

Extract of Viento Sur

<https://vientosur.info/spip.php?article14509>

Uberización. Entrevista a Sarah Aldelnour

# ¿Una vuelta al siglo XIX?

- solo en la web -

Publication date: Lunes 7 de enero de 2019

## **Description:**

En esta entrevista, Sarah Aldelnour aborda el tema de las y los *falsos autónomos/as* sometidas a las grandes empresas o plataformas (Amazón, Urber...), y cómo entroncan con el proyecto neoliberal.

---

Licencia de Creative Commons BY - NC- ND Viento Sur

---

**Al leer tus artículos, entendemos que las iniciativas auto-empresariales tiene como causa y consecuencia la destrucción del modelo del Estado de Bienestar. ¿Nos puede dar una cronología de los acontecimientos y las opciones políticas que nos hicieron pasar de un Estado protector a un Estado responsabilizador? ¿De qué manera el Estado, al redefinir su ámbito de acción desde la década de 1980, ha estimulado esta transformación?**

**Sarah Abdelnour.** Globalmente, hay un punto de inflexión, reconocido por muchos historiadores y sociólogos, entre finales de los años 70 y comienzo de los 80. Es un punto de inflexión liberal que se acopla a la *crisis* y el aumento del paro. Desde el prisma específico del estímulo a la creación de empresas, el punto de inflexión tuvo lugar en 1976. Después de tres décadas de estructuración del trabajo asalariado y expansión del Estado de bienestar [los treinta gloriosos], se rompe esa tendencia y se pasa a una lectura mucho más liberal centrada en la gestión individual para responder a las dificultades sociales. En 1976, bajo Raymond Barre y con Alain Madelin, [en Francia] se creó el primer mecanismo de ayuda para la creación de empresas por la gente en paro: el ACCRE [Ayudas a la gente en paro que crea o recupera empresas] .

A partir de entonces, esta ayuda integra un arsenal de políticas públicas de empleo y de lucha contra el desempleo. Se convierte en una herramienta de consenso, utilizada indistintamente tanto por la derecha como por la izquierda en el gobierno. Esta dimensión consensual opera mediante el la puesta en pie de una retórica empresarial propia de la familia económica y política del liberalismo, pero también revistiéndole muchas veces de argumentos sociales. El razonamiento es que la creación de empresas será beneficiosa para las personas con dificultades para acceder a un empleo; sobre todo para quienes no disponen una graduación académica alta. Este punto de inflexión, que va más allá de Francia, continúa vigente, tal y como lo demuestra la persistencia del ACCRE.

En los años 2000 se franquea una nueva etapa con una imagen de empresario/a que se hace cada vez más popular. En los años 1970, la atención se centró en los ejecutivos o trabajadores calificados en paro de quienes se pensaba que tenían recursos para establecer una empresa, entendida como una empresa que contrataba personas. El punto de inflexión hacia iniciativas auto-empresariales abrió una nueva etapa: es la persona desempleada quien debe hacerse cargo de sí misma y crear su propio empleo para no depender de las ayudas sociales. De ese modo, se plantea una alternativa a la lógica de la asistencia social. Partiendo de la idea que a las clases populares les gusta ser emprendedoras, se plantea que creen sus propio *negocio* para no depender de las ayudas. Y a partir de ahí se modifican los objetivos de los dispositivos que antes estaban destinados a un público más restringido.

Los dispositivos se extienden a todo el mundo que necesite un ingreso adicional. Junto a Anne Lambert, que investiga los mecanismos para acceder a la propiedad, identificamos la misma cronología en este ámbito. Tras algunos decenios de planificación, en los que la construcción [de vivienda] se daba bajo el auspicio del Estado, en los años 1970 se observa un punto de inflexión, cuando se comienza a elogiar la pequeña propiedad individual.

En los años 2000 se da un nuevo paso: acceder a una propiedad estaría al alcance de gente con ingresos muy bajos, a través de préstamos de interés cero, en áreas en las que la vivienda no es muy cara. Pasamos de una lógica colectiva a un modelo más individual dirigido a sectores específicos de la población. Desde 2005, ante las dificultades para insertarse en el mercado laboral, esta lógica se extiende a todo el mundo y se ensalza lo que es todo un modelo de integración social a la *americana*: la empresa para uno mismo.

**¿Por qué y hasta que punto tienen interés las empresas en desarrollar iniciativas auto-empresariales en detrimento del modelo salarial tradicional?**

**Sarah Abdelnour:** Esto no se ha presentado oficialmente como una herramienta al servicio de las empresas, sino

como una herramienta para favorecer el poder de compra y la libertad de empresa. En la práctica, está claro que [la subcontratación] se convierte en una herramienta útil y muy utilizada por las empresas para contratar y despedir sin tener que pasar por las formalidades relacionadas al contrato laboral, tales como la indemnización por despido o el pago de las cotizaciones empresariales. La mano de obra circula sin trabas. En parte, las cotizaciones sociales las pagan las y los trabajadores. Ahora bien, con las ayudas (en particular el ACCRE), apenas pagan cotizaciones durante varios años, lo que significa menos ingresos para el Estado. Y en lo que respecta a las cotizaciones empresariales, éstas desaparecen.

Hoy en día el poder zafarse de la legislación laboral resulta beneficioso, al menos a corto plazo. La historia económica muestra que no está nada claro que a largo plazo sea mejor tener una mano de obra barata y que cambia a menudo. En determinados momentos, los economistas también dicen que fidelizar la mano de obra es bueno para que las empresas tengan trabajadores calificados y con experiencia.

No hay una idea acabada al respecto: la lógica salarial también ha dado lugar a un modelo paternalista con relaciones muy asimétricas entre personas asalariados y empleadoras. En cualquier caso, la teoría económica no es concluyente, sigue la corriente. Cuando la empresa externaliza se revaloriza, y viceversa. La economía no ha zanjado la cuestión, por lo que se observan ciclos históricos de externalización y después de integración. Por otra parte, actualmente en Estados Unidos una plataforma se presenta como anti-Uber: da estabilidad a la mano de obra, estimando que será más eficiente sin costar más. Otras plataformas se las arreglan para utilizar ambas, es decir, para hacer políticas de fidelización de la mano de obra a la vez que evitar las cotizaciones sociales.

Cuando llegan nuevas plataformas, y este es el caso en todos los países, comienzan con políticas para atraer mano de obra y animar a trabajar para ellas de forma regular. Al comienzo, siempre hay sistemas de primas, basados en la cantidad de desplazamientos realizados durante el día, de trayectos realizados durante la semana. Se trata, sin duda, de una política de fidelización, al mismo tiempo que desarrollan una política ultra-agresiva en el mercado. Esto es lo que los hace bastante perversos: logran beneficiarse de la fidelización sin jugar el juego del derecho laboral.

**A menudo se dice que disponer de una empresa unipersonal constituye una nueva libertad para el individuo, una libertad para trabajar más allá de las restricciones del trabajo asalariado. ¿No hay una contraparte o una paradoja aquí? Robert Castel explicó que el neoliberalismo se estableció cuando el trabajo ocupó por completo la vida de las personas, ¿qué piensas?**

**Sarah Abdelnour:** Primero no debe olvidarse que este estatus (empresa unipersonal) se presenta como una liberación de las constricciones del trabajo, especialmente las de la gran empresa. Sin embargo, una gran parte de quienes desarrollan iniciativas auto-empresariales nunca han participado en el proceso de creación de una empresa, nunca tuvieron un proyecto, una idea. Buscan trabajo y se les dice "puedes hacer esta actividad para nosotros, pero es más fácil si te pagamos como empresa unipersonal".

Esto afecta a más de la mitad de las personas que entrevisté y que buscaban empleo. De la treintena de personas que entrevisté, solo dos tenían planes para crear una empresa. Una de ellas creó una empresa de cuidados estéticos a domicilio. De hecho, trabaja para sí misma, busca su clientela. Lo que hace de la peluquería a domicilio una actividad reducida.

También entrevisté a un profesor de teatro para un ayuntamiento; nunca quiso montar su propia empresa. Es actor y busca conseguir el estatus de intermitente [en el sector del espectáculo]. Lo habría hecho si le hubieran pagado. Así que hay muy poca creación de empresas con un proyecto y una idea. Sin embargo, existe una forma de autonomía en el trabajo que puede estar presente, incluso en una situación de trabajo asalariado disfrazado. Hay menos control sobre los horarios, la presencia física es menos necesaria... Esto está muy presente en los comentarios de las y los empresarios individuales.

Paradójicamente, se sienten más libres para organizar su trabajo de la forma que quieran cuando se les paga por trabajo realizado. Esto es interesante, porque todos mis entrevistados me dijeron "me organizo como quiero". Lo que es totalmente falso, en el sentido de que cuando se les pregunta cómo se organizan durante la semana, están muy limitados por los horarios de las empresas con las que trabajan, por el hecho de que, como se les paga por trabajo realizado, se sienten obligados a trabajar mucho. Estamos en lo que Foucault dice sobre las empresas que pasaron de un orden organizado por el Estado a sociedades de autocontrol. Uno de mis entrevistados me dijo "si no nos auto-disciplinamos, vamos derechos al desastre".

Cuando me dijo que se estaba auto-organizando como le daba la gana, le pregunté en concreto si se planteaba no ir a trabajar determinados días, a lo que respondió de forma negativa. Esta es la interiorización real de la responsabilidad. Esto se traduce en una inmersión bastante permanente en una lógica de mercado, es decir, cada vez que no se trabaja no se está remunerado. Es la ley del trabajo autónomo.

La remuneración está indexada al tiempo al trabajo de forma más estricta que en el trabajo asalariado, que puede entenderse como la invención de una leve desconexión entre el tiempo trabajado y la remuneración; por ejemplo, con las vacaciones pagadas. No se trata de trabajo asalariado por definición, porque no era así en la época de Marx, sino en lo que se ha convertido: la base de la protección social, los derechos, el derecho a las vacaciones. ¡A una persona asalariada se le paga el fin de semana! Y eso es lo que los trabajadores autónomos están perdiendo hoy en día: las personas que podrían estar en una situación asalariada pero que trabajan por cuenta propia pierden esta pequeña ventaja y se encuentran permanentemente sujetas al cálculo económico y a la mercantilización del tiempo.

Robert Castel señaló que la condición salarial hacía posible no estar preocupado permanentemente por ganar dinero, que se podía disponer de una pequeña tranquilidad. [En este nuevo modelo] La separación estricta entre el tiempo de trabajo y de descanso desaparece y la persona trabajadora está sujeta a un modelo que evoca el siglo XIX y la indexación estricta de lo que obtienen de su trabajo a lo que sufren en él. No pueden separarse. Actualmente estamos trabajando con colegas (como Pauline Barraud de Lagerie y Luc Sigalo-Santos) sobre las plataformas y el micro-trabajo en línea: es algo que se cuele en los pequeños intersticios de la vida cotidiana. Un entrevistado pasa sus trayectos en metro realizando pequeñas tareas para ganar unos céntimos.

Todo el tiempo libre puede ser mercantilizado. Este es el diagnóstico que también se hizo para Airbnb: si el apartamento queda libre una noche, se intenta que sea rentable. Airbnb se ha vuelto cada vez más profesional, y los grandes propietarios que poseen grandes edificios los alquilan, convirtiéndolos en hostelería informal. Siempre encontramos incentivos para mercantilizar el tiempo muerto, para convertir cualquier objeto no utilizado en una fuente de ingresos potencial. El mercado está muy presente en las empresas unipersonales. Los conductores de VTC [Uber, Cabidy...] nos dicen que es difícil parar, siempre que están conectados a la aplicación ven posibles fuentes de dinero que se activan...

Algunos conductores nos dicen que están colgados del teléfono de forma enfermiza, que todo el día están esperando que les salga un buen trayecto, que tienen problemas para desconectarse porque están esperando un viaje a un aeropuerto cuando no han hecho más que malos trayectos. Lo que aquí tienen de virtuoso las normas es que se establecen colectivamente, que el tiempo de trabajo está regulado. Ello obliga a distanciarse de la búsqueda de dinero. No se trata de correr tras grandes sumas de dinero, sino de céntimos: por ejemplo, cinco céntimos para completar un cuestionario en línea. Estos cinco céntimos suponen un salario por hora muy bajo, muy por debajo de las conquistas de la legislación laboral; así de simple.

**A menudo te hemos escuchado hablar sobre Marx, especialmente en una entrevista en *Libération* donde mencionaste el "Marxismo 2.0". La asociación entre la iniciativa auto-empresarial y Marx no es obvia, ¿cómo llegaste a analizarlo en tu investigación?**

**Sarah Abdelnour:** ¡ La teoría de Marx tiene virtudes para pensar los mecanismos de trabajo actuales, especialmente cuando se aborda la noción de valor: cómo se produce el valor y cómo se distribuye. Un debate que a menudo se pasa por alto cuando se trata de chóferes VTC. La retórica política actual es afirmar que Uber "les ofrece trabajo", especialmente a los jóvenes de las ciudades. Es un discurso que tiene eco en Francia y que también se ha expandido en Estados Unidos. En la misma línea, durante la campaña presidencial, Macron dijo que permitía a estos jóvenes adquirir una "dignidad a través del trabajo".

En *última instancia*, el trabajo se presenta como un *regalo* que las empresas hacen a las y los trabajadores. Es bastante fácil sentirse tentado por este tipo de discurso, que define un particular *sistema laboral*. Pero no olvidemos cómo se distribuye el beneficio generado por este trabajo. El interés de referirse a Marx es para poner en su sitio lo que tiene que ver con la generación de beneficios a través del trabajo y la distribución de ese beneficio. Cuando se observa la riqueza del hombre más rico del mundo, Jeff Bezos, viendo que utiliza el micro-trabajo a escala internacional, esto nos plantea interrogantes. Es interesante ver que estas tareas se pagan cinco céntimos por un trabajo solicitado por la empresa y que requiere esfuerzos.

Sabemos que desde la década de 1980, las desigualdades en la distribución de la renta entre capital y trabajo siguen aumentando ampliamente. Además, el último trabajo de Piketty muestra que el patrimonio mundial pasa cada vez más de lo público a lo privado. Estas son las cosas que hay que retener de este sistema.

**Si nos situamos del lado de la práctica y la investigación sociológica, ¿en qué medida el surgimiento de la iniciativa auto-empresarial en los últimos treinta años ha sacudido la práctica de las y los sociólogos?**

**Sarah Abdelnour:** Nos enfrentamos a una nueva generación de personas que trabajan por cuenta propia que están siendo gradualmente identificadas, lo que plantea algunas preguntas. Antes teníamos estudios sociológicos sobre los autónomos, pero era muy diferente. Se abordaban desde el prisma familiar y del patrimonio porque muchas empresas se transmitían, mientras que las empresas unipersonales a menudo no provienen de familias de trabajadores autónomos. Por tanto, es cierto que debemos modificar nuestro esquema de análisis. Los sectores de actividad ya no son los mismos, tampoco las familias de origen. De forma clara, las características sociales y las condiciones de vida y de trabajo de estos nuevos trabajadores y trabajadoras independientes no son las mismas que las de sus predecesores.

Ante todo, esto cuestiona nuestras prácticas de investigación en relación con una sociología del trabajo que solía situarse en las empresas. Ahora todo está mucho más fragmentado. No siempre sabemos dónde ver, observar, encontrar a estos auto-empleados. Eso plantea una pregunta algo más *teórica* sobre qué es el trabajo asalariado. ¿Deberíamos hablar del trabajo asalariado como un *modelo perdido*? Eso sería bastante normativo. Hay debate entre sociólogos que trabajan sobre los autónomos. ¿Existe todavía, en el trabajo autónomo, alguna forma de emancipación en relación con el trabajo asalariado?

Si se adopta la definición marxista *original* del trabajo asalariado, se define en esencia como una relación de desigualdad y dominación entre la persona trabajadora y la poseedora. ¿Pero debemos mantener esto como la base de la definición principal de trabajo asalariado? Al adoptar esta definición marxista clásica (y no actualizada) del trabajo asalariado, algunos sociólogos dirán que el autoempleo puede ser un tipo de emancipación. Pero estos sociólogos se fijarán más en el trabajo autónomo relativamente cualificado y *organizado*. Por ejemplo, las cooperativas de actividad y de empleo que pueden ser espacios de reinención frente a un trabajo asalariado que se considera demasiado vertical.

Personalmente, incluso si soy sensible a estas cuestiones, tiendo a ubicarme en otro enfoque, como el de Robert Castel, quien dice que el trabajo asalariado ha cambiado en gran medida. Ya no es exactamente el campo de la explotación como dijo Marx. A lo largo del siglo XX, el trabajo asalariado también se ha convertido en un campo de

logros sociales, el eje alrededor del cual se ha organizado nuestra protección social. Perder el trabajo asalariado es también perder todo eso. A veces, ambos enfoques se contradicen entre sí. Las lecturas de Castel y Friot, de las que me he nutrido, también tienen algunos fallos: se tiende a defender un modelo antiguo, especialmente debido a las relaciones políticas actuales, mientras que, a pesar de estos logros, el trabajo asalariado sigue siendo portador de desigualdades. Así pues no hay que continuar defendiendo el trabajo asalariado como el modelo más emancipador y debemos permitirnos concebir otras cosas.

Sería necesaria una solución que combinara el hecho de poner a las y los trabajadores un poco más al abrigo de las relaciones de dominación directa que pueden existir en la condición salarial, mientras que se piensa en algo que salga más de un capitalismo que tiene una división muy estricta y a menudo desigualitaria de la distribución del valor y de la toma de decisiones.

Por lo tanto, debemos proteger las conquistas de la condición salarial y a la vez no caer en la visión anacrónica del trabajo asalariado de Marx, que hoy en día sobrevaloraría al trabajador o trabajadora independiente. Considerar que por el hecho de controlar su proceso de producción cada persona se emanciparía a sí misma sería una mala lectura de lo que está sucediendo actualmente. La renovación del trabajo autónomo está, por lo tanto, al servicio de las empresas que abusan de él, y sería un error de enfatizar la *autonomía* de las y los trabajadores autónomos.

**¿Cuál es el papel de la CEE/UE en la difusión de semejantes modelos? ¿Las iniciativas en Francia han sido más endógenas o impuestas por la Comisión?**

**Sarah Abdelnour:** La iniciativa auto-empresarial es sin duda una salida europea para responder al desempleo y a la crisis del poder adquisitivo. ¡ Sin embargo, a primera vista, el marco europeo no es absolutamente necesario para entender lo que ha ocurrido en Francia. Lo que sucedió en 1976 en Francia (fecha de partida para el desarrollo de dispositivos para el iniciativa auto-empresarial) no parece provenir de exhortaciones comunitarias. Este modelo, y más generalmente el de la pequeña empresa, son ideas históricamente ancladas en la derecha liberal francesa. Podemos agregar a ello el deseo de crear un modelo *a la americana*, especialmente en un contexto de guerra fría y de oposición entre este modelo y el bloque soviético.

Sin embargo admito que no he investigado a nivel europeo, y podría tener una respuesta algo diferente si estudiara este marco. En cualquier caso, durante la realización de mis entrevistas, no he notado una omnipotencia de Europa sobre las políticas de iniciativa auto-empresarial implantadas en Francia. En torno a las políticas aplicadas en Francia al ¡ respecto, no percibí la mano de la UE, ni en términos de control ni de incentivos.

Sin embargo, hay una cierta homogeneidad en muchos países europeos. Ha habido esquemas similares en otros países de Europa, como Alemania o el Estado español; pero el proceso de acercamiento gradual en torno a esta cuestión se da más a través de la implementación de evaluaciones comparativas y otras técnicas de armonización. Además, probablemente pueda jugar un papel la existencia de afinidades electivas entre los países miembros y la Comisión ¡. Pero ya digo, no creo que mi respuesta sea muy clara en este tema.

En mi opinión, hay algo más difuso y simbólico, como la formación homogénea de una élite política y económica, lo que significa que estas políticas se llevan a cabo en todas partes, más que por constricciones *directas* impuestas por la UE.

**Desde una perspectiva marxista, ¿qué medios o reformas permitirían auto-emanciparse a este nuevo proletariado?**

**Sarah Abdelnour:** A pesar de todo, los trabajadores y trabajadoras de las plataformas llevan organizándose e

impulsando iniciativas colectivas desde hace algunos años. Lo que es interesante, porque se han dado de forma rápida, aun cuando la organización laboral de este sector podría hacernos pensar lo contrario: un sector fragmentado, a menudo joven, de baja remuneración y sin marcos de discusión o de regulación colectiva. Por ejemplo, en Estados Unidos, en el "[Mechanical Turk](#)" que es una enorme plataforma de micro-trabajo propiedad de Amazon, han tenido lugar movilizaciones, en especial para exigir ser pagados a intervalos más regulares. También existen aplicaciones de clasificación de las plataformas por parte de los trabajadores, creadas por estos últimos, que permiten sancionar a los malos pagadores.

Junto a Sophie Bernard (socióloga del trabajo), hemos estudiado las movilizaciones de los conductores VTC. Las movilizaciones se estructuraron realmente e incluso se constató el acercamiento entre una organización de conductores con el sindicato UNSA, y otra con *Force Ouvrière*. También se hicieron llamamientos a los sindicatos tradicionales para que apoyen a los VTC. La primera asociación profesional de VTC se colocó de inmediato en la esfera de la UNAS (Unión Nacional de Sindicatos Autónomos, formada por cinco organizaciones sindicales no confederadas, ndt) aunque éste es un sindicato bastante *autónomo* que difiere de los sindicatos tradicionales.

En los argumentos de estas asociaciones profesionales de conductores se da incluso un discurso cercano al sindicalismo asalariado, como la defensa de un Estado social, la crítica al hecho de que Uber no pague sus impuestos en Francia y la crítica de la destrucción del Estado protector. Algo que antes apenas se oía entre la gente autónoma.

Por lo tanto, existe la defensa de un modelo social por parte de estos movimientos, aún cuando la ciencia política haya demostrado tradicionalmente que las asociaciones de trabajadores independientes o autónomos critican al Estado del bienestar porque les exigiría demasiados impuestos y cotizaciones.

Pero las cosas son más ambivalentes, no todos los conductores quieren ser asalariados. Florence Weber muestra que existe una aspiración a la independencia entre ciertas clases populares, porque el trabajo asalariado que pueden encontrar es penoso, duro, y porque la iniciativa auto-empresarial se percibe como un medio de ascensión social y de reapropiación de su trabajo. El trabajo independiente se puede percibir como menos penoso y también más gratificante, lo que es importante. Encontramos esta retórica entre los conductores de VTC. Así pues, las cosas son ambiguas.

Además, gracias a esta lógica de debate con los sindicatos, los movilizados tienen algo más de esperanza en el diálogo con el Estado que con las plataformas [para las que trabajan]. Los VTC son conscientes de una especie de cinismo económico de estas plataformas, y están resignados en cuanto a los intereses económicos de ellas. ¡Casi se podría decir que tienen un análisis marxista! Dicen que las plataformas ya no tienen ningún *interés* en pagarles y dicen que, en su lógica de beneficio, es normal que no les ofrezcan mejores condiciones de trabajo. Los conductores piensan, de forma realista, que mientras haya personas que estén dispuestas a trabajar en tales condiciones, como una especie de *ejército de reserva*, las plataformas no tienen interés en revalorizar su trabajo.

Sin embargo, las y los conductores intentan, a veces sin éxito, boicotear ciertas prácticas, como las trayectos colectivos [aceptación de diversos pasajeros que dividen la tarifa entre ellos] en un Uber pool, que en realidad son incluso menos rentables que las otras. Puede haber prácticas de denuncias entre ellos, conductores que culpan a otros por trabajar en servicios como Uber Pool.

Los sindicatos también están allí para tratar de poner a la y los conductores de acuerdo entre ellos. Intentan hacerlo, aunque generalmente la y los confían más en la negociación con el Estado que en el boicot colectivo. Les gustaría volver a un modelo que es un poco como el del taxi, pero con tarifas acordadas colectivamente, que no varíen todo el tiempo. Esto también se evidencia en los pocos casos planteados por conductores ante los *prud'hommes* (tribunales de trabajo de primera instancia, que tienen origen medieval, ndt) para hacer reconocer su estatuto como

de asalariado. Los conductores no quieren necesariamente que todo el mundo sea reconocido como asalariado, pero sí los que trabajan exclusivamente para una plataforma.

*En resumen*, hay una demanda real de regulación, con tarifas mínimas, incluso a veces piden un modelo que sea de más *alta gama* que los taxis. Si esto no es una exigencia de vuelta a la condición salarial si existe una demanda real de regulación y un retorno a un cierto orden económico. La crítica de las prácticas fiscales y legales de Uber es omnipresente, como lo es el hecho de que Uber France diga, en su defensa en los tribunales, que es una filial de Uber especializada en marketing y no en transporte. Las y los conductores sienten así que Uber no les debe nada, y de ahí la preferencia de pasar por el Estado en lugar de por la negociación interna.

28/12/2018

*Sarah Abdelnour* es socióloga laboral y profesora principal del laboratorio de investigación IRISSO en la Universidad Paris-Dauphine, especialista en transformaciones de las formas de trabajo y empleo. Autora, entre otros, del libro *Les nouveaux prolétaires*, publicado en 2012 (ed. Textuel).

**Traducción: viento sur**

<https://lvsl.fr/luberisation-retour-au-xixeme-siecle-entretien-avec-sarah-abdelnour>