reciente *lockout* patronal en el taxi sea que la acción de las multinacionales comporta “menos dinero para la economía local” o la “destrucción del tejido social”. Como la organización anarquista parece preocuparse poco por el desarrollo de las fuerzas productivas o por las potencias revolucionarias portadas por la clase trabajadora, todo el conflicto entre el ámbito del taxi, por el que toman abiertamente partido, y las plataformas VTC, se reduce a que estas últimas “inyectan millones de euros para competir (...) y destrozarse *los sectores bien regulados y estables*” (CNT-Taxi, 21/01/2019, énfasis agregado). Por cierto, que ese sector “bien regulado y estable” garantiza las mismas malas condiciones laborales a sus asalariados que las que son propias de las VTC, como la misma sección de taxi de CNT reconocía en una entrevista a *Todo por Hacer* (Todo por Hacer, agosto de 2018). A su vez, en fidelidad a su «socialismo pequeñoburgués», CNT se vanagloria de la hermandad de intereses entre trabajadores autónomos y

asalariados en las protestas del verano de 2018, a los que indistintamente ayudaron con sus cajas de resistencia (*ibidem*).

## Podemos

El partido político Podemos, el único de todos los mencionados en este análisis con representación parlamentaria nacional y autonómica, hizo causa propia del conflicto entre el sector del taxi y las empresas VTC. Su defensa cerrada del primer fragmento del capital social total frente al segundo le sirvió para que algunos taxistas madrileños hiciesen campaña gratuita a favor de su candidata en las autonómicas de la región, Isabel Serra. Más allá de su programa para las elecciones del 10 de noviembre (Podemos, 2019), no existe ningún documento en el que se recoja el posicionamiento concreto de la organización en esta materia. Y en aquel, en su punto número 20, sólo se destaca la necesidad de que las administraciones cooperen para trabar el progreso de las VTC (vía separación temporal y espacial de su servicio respecto del taxi) y prolongar un poco más la agonía del pequeño capital ampliando licencias y cargando en el Estado parte del coste de su transformación tecnológica.

Allí donde falta el contenido, siempre queda el relato. Es por ello que todo el interés que despierta el posicionamiento de Podemos<sup>15</sup> se circunscribe a su dimensión comunicativa, al modo en que el mensaje se transmite. Podemos apuesta por resituar los términos del debate, presentán-

---

15. Tomamos como referencia el vídeo publicado en la página de Facebook de la organización: <https://www.facebook.com/ahorapodemos/videos/rafa-mayoral-te-explica-el-conflicto-del-taxi/477643256101095/>

dolo como una pugna entre democracia y un algo indefinido pero que puede catalogarse como ‘tiranía de las transnacionales’. Este marco de los derechos sociales y la voluntad popular objetivada en las instituciones democráticas le es mucho más cómodo al partido liderado por Pablo Iglesias. El argumento toral gira en torno al supuesto carácter público del taxi, en tanto que sector regulado por las administraciones locales, amenazado por unas Uber y Cabify que pretenden pasar por encima de la voluntad democrática e imponer su propia norma en la movilidad intra e interurbana. Y ello, además, sin pagar impuestos en España. Por vía del discurso, el progreso tecnológico que las aplicaciones de movilidad representan frente al atávico modelo de negocio del taxi, se resignifica como una precarización de los derechos laborales, un “tatcherazo” (sic) a un sector público sólido y bien regulado.<sup>16</sup>

En un vídeo de apenas dos minutos, el partido nacido en el campus de Somosaguas de la Universidad Complutense de Madrid aglutina, condensa y relaciona todos los argumentos que, alternativa o simultáneamente, el resto de organizaciones aquí concernidas desarrollan: servicio público; monopolio; ataque a los derechos sociales; precarización del trabajo. Ninguna de ellas ha mostrado hasta la fecha afinidad programática alguna con Podemos. Pero

---

16. No es baladí que en este ejercicio de *framing*, de imponer una interpretación de la realidad en base a remarcar ciertos aspectos de la realidad frente a otros con fines de persuasión, Podemos recontextualice específicamente el progreso tecnológico que introducen las aplicaciones Uber y Cabify como precarización laboral. Hasta en su mismo discurso revela que es incapaz de remontarse más allá de las formas enajenadas en que se despliega la productividad del trabajo social, es decir, que vive atrapada en el fetichismo de la mercancía y el capital.

todas tienen en Podemos el espejo en el que mirarse, y ver su propia realidad, para bien o para mal: allí, el triunfo del discurso sobre los postulados políticos; aquí, el hundimiento de unos postulados que, al confrontarlos seriamente con la realidad, no revelan ser más que discurso.

## Partido Comunista de los Pueblos de España (PCPE)

La toma de posición del PCPE que su prensa oficial recoge (Partido Comunista de los Pueblos de España, 17/08/2018), presenta por primera vez el conflicto entre el taxi y las empresas de VTC desde el marco de las teorías del capital monopolista; interpretación, por cierto, que comparte con otras organizaciones, algunas cercanas a su línea política (como el PCOE), y otras, muy distantes, como ocurre con Corriente Roja.

Para el PCPE, no hay duda: Uber y Cabify ejercen una competencia desfavorable que lleva a la ruina a los ‘pequeños autónomos’. Y el Estado, a su turno, prioriza “los intereses de las multinacionales frente a los sectores públicos, pequeños autónomos (sic) y trabajadores” (*ibídem*). De donde cabe colegir que la acción política que se propone es la de forzar al Estado a una regulación restrictiva que evite que esos ‘monopolios’ arrasen con el pequeño capital y desarrollen la productividad del trabajo en el ramo del transporte sobre la base de una suficiente concentración y centralización del capital. Para dar remate a su toma de posición, el PCPE llama a la solidaridad con los ‘pequeños autónomos’ de toda la clase obrera, al tiempo que condena la explotación de los taxistas asalariados que esos mismos ‘pequeños autónomos’ ejercen<sup>17</sup>.

---

17. Como se vio más arriba, el grado de concentración del capital en el ámbito del taxi es muy

Allí donde el pequeño capital predomina, la izquierda debe de aplicar ímprobos esfuerzos para separar al empresario del trabajador; precisamente, porque está tan lejos de comprender de dónde nace esta distinción (la relación misma entre trabajo asalariado y capital), como lo está de romper con las inversiones en la conciencia propias del modo de producción capitalista, que hacen del explotador un, llamémosle así, ‘trabajador de la explotación’. Tan pronto como se cae en la cuenta de que tanto el empresario como su obrero son trabajadores, desaparecen de la vista esos pruritos obreristas y, con ellos, las formas de explotación a las que los primeros someten a los segundos.

## Partido Comunista Obrero Español (PCOE)

La interpretación del conflicto taxi – VTC desde el prisma del capitalismo monopolista encuentra su expresión acabada y definitiva en el comunicado del PCOE a colación del mismo, con todas sus antinomias y absurdos. Uber y Cabify son monopolios participados por el imperialismo de países como Estados Unidos (Goldman Sachs) o Japón (Rakuten). Y, claro, el Estado burgués se ha fusionado con estos monopolios para borrar de la faz de la tierra el “taxi pagado por el pueblo” (PCOE, 31/07/2018), para aplicar ‘un ERE’ (sic) al sector del taxi.

Hablar de Expedientes de Regulación de Empleo en un sector ampliamente dominado por el pequeño capital revela una pretensión un tanto burda de resignificar

---

bajo, así que no puede ir a buscarse al empresario explotador de los taxistas asalariados fuera de esos pequeños empresarios que acumulan entre dos y cinco licencias.

discursivamente el fenómeno en cuestión, de marcar una línea de acción política contraria al interés genérico de la clase obrera poniendo en una relación exterior determinaciones de la relación social capitalista (superpoblación obrera relativa, de un lado; reproducción y absorción de los pequeños capitales, por el otro) que son y deben ser perfectamente discernibles. Pero el PCOE llega todavía más lejos, al punto de invertir los postulados básicos de la teoría en virtud de la cual toma partido en la pugna taxi – VTC. Así, pese a que Uber y Cabify son ‘monopolios’, como ha quedado dicho, estos “apuestan por el desarrollo tecnológico” porque “necesitan agudizar la explotación” (*ibídem*). Punto por punto, esto es un absurdo lógico que viene a sacar de quicio, bien al PCOE, bien a la teoría del capital monopolista sobre la que aquel asienta su acción política.

Siguiendo la línea abierta por Hilferding y continuada por Lenin, el capital monopolista es lo inmediatamente contrario a la plusvalía relativa y a la “apuesta por el desarrollo tecnológico”. Su ganancia extraordinaria no procede de la explotación incrementada de la fuerza de trabajo vía las mejoras técnicas y tecnológicas, sino por el dominio absoluto que ejerce en una rama o un conjunto de ramas de la producción y que le posibilita fijar a placer el precio de las mercancías; precio que, evidentemente, habrá de situarse por encima del precio de producción para que exista tal ganancia extraordinaria. En la forma concreta de capitales monopolistas, fragmentos del capital social total se evaden de su responsabilidad genérica de desarrollar las fuerzas productivas del trabajo social; los beneficios incrementados de esos capitales individuales monopolistas no brotan de la mayor productividad laboral.

Por consiguiente, o Uber y Cabify son monopolios que ponen en riesgo hasta la reproducción misma de los capitales que se relacionan en la circulación con ellos (empresas operadoras de VTC), al fijar precios por encima del precio de producción, lo que no parece ser el caso; o son simplemente capitales normales suficientemente concentrados que pueden apropiarse de la tasa general de ganancia, es decir, que por ser la suya una escala de producción internacional, gozan de una capacidad de valorización *normal*. Lo que el PCOE hace pasar por la quintaesencia de la crítica al modo de producción capitalista, no es sino la forma concreta que adopta en la acción política las representaciones invertidas propias de la circulación del capital. ¿Y qué puede esperar la clase obrera de una organización que no es capaz ni de ser consecuente con los postulados, por ideológicos que sean, de las teorías que sustentan su praxis?

### Corriente Roja (CR)

Corriente Roja ofrece el mismo batiburrillo de ideas y planteamientos políticos ya visto en las anteriores organizaciones; sólo añade a esa *boutade* algunos matices. Puesto que la lucha del taxi es la lucha de todos los trabajadores “contra los procesos de desregulación de derechos” (Corriente Roja, 28/01/2019), no cabe sino el apoyo del conjunto de la clase obrera a sus demandas. Demandas que, por cierto, son “justas”; cabe entender, ajustadas a los intereses del pequeño capital al que Corriente Roja pone voz. Palabras altisonantes al margen, la verdadera contribución de Corriente Roja al conflicto es su reivindicación de la “municipalización” del taxi para enfrentar los envites de Uber y Cabify, el capital “más carroñero y precarizador”

(Corriente Roja, 31/01/2019). Ello hará del taxi un servicio “realmente público”, dotado de su propia plataforma tecnológica.

Esta reivindicación no deja de tener su interés, puesto que viene a expresar del modo más craso la voluntad política de esta organización de revertir el curso de la acumulación del capital en el sector del transporte intraurbano: ahora que el desarrollo de la productividad del trabajo social permite que capitales individuales normales puedan competir de tú a tú con capitales de baja capacidad de valorización sin sucumbir en el proceso, Corriente Roja pretende blindar al pequeño capital tecnológicamente obsoleto cargando sus costes de producción al Estado; ahora que el avance de las plataformas tecnológicas de movilidad comienza a integrar al sector del taxi (El País, 11/07/2019) junto con patinetes eléctricos, VTC y otras soluciones, Corriente Roja quiere abstraer a tal sector del proceso de concentración del capital<sup>18</sup>, dotándole de su propia y excluyente tecnología móvil de contratación del servicio.

### Izquierda Revolucionaria – El Militante

La “municipalización” del taxi en tanto que servicio público no es patrimonio exclusivo de Corriente Roja. El resto del

---

18. Poca duda cabe albergar de que la integración en las plataformas de diferentes soluciones de movilidad, terminará por suscitar en el taxi un proceso de concentración del capital de carácter similar al vivido en las operadoras de VTC. Free-Now, la aplicación por antonomasia en el Estado español para contratar taxis, está ya abogando por la flexibilización horaria y de tarificación, de un lado, y la homogeneización normativa a nivel estatal en la concesión administrativa de licencias y la regulación del servicio (eldiario.es, 09/10/2019), del otro.

trotskyismo la comparte también. En la prensa de Izquierda Revolucionaria, la solución propuesta para la resolución del conflicto se asemeja bastante a aquella. Lo que ocurre en este caso concreto es que, tal vez a sabiendas de que el taxi ya está municipalizado, pues la gestión de las licencias corre a cargo de los municipios, este nuevo grupo propugna la conformación de “una empresa pública del taxi” que pueda recoger bajo su paraguas a los taxistas y el resto de trabajadores del sector (El Militante, febrero de 2019). Éste sería, a juicio de la organización, un paso más para mejorar las condiciones de los taxistas, “tanto de los asalariados como de esos autónomos que se desloman día a día para llegar a fin de mes”; el cual vendría precedido por un “marco laboral unitario” que regule y recoja “derechos iguales tanto para los asalariados como para aquellos que trabajan como verdaderos autónomos, es decir, *en la práctica como trabajadores*” (*ibídem*, énfasis agregado). Y se puntualiza este sinsentido: “un marco laboral que establezca un salario digno mínimo para todos los trabajadores del sector y una jornada laboral máxima de 40 horas a la semana, que progresivamente pudiera reducirse hasta las 35 horas”.

Resulta obvio que Izquierda Revolucionaria no conoce las determinaciones respectivas que van del pequeño empresario al trabajador asalariado, y que se resuelven en la posibilidad, o no, de apropiarse de una fracción, por pequeña que sea, de la plusvalía global extraída por el capital en su conjunto. Y si las conoce, las obvia a propósito. Así, pues, ¿en qué sentido se va a producir la igualación entre pequeños empresarios y trabajadores? Con gusto firmaban los pequeños capitalistas no emancipados de su trabajo ese “salario

digno mínimo” que le prometen desde *El Militante*, trabajando menos de 40 horas semanales. A costa de otros capitalistas, o del Estado mismo, podrá apropiarse de una ganancia extraordinaria prolongando el funcionamiento de su vehículo o la explotación de su licencia más allá de ese tiempo. Lo que se le está prometiendo al pequeño capitalista del taxi es una transferencia de plusvalía global a su favor sin que tenga que hacer nada. Pero esa ganancia extraordinaria sería también fuente de competencia entre taxistas, así que, tarde o temprano, la situación retornaría a su estado actual.

Por consiguiente, la segunda reivindicación de IR no se entiende sin la primera: sin la concentración de los medios de producción en el Estado, sin esa “empresa pública del taxi”, no hay modo ni manera de interferir en la forma en que los productores organizan autónoma y privadamente sus procesos de trabajo. Ni, por tanto, de someter a los taxistas autónomos a la reglamentación de su propia jornada laboral que se propone. Esta demanda de estatalización nos retrotrae al punto ya comentado más arriba, a colación de la “municipalización” argüida por Corriente Roja: en la forma concreta de la acción política de estos grupos, el capital social total pretende descargar a los capitales individuales de los costes necesarios para la transformación de sus procesos de trabajo tecnológicamente obsoletos, y dejarlos en mano del Estado (que, a su turno, los hace recaer sobre la clase obrera vía impuestos indirectos, como Luxemburgo (1975, cap. 32) puso de relieve).

Pese a su condición pretendidamente “radical” o “revolucionaria”, consignas de este cariz no expresan sino la impotencia del pequeño capital para plantar cara a los capitales suficientemente concentrados

que comienzan a absorberlo y a dominar un sector sobre el que antes ejercía derecho de veto en virtud de sus insuficientes capacidades de valorización (véase el apartado §2 de este trabajo). Puesto que el tiempo de reproducirse sobre sus bases materiales obsoletas terminó, el pequeño capitalista del taxi procura descargar en el Estado la responsabilidad de revolucionar tecnológicamente el sector, para tornarlo rentable. No hace falta grandes dotes de prognosis para saber que a la estatalización del taxi como la que aquí se demanda, seguiría una privatización del mismo en el curso de los años<sup>19</sup>.

## Izquierda Diario

Siguiendo con la línea reivindicativa propuesta por el trotskismo, los grupos e individualidades concitados en torno a la publicación *Izquierda Diario*, cuyos orígenes se encuentran en Argentina, en el Partido de los Trabajadores Socialistas (PTS), demandan la estatalización del taxi como forma concreta que adopta su pregonada “perspectiva independiente de clase que unifique las demandas de conductores de VTC, taxi y trabajadores de transporte de personas y mercancías en general” (*Izquierda Diario*, 23/01/2019). Así que tal perspectiva “de clase” no pasa más allá de un socialismo pequeñoburgués con barniz

19. Ejemplo palmario de esto que afirmamos puede verse en la producción científica. Luego de una fortísima concentración de medios de producción y fuerza de trabajo en manos del Estado, la productividad del trabajo científico se ha desarrollado lo suficiente como para que universidades y centros de investigación se conviertan en unidades de producción independientes, en productores privados y autónomos cuyo trabajo se desarrolla unilateralmente hacia el valor de cambio, es decir, cuya reproducción depende de la venta de la totalidad de los productos de su trabajo.

keynesiano. De hecho, el objetivo declarado de tal medida sería el “mantenimiento de los puestos de trabajo” (*ibídem*).

Una vez más, la izquierda se declara absolutamente incapaz e impotente de comprender las potencialidades revolucionarias que el capital porta en sí mismo, y que le conducen inexorablemente hacia su superación bajo la forma concreta de la acción política de la clase obrera. Así, frente al despliegue incesante de la productividad del trabajo social que el movimiento de acumulación del capital auspicia, sólo les cabe plantear a los trabajadores la *resistencia* y la *oposición*; postura que suele presentarse en forma acabada en la torpe consigna de “defensa del puesto de trabajo”. La pregunta sería, llegados a este punto: ¿es al trabajador al que pertenece y debe de pertenecer el puesto de trabajo? Resabios típicamente reaccionarios de una izquierda que tiene a las formas de producción medievales, con sus gremios y corporaciones, por todo referente en la organización social del proceso de metabolismo social.

## 6. Conclusiones

En el primer libro de *El Capital*, Marx hace una importante observación respecto del despliegue de la relación social capitalista y la lucha de la clase obrera por imponer una duración normal de la jornada de trabajo. Ante las transformaciones en las bases materiales del proceso de trabajo social, en aquellas industrias o sectores de la división social del trabajo revolucionados en primer término, se despierta en el capital “un ansia por la prolongación desmesurada y despiadada de la jornada laboral”. Y sigue, “el modo de producción material transmutado y las relaciones so-

ciales de los productores, modificadas correlativamente, generan primero las extralimitaciones más desmesuradas y provocan luego, como antítesis, el control social que reduce, regula y uniforma la jornada laboral con sus intervalos” (citado de Starosta y Caligaris, pág. 158). Salta a la vista inmediatamente el parangón posible que cabe hacer con la situación actual, en la que sectores como el transporte urbano, el reparto a domicilio o los servicios de trabajo doméstico están sufriendo una profunda transformación en su materialidad a raíz de la proliferación de la tecnología móvil digital (auspiciada por la nanotecnología), la computación y las telecomunicaciones.

En estos ámbitos del trabajo social revolucionados, se producen los mayores desmanes, se dan las formas de explotación laboral más brutales, con prolongación inaudita de la jornada laboral y recurriendo a todos los ardises posibles para remunerar a la fuerza de trabajo por debajo de su valor. Ahora bien, precisamente porque el capital social total no puede permitirse que capitales individuales se evadan por largo tiempo de su necesidad genérica de desarrollar las fuerzas productivas vía la extracción de plusvalía relativa, la clase obrera no se ha hecho esperar, y ha comenzado a imponer colectivamente la venta por su valor de la única mercancía de la que son propietarios, su fuerza de trabajo<sup>20</sup>.

---

20. Por caso, la plataforma de repartos Deliveroo tiene pendiente un macrojuicio en Madrid con sus *riders* (30/05/2019), acusada de mantener a estos como falsos autónomos y evitarse con ello el pago de sus contribuciones a la Seguridad Social. Otras sentencias particulares han sido emitidas ya, declarando la plena laboralidad de la relación entre tales plataformas y los mensajeros que las usan. También Uber tuvo en su día que enfrentar una sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que obligaba a quienes le

Pero en esta “guerra civil prolongada entre la clase obrera y la clase capitalista” (*ibidem*), las organizaciones de la izquierda española han decidido no jugar un papel en absoluto y dejar que las fuerzas inexorables del progreso social les pasen por encima de sus cabezas. En lugar de hacer de su acción política forma concreta de la lucha de clases que conduce a la clase obrera a vender por su valor la fuerza de trabajo y a establecer un grado normal de explotación de la misma, en lugar de reproducir y asir intelectualmente las leyes inmanentes de la producción capitalista y hacer de su praxis una forma concreta necesaria de realización de las potencias contenidas en el capital; ha convertido su programa en la carta de presentación de los intereses del pequeño capital y del pequeño capitalista en esta pugna, de las formas de explotación más burdas del trabajo social (*plusvalía absoluta*), de la regresión y la reacción, de la trabazón al despliegue de la productividad del trabajo. Han optado, en fin, por abrazar los postulados del socialismo pequeñoburgués.

Así se destaca del análisis planteado en este trabajo, y que toma como caso de estudio e ilustración el conflicto que ha involucrado al sector del taxi y las empresas VTC en España en los últimos tiempos. La amplia mayoría de las organizaciones de izquierda en España (al menos, las que poseen alguna relevancia social y capacidad de prédica), han hecho gala de posiciones propias del socialismo pequeñoburgués, ateniéndonos a la definición clásica que el mismo hicieran Marx y Engels en *El Manifiesto del Partido Comunista*; esto es, como defensa de la

---

prestaran servicio, a contar con una licencia específica para ello. Así se produjo la vertiginosa concentración de licencias VTC en España.

pequeña propiedad y las atávicas formas de producción frente al avance de las fuerzas del trabajo social. A su turno, al hacer traslación a las condiciones actuales de las definiciones allí dadas de las diferentes formas de socialismo, hemos insuflado nueva vida a aquellas categorías, recuperándolas para la reproducción ideal de la realidad contemporánea y demostrando que, aun más de siglo y medio después de la redacción de *El Manifiesto*, éstas guardan plena vigencia y capacidad descriptiva.

Ni el puro arbitrio ni la voluntad objetivada en las estructuras organizacionales de la izquierda (o aun la portada por la subjetividad de sus miembros) explican la presencia de tales contenidos reaccionarios en los programas políticos de aquellos grupos. En todo caso, en tal programa político se materializan o realizan potencias allende la voluntad abstractamente libre, que determinan asimismo tal voluntad. En este trabajo se argumenta que existen dos determinaciones básicas para explicar el posicionamiento abierto o solapadamente reaccionario de las organizaciones de izquierda. De un lado, la inversión en la conciencia de los agentes de la producción de la división de la plusvalía en sus diferentes formas concretas (ganancia, interés y renta), y su correspondiente personificación en sujetos diferentes; inversión que lleva a presentar al empresario como trabajador, como capital en movimiento o actividad frente a la mera posesión, elevada a la condición de *capital en tanto tal*. Y esta representación invertida ha de exacerbarse en aquellas esferas de la producción donde el pequeño capital predomina, precisamente, porque su monto insuficiente impide la completa emancipación del trabajo para su poseedor.

Diferencias puramente cuantitativas entre capitales se tornan en divergencias

cuantitativas en lo correspondiente a sus respectivas capacidades de valorización; y, de tal modo, el desplazamiento de los pequeños capitales por parte de capitales normales, es decir, suficientemente concentrados para apropiarse de la tasa media de ganancia, se presenta a la conciencia como la lucha de los “trabajadores” contra el “gran capital”. En el caso paradigmático de los conflictos taxi – VTC, la izquierda española no sólo no ha procurado poner en evidencia el carácter puramente aparental de esta inversión; sino que ha hecho bandera de esta misma representación invertida. Más que ponerse del lado del pequeño capital frente al despliegue de las potencias productivas del trabajo social, las organizaciones de la izquierda contemporánea en España se han convertido en los voceros ideológicos de los intereses del pequeño capital.

Ello se constata haciendo somero repaso de las posiciones esgrimidas por cada grupo a colación del conflicto específico antemencionado. Las posiciones de tres de los cuatro sindicatos referidos (Comisiones Obreras, Confederación General del Trabajo y Confederación General del Trabajo) no resultan en absoluto sorprendentes. Recordemos que ya Rosa Luxemburgo señaló, respecto del desarrollo técnico y tecnológico consubstancial al modo de producción capitalista, que las organizaciones sindicales propenderían a mostrar una posición contraria a todo perfeccionamiento o mejora. Argüía la revolucionaria polaca que, con ello, el sindicato encarnaría el interés de un grupo específico de trabajadores (los que perderían el trabajo o verían sus condiciones laborales deterioradas), pero en absoluto sería una postura “en interés de la clase trabajadora en general y de la emancipación de ésta (...), sino justamente en oposición a

toda renovación y en sentido reaccionario” (Luxemburgo, 2015, 29). Es decir, la acción política del sindicato es reaccionaria en virtud de su misma naturaleza, de la *forma sindicato* por sí. Es en la toma de posición de CNT donde se alcanza el paroxismo del cinismo pequeñoburgués propio del sindicalismo, pues se pretende fundar el reino de la libertad y la igualdad, pervertidas por la competencia desleal de Uber y Cabify, en las apariencias de la circulación mercantil.

Pero la postura de los grupos sedicentes comunistas, que debieran portar en su programa político “los intereses comunes a todo el proletariado” en las diferentes luchas nacionales, y “representar los intereses del movimiento en su conjunto” en cada una de las “fases de desarrollo por que pasa la lucha entre el proletariado y la burguesía” (Marx y Engels, 1987, 77), no se desplaza un milímetro de aquella que los sindicatos han puesto en solfa. A lo sumo, han pretendido dar un fundamento teórico más sólido a su acción política reaccionaria. Mientras que PCPE, PCOE y Corriente Roja atribuyen al capitalismo monopolista de Estado el desarrollo de la productividad del trabajo (lo que es una contradicción en los términos) y el desplazamiento por los capitales normales de los pequeños capitales, incapaces de competir contra un capital suficientemente concentrado y centralizado; los trotskistas de Izquierda Revolucionaria e *Izquierda Diario*, optan por hacer del taxi un verdadero monopolio estatal, como única garantía posible para “el mantenimiento de los puestos de trabajo” (*Izquierda Diario*, 29/01/2019) y consolidar un marco laboral unitario que recoja “derechos *iguales* tanto para los asalariados como para aquellos que trabajan como verdaderos autónomos, es decir, en la *práctica*

*como trabajadores*” (El Militante, febrero de 2019, énfasis agregado).

La acción que a la clase obrera prescriben estos grupos es la toma del poder de Estado para garantizar al pequeño capital aquello que por sí mismo no puede lograr, a saber: su supervivencia y reproducción ampliada. Su “socialismo” o “comunismo” se funda en la pequeña propiedad y, como tal, no puede tener sino una naturaleza reaccionaria. La acción política de estos grupos constituye la traslación perfecta a las condiciones materiales del siglo XXI del socialismo pequeñoburgués decimonónico.

## Agradecimientos

El autor consigna que no ha recibido financiación de ninguna institución para desarrollar y llevar a término esta investigación. El autor quisiera expresar su agradecimiento a los dos evaluadores anónimos que tomaron en sus manos la responsabilidad de revisar y valorar el texto, y cuyos certeros comentarios posibilitaron que el contenido del mismo fuese revisado y enriquecido en extenso. Asimismo, el autor desea agradecer encarecidamente a la *Revista Ctxt*, y su redactora-jefe en primer término, Mónica Andrade, por haber censurado la columna de opinión en la que abordaba buena parte de las cuestiones aquí tratadas. Sin su cínico proceder, este artículo nunca hubiese visto la luz.

## Bibliografía

Álvarez, Pepe (25/02/2019). Los robots deben de cotizar a la seguridad social, *El Confidencial*. Recuperado de: <https://>

blogs.elconfidencial.com/espana/tribuna/2019-02-25/robots-seguridad-social-cotizacion\_1845482/

Astarita, Rolando (2018). Reformismo y marxismo. En Guerrero, D.; Nieto, M. (eds.), *Qué enseña la economía marxista*. Barcelona, El Viejo Topo.

— (18/10/2014). Lógica del capital y marxismo revolucionario y humanista, Rolando Astarita [Blog]. Recuperado de: <https://rolandoastarita.blog/2014/10/18/logica-del-capital-y-marxismo-revolucionario-y-humanista/>

Barcelona en Comú (2015). Programa electoral. Municipales 2015. Recuperado de: [https://barcelonaencomu.cat/sites/default/files/programaencomun\\_cast.pdf](https://barcelonaencomu.cat/sites/default/files/programaencomun_cast.pdf)

Benítez, Isabel; García, Xavier (2019). Marx, el capital y la vida. *Historical Materialism BCN*. Barcelona, 28 – 30 de junio.

Comisiones Obreras – Andalucía (29/01/2019). Taxi – VTC: “CCOO reitera que siempre defenderá los intereses de los trabajadores de cualquier de estos sectores”. Recuperado de: [http://www2.fsc.ccoo.es/webfscandalucia/Sectores:Carretera:Actualidad:1048894--Taxis-VTC\\_\\_CCOO\\_reitera\\_que\\_siempre\\_defendera\\_los\\_intereses\\_de\\_las\\_y\\_los\\_trabajadores\\_de\\_cualquiera\\_de\\_estos\\_sectores](http://www2.fsc.ccoo.es/webfscandalucia/Sectores:Carretera:Actualidad:1048894--Taxis-VTC__CCOO_reitera_que_siempre_defendera_los_intereses_de_las_y_los_trabajadores_de_cualquiera_de_estos_sectores)

Confederación General del Trabajo (05/02/2019). CGT denuncia el abuso de las empresas VTC en defensa de un servicio de taxi público y de calidad. Recuperado de: <http://cgt.org.es/noticias-cgt/notas-de-prensa/cgt-denuncia-el-abuso-de-las-empresas-vtc-en-defensa-de-un-servicio-de>

Confederación Nacional del Trabajo (21/01/2019). Comunicado de CNT-Taxi para explicar las razones de la huelga y nuestras exigencias legítimas. Recuperado de: <https://www.cnt.es/noticias/barcelona-comunicado-de-cnt-taxi-para-explicar-las-razones-de-la-huelga-y-nuestras-exigencias-legitimas/>

Confederación Nacional del Trabajo – Sección del Taxi (s/n). Quiénes somos. Recuperado de: <https://taxi.cnt.cat/seccion/quienes-somos>

Corriente Comunista Internacional (06/09/2012). La solidaridad humana y el gen egoísta. Recuperado de: <https://es.internationalism.org/cci-online/201209/3454/la-solidaridad-humana-y-el-gen-egoista>

Corriente Roja (05/07/2019). La nueva reconversión industrial y las salidas “utópicas”. Recuperado de: <https://www.corrienteroja.net/la-nueva-reconversion-industrial-y-las-salidas-utopicas/>

— (31/01/2019). Solidaridad con los taxistas en lucha. Recuperado de: <https://www.corrienteroja.net/solidaridad-con-los-taxistas-en-lucha/>

— (28/01/2019). Apoyemos la lucha del taxi. Recuperado de: <https://www.corrienteroja.net/apoyemos-la-lucha-del-taxi/>

EAE Business School (2018). *La productividad del trabajo y la conciliación laboral. Comparativa internacional, España y Comunidades Autónomas*. Recuperado de: [http://marketing.eae.es/prensa/SRC\\_ProductividadConciliacion.pdf](http://marketing.eae.es/prensa/SRC_ProductividadConciliacion.pdf)

El Confidencial (04/08/2018). La burbuja de la que no hablan ni taxis ni VTC: así funciona la reventa de licencias. Recuperado de: [https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2018-08-04/huelga-taxi-vtc-licencias-uber-cabify-unauto-fedetaxi-elite-taxi\\_1599537/](https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2018-08-04/huelga-taxi-vtc-licencias-uber-cabify-unauto-fedetaxi-elite-taxi_1599537/)

eldiario.es (01/11/2019). El caos de las apps del taxi: más de 30 aplicaciones diferentes en las grandes ciudades. Recuperado de: [https://www.eldiario.es/economia/uberizacion-trayectos-cerrado-comision-multinacionales\\_0\\_953654794.html](https://www.eldiario.es/economia/uberizacion-trayectos-cerrado-comision-multinacionales_0_953654794.html)

— (09/10/2019). La aplicación de los taxistas planea funcionar como Uber: subir y bajar precios en función de la demanda. Recuperado de: <https://www.eldiario.es>

es/economia/aplicacion-taxistas-propone-funcionar-Uber\_0\_950855407.html

— (30/05/2019). Deliveroo se enfrenta a un macrojuicio por sus repartidores en Madrid en una semana crítica para las plataformas. Recuperado de: [https://www.eldiario.es/economia/Deliveroo-macrojuicio-repartidores-Madrid-plataformas\\_0\\_904660234.html](https://www.eldiario.es/economia/Deliveroo-macrojuicio-repartidores-Madrid-plataformas_0_904660234.html)

— (23/01/2019). Claves para entender el conflicto entre los taxis y el VTC. Recuperado de: [https://www.eldiario.es/economia/Claves-entender-conflicto-taxis-VTC\\_0\\_798270846.html](https://www.eldiario.es/economia/Claves-entender-conflicto-taxis-VTC_0_798270846.html)

— (19/09/2018). La patronal de las VTC se alía con la UGT en plena batalla frente al taxi. Recuperado de: [https://www.eldiario.es/economia/patronal-VTC-UGT-batalla-frente\\_0\\_816119279.html](https://www.eldiario.es/economia/patronal-VTC-UGT-batalla-frente_0_816119279.html)

El País (11/07/2019). Desde hoy se pueden contratar taxis en Madrid y Valencia a través de Cabify. Recuperado de: [https://elpais.com/economia/2019/07/11/actualidad/1562835961\\_837320.html](https://elpais.com/economia/2019/07/11/actualidad/1562835961_837320.html)

El Salto Diario (18/05/2019). ¿Montamos una cooperativa de plataforma? Recuperado de: <https://www.elsaltodiario.com/economia/montamos-una-cooperativa-de-plataforma>

Hardt, Michael; Negri, Toni (2005). *Imperio*. Barcelona, Paidós.

Holloway, John; Zangaro, Marcela (2002). *Cambiar el mundo sin tomar el poder. El significado de la revolución hoy*. Barcelona, El Viejo Topo.

International Communist Tendency (15/06/2018). Human Nature and Communism. Recuperado de: <http://www.leftcom.org/en/articles/2018-06-15/human-nature-and-communism>

Íñigo Carrera, Juan (2013/2003). *El capital: razón histórica, sujeto revolucionario y conciencia*. Buenos Aires, Editorial Imago Mundi.

— (2012). Acerca del carácter de la relación base económica – superestructura política y jurídica: la oposición entre representación lógica y reproducción dialéctica. En Caligaris, G.; Fitzsimons, A. (eds.), *Relaciones económicas y políticas. Aportes para el estudio de su unidad con base en la obra de Karl Marx*. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires.

— (2007). *Conocer el capital hoy. Usar críticamente El Capital*. Buenos Aires, Editorial Imago Mundi.

— (1992). *El conocimiento dialéctico. La regulación de la acción en su forma de reproducción de la propia necesidad por el pensamiento*. Buenos Aires, Centro para la Investigación como Crítica Práctica.

Izquierda Diario (23/01/2019). Conflicto del taxi: ni uberización ni superexplotación. Recuperado de: <https://www.izquierdadiario.es/Conflicto-del-taxi-ni-uberizacion-ni-superexplotacion>

— (31/05/2017). Testimonio de un taxista asalariado: “Tenemos jornadas interminables y condiciones laborales precarias”. Recuperado de: [https://www.izquierdadiario.es/Testimonio-de-un-taxista-asalariado-Tenemos-jornadas-interminables-y-condiciones-laborales?id\\_rubrique=2653](https://www.izquierdadiario.es/Testimonio-de-un-taxista-asalariado-Tenemos-jornadas-interminables-y-condiciones-laborales?id_rubrique=2653)

Izquierda Revolucionaria (febrero de 2019). Los taxistas vuelven a la huelga y ocupan las calles. ¡Basta de precariedad laboral!, *El Militante*. Recuperado de: <https://www.izquierdarevolucionaria.net/index.php/estado-espanol/movimiento-obrero/11397-los-taxistas-vuelven-a-la-huelga-y-ocupan-las-calles-basta-de-precariedad-laboral>

Luxemburgo, Rosa (2015). *Reforma o Revolución*. Madrid, Akal.

— (1975). *La acumulación del capital*. Córdoba, Cuadernos de Pasado y Presente.

Marcuse, Hebert (1998). *El hombre unidimensional: ensayo sobre la ideología de la*

sociedad industrial avanzada. Barcelona, Ariel.

Marx, Karl (1980). *Teorías sobre la plusvalía: tomo IV de El Capital*. Volumen II. México, Fondo de Cultura Económica.

— (1980b). *Teorías sobre la plusvalía: tomo IV de El Capital*. Volumen III. México, Fondo de Cultura Económica.

Marx, Karl; Engels, Friedrich (1987). *El Manifiesto del Partido Comunista*. Madrid, Ediciones Endymión.

Mason, Paul (2016). *Postcapitalismo: hacia un nuevo futuro*. Barcelona, Paidós.

Mateo, Juan Pablo (2018). Teorías económicas, crisis y la crítica del reformismo. En Guerrero, D.; Nieto, M. (eds.), *Qué enseña la economía marxista*. Barcelona, El Viejo Topo.

Mattick, Paul (1965). Humanism and Socialism. *International Socialism* (primera serie), 22, pp. 14-18.

Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social (junio de 2019). Estadística de empresas inscritas en la Seguridad Social. Junio 2019. Recuperado de: <http://www.mitramiss.gob.es/estadisticas/Emp/Emp19-Jun/Resumen%20de%20resultados%20Junio%202019.pdf>

Partido Comunista de los Pueblos de España (17/08/2018). Defender al sector del taxi frente a los monopolios, *Unidad y Lucha*. Recuperado de: [http://unidad-y-lucha.es/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2838:defender-al-sector-del-taxi-frente-a-los-monopolios&catid=9&Itemid=102](http://unidad-y-lucha.es/index.php?option=com_content&view=article&id=2838:defender-al-sector-del-taxi-frente-a-los-monopolios&catid=9&Itemid=102)

Partido Comunista Obrero Español (31/07/2018). Los monopolios lo quieren todo. Ahora toca devorar a los taxistas. Recuperado de: <http://www.pcoe.net/actualidad1/actualidad-nacional/976-los-monopolios-lo-quieren-todo-ahora-toca-devorar-a-los-taxistas>

Podemos (2019). Programa de Podemos para un nuevo país. Recuperado de: [https://podemos.info/wp-content/uploads/2019/04/Podemos\\_programa\\_generales\\_28A.pdf](https://podemos.info/wp-content/uploads/2019/04/Podemos_programa_generales_28A.pdf)

Starosta, Guido (2012). El sistema de maquinaria y las determinaciones de la subjetividad revolucionaria en los *Grundrisse y El Capital*. En Caligaris, G.; Fitzsimons, A., *Relaciones económicas y políticas. Aportes para el estudio de su unidad con base en la obra de Karl Marx*. Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires.

Starosta, Guido; Caligaris, Gastón (2017). *Trabajo, valor y capital. De la crítica marxiana de la economía política al capitalismo contemporáneo*. Bernal, Universidad Nacional de Quilmes.

Todo por Hacer (Agosto de 2018). Entrevista a la sección del taxi de Barcelona. Recuperado de: <https://www.todoporhacer.org/entrevista-cnt-taxi/>

Torres López, Juan (20/06/2010). La crisis, una estafa detrás de otra. Sin Permiso. Recuperado de: <http://www.sinpermiso.info/textos/la-crisis-una-estafa-detrs-de-otra>

