

Sentidos de repartir para una plataforma en la Ciudad de México: flexibilidad, autonomía y trabajo en la calle

Anuar Malcon Gomezrey¹

Resumen

El presente trabajo aborda sentidos y espacios en las experiencias urbanas de personas repartidoras de plataforma en la Ciudad de México. Con una metodología cualitativa, aquí se analizan significaciones de la flexibilidad y autonomía, y se explora la organización personal, social y espacial que implica la adhesión a clasificaciones y registros algorítmicos de repartir para una plataforma. Averiguar las novedades del trabajo por aplicación desde el urbanismo de plataformas permite profundizar en las consecuencias que supone esta labor, tal como se observa en la indagación de lugares, movilidades y sociabilidades de las y los repartidores de aplicación.

Palabras clave: trabajo por aplicación, subjetividad, experiencia urbana, economía gig.

Senses of delivering for a platform in Mexico City: flexibility, autonomy and work in the street

Anuar Malcon Gomezrey

Abstract

This study examines meanings and spaces in the urban experiences of app-based delivery workers in Mexico City. Using a qualitative methodology, it analyzes the significance of flexibility and autonomy while exploring the personal, social, and spatial organization involved in adhering to algorithmic classifications and records inherent in app-based delivery work. Investigating the novelties of app-based labor from the perspective of platform urbanism allows for a deeper understanding of the consequences of this type of work, as observed in the exploration of places, mobilities, and sociabilities of app-based delivery workers.

Keywords: app work, subjectivity, urban experience, gig economy.

¹ Licenciado en psicología por la Facultad de Psicología de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Maestro en Estudios Políticos y Sociales del Programa de Posgrado en Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM. Estudiante del Doctorado en Ciencias Políticas y Sociales con orientación en sociología de la UNAM. Correo: anuarsol@hotmail.com

Sentidos de repartir para una plataforma en la Ciudad de México: flexibilidad, autonomía y trabajo en la calle²

Anuar Malcon Gomezrey

Introducción

El trabajo por aplicación para plataformas digitales moldea subjetividades bajo discursos neoliberales y controles algorítmicos de los procesos laborales. En el marco de la historia del capitalismo y la precarización del empleo, Srnicek (2016) y Huws (2014) nos permiten observar que desde 1970, y de cara a la declinante rentabilidad de la manufactura y la producción, las compañías han implementado modelos de plataformas con tecnologías digitales para explotar datos y reducir costos en los procesos laborales a partir de técnicas eficientes, como la simplificación, estandarización y gestión remota. Con la crisis financiera global de 2008, el impulso de la pandemia por el covid-19 y el aumento del desempleo en todo el mundo, este modelo se ha consolidado gracias a las tecnologías de la información y la comunicación, desregulaciones económicas y poblaciones dispuestas a participar en conceptos digitales de trabajo y de consumo.

En este contexto, las plataformas han utilizado retóricas como la de la economía colaborativa para establecer condiciones laborales precarias. Ante la situación de inestabilidad económica, desconfianza hacia las instituciones gubernamentales, incertidumbre sobre los futuros laborales y escasez de opciones de empleo, estas compañías esgrimen una narrativa sobre las virtudes de “compartir” para revertir desigualdades (Ravenelle, 2019). Según Rosenblat (2018), las plataformas se definen a sí mismas como facilitadores de la interacción entre usuarios mediante infraestructuras digitales “neutras” e “imparciales” con las cuales compartir recursos, habilidades y tiempos, y nos recuerda que estas infraestructuras se presumen como entornos colaborativos sin jerarquías, caracterizados por la mutua ayuda y generosidad. De esta

² Este artículo es parte de mi tesis del doctorado en Ciencias Políticas y Sociales, con orientación en Sociología, de la UNAM, titulada “Pedidos, celulares y dos ruedas: apropiaciones y usos urbanos de los repartidores de aplicación” (inédita), que contó con el apoyo de una beca nacional del Consejo Nacional de Humanidades, Ciencia y Tecnología de México (CONAHCYT), y de recursos para transcripción de entrevistas por parte del proyecto de investigación “Ciudad y desigualdades. Experiencias urbanas, otredades y resistencias” (IN304923), a cargo de la Dra. Cristina Bayón en el marco del Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIME) de la UNAM.

forma, con base en el desdén al trabajo asalariado, el espíritu de libertad y aventura, y la autocomprensión de los individuos como sujetos responsables de su destino (Fridman, 2019), estas empresas buscan imponer un trabajo ausente de jefes y horarios, pero sin protecciones y subordinado a la gestión algorítmica (Gandini, 2018).

Mediante aplicaciones instaladas en los teléfonos celulares, las plataformas gestionan la fuerza de trabajo a partir de tecnologías algorítmicas. En general, se argumenta que controlan a los trabajadores a partir de una libertad “ilusoria” (Umer, 2021) basada en la flexibilidad y la autonomía porque, por ejemplo, esta se traduce en jornadas laborales que superan los tiempos completos de trabajo con 8 a 12 horas diarias durante 6 días a la semana o más (Alba *et al.*, 2021a; Chen y Sun, 2020; Díaz, 2021). Y si bien no hay un jefe, el trabajo es gestionado mediante algoritmos que involucran sanciones y hasta despidos (Duggan *et al.*, 2022), es decir, están incorporados en un sistema con “[...] vínculos de subordinación jurídica, económica y técnica” frente al cual su poder de negociación es casi nulo (Del Bono, 2019, p. 6).

A las características esenciales del trabajo de reparto por aplicación –flexibilidad, autonomía y gestión algorítmica– se suma el factor de lidiar con el espacio urbano porque se realiza en una localidad física, pero sin lugar preestablecido de trabajo, mientras que los principales recursos productivos son el cuerpo y las capacidades de traslado (Jirón *et al.*, 2021). Si bien existen investigaciones sobre la relación entre este trabajo y los espacios y tiempos urbanos (Chen y Sun, 2020; Popan y Anaya-Boig, 2021; Zheng y Wu, 2022), el propósito de este artículo es partir del análisis de las subjetividades laborales y profundizar en las consecuencias del trabajo por aplicación desde la experiencia urbana.

La plataformización de la sociedad, en tanto afectación de las prácticas sociales y culturales (van Dijck *et al.*, 2018), muestra una veta importante de análisis en el impacto de estas empresas sobre las formas de habitar y construir relaciones sociales en la ciudad, es decir, en el urbanismo de plataformas (Barns, 2020; Huws, 2020). Al respecto, aquí se asume que las plataformas manejan e incentivan comportamientos urbanos mediante discursos laborales y gestión algorítmica (Barns, 2021) y, por lo tanto, se argumenta que los significados incorporados sobre el trabajo y la adhesión a sus mecanismos de control participan en la construcción de prácticas, espacios y tiempos de trabajo; las subjetividades del trabajo por aplicación hallan expresión en las prácticas de las y los

repartidores de aplicación, y ayudan a comprender las consecuencias urbanas de esta labor.

A continuación, se presenta sintéticamente un estado de la cuestión sobre las subjetividades del reparto por aplicación para dar pie al esquema teórico conceptual que permita abordar entrelazadamente las subjetividades, lugares, movilidades y sociabilidades de trabajo de las y los repartidores de aplicación. Después, se explicita el contexto de la investigación con énfasis en la estructura urbana en que se inserta este trabajo, así como la estrategia metodológica. Por último, se analizan los sentidos atribuidos a la labor con base en los significados de la flexibilidad y la autonomía, así como una exploración de los lugares, movilidades y sociabilidades producto de las “estrategias de supervivencia” que implican adherirse a los mecanismos algorítmicos de repartir para una plataforma.

Subjetividades del reparto por aplicación

Las investigaciones sobre las subjetividades en el trabajo para plataformas analizan la relación entre el poder y la obtención de consentimiento para participar en los objetivos de productividad (Purcell y Brook, 2022), así como las representaciones construidas y la configuración *in situ* de sentidos asociados (Haidar, 2023). Diferentes estudios utilizan la noción foucaultiana del emprendedor para analizar este trabajo. Por ejemplo, Galière (2020) destaca que “[...] el ideal hipermeritocrático de justicia estructura la agencia del trabajador y construye consentimiento al control algorítmico” (p. 369) en el marco de dispositivos disciplinarios y gubernamentales. Igualmente, Barratt *et al.* (2020) arguyen que estos trabajadores aceptan el discurso del microemprendedor: alinean sus intereses con los de la empresa y laboran para mejorar sus condiciones materiales individuales. No obstante, Popan (2021) muestra que estas racionalidades neoliberales se combinan con prácticas de solidaridad, rechazo y resistencia al trabajo.

Frente a la noción del emprendedor, surgen propuestas que la critican y rechazan. Abilio (2019) propone pasar al término de “autogerenciamiento subordinado” para visibilizar “las estrategias personales de supervivencia’ que son incorporadas en la propia gestión del trabajo” (p. 5) y así estrechar subjetivación y formas de subordinación y gestión del trabajo. Asimismo, Diana Menéndez *et al.* (2024) observan que tal noción no

funciona para comprender las propias perspectivas de las personas. Al respecto, plantean asumir un sujeto pragmático quien, frente a un contexto laboral precario, “[...] despliega una racionalidad instrumental con base en microestrategias cotidianas de subsistencia” (p. 2).

El presente artículo se posiciona con mayor cercanía a la postura de la “supervivencia”. Dado que las y los repartidores de aplicación trabajan flexible y autónomamente, no tienen protección social, se proveen de sus herramientas y no tienen un lugar de trabajo (Jirón *et al.*, 2021), aquí se asume que necesitan usar y apropiarse del espacio urbano, es decir, también son habitantes y sus carencias, imprevistos y emergencias las resuelven echando mano de lo que encuentran en la ciudad. A continuación, se presenta el esquema teórico-conceptual con el cual se pretende abordar significaciones, sentidos y consecuencias del reparto por aplicación en su relación con la ciudad.

Gestión algorítmica y experiencia urbana

La experiencia urbana yace en el centro de la organización del trabajo de reparto por aplicación. Con los planteamientos de Lefebvre (2013) y los argumentos de Briziarelli (2019), asumimos que este supone una experiencia fruto de la mediación entre la gestión algorítmica y el espacio de la ciudad. Mediante una aplicación, tal gestión se encarga de dirigir el proceso de trabajo con controles tecnonormativos (Gandini, 2018; Duggan *et al.*, 2022; Griesbach *et al.*, 2019). Esto implica para ellas y ellos vigilancia espaciotemporal, prescripción de comportamientos y autorregulación del trabajo (Revilla y Blázquez, 2021), y ello ocurre en interrelación con la vivencia del espacio de la ciudad. Por tanto, se recupera el concepto de experiencia urbana propuesto por Segura (2015) para analizar la relación mutua entre la ciudad y las representaciones y prácticas utilizadas para habitarla; entendiendo que la ciudad se conforma de una multiplicidad de trayectorias materiales y humanas o ritmos e historias en relación (Massey, 1999, 2005), la cual, a su vez, condiciona tales representaciones y prácticas. La experiencia urbana de estos trabajadores comprende ocupar y circular el espacio de la ciudad a partir de sus propias formas de habitarlo y mediaciones de la aplicación.

De tal núcleo conceptual se desprenden dimensiones de análisis que parten de las subjetividades laborales. En el marco de la gestión algorítmica que combina controles racionales y normativos (Kellog, *et al.*, 2020; Vallas y Hill, 2012), se considera, siguiendo a Haidar (2023) y Diana Menéndez *et al.* (2024), que los sentidos del trabajo se construyen con representaciones en situaciones concretas a partir de la apropiación de discursos empresariales y de códigos culturales más amplios. Con el objetivo de mostrar la riqueza de comprender este trabajo desde la experiencia urbana, se toman las subjetividades laborales y sus “estrategias de supervivencia” que se derivan en términos de lugares, movilidades y sociabilidades.

Dado que las y los repartidores de aplicación trabajan sin lugares predeterminados de trabajo, se asume que los establecen mientras significan, conocen y valoran (Tuan, 1977) el espacio urbano con un conjunto de actividades en medio de realidades socioespaciales con lógicas propias (Giglia, 2022). En virtud de que su labor implica entregar productos en una ciudad fragmentada (como puntualizaremos más adelante), es importante analizar los conocimientos y las estrategias que desarrollan, aprenden y comparten para moverse en la misma (Jirón e Imilán, 2019). En este contexto, también es relevante conocer la experiencia de interacciones situadas en y por el conjunto de funciones y normas de los lugares que atraviesan, es decir, las sociabilidades urbanas (Giglia, 2001; Segura, 2017). A continuación, se detalla el contexto en el que se sitúa el análisis empírico y la estrategia metodológica desarrollada para abordar estas dimensiones.

Estrategia metodológica

El trabajo de las y los repartidores de aplicación de la Ciudad de México se sitúa en el contexto de, por un lado, su mercado laboral y, por el otro, de la fragmentación urbana de la metrópoli. De acuerdo con Escoto y Gonsales (2021), las plataformas generalizan un modelo de trabajo propio de contextos en los que la intensidad del trabajo es elevada y los derechos son limitados, lo cual concuerda con su inserción en el mercado laboral de la Ciudad de México que, como parte también del contexto latinoamericano, se caracteriza por una elevada informalidad laboral, precariedad y una cobertura limitada de los sistemas de protección social y laboral (Mora *et al.*, 2024).

Por otro lado, como lo sugieren Theodore *et al.* (2009), actualmente las ciudades siguen el modelo neoliberal, cuyo objetivo radica en movilizar el espacio urbano para el crecimiento económico orientado al mercado y a las prácticas de consumo de las “élites”, al tiempo que se asegura el orden y el control de las poblaciones “excluidas”. De hecho, según Duhau y Giglia (2008), desde alrededor de 1990, la Ciudad de México se organiza en general como escenario que diferencia y separa grupos sociales y funciones gracias a la falta de un poder estatal regulador y la articulación de las prácticas de los consumidores con los espacios comerciales. Al respecto, destacan dos configuraciones específicas en que se inserta este trabajo, a saber, los corredores urbanos terciarios y el aislamiento de los establecimientos comerciales y las viviendas.

Emilio Pradilla Cobos (2016) muestra que desde principios de 1980 ha habido cambios estructurales en la economía y en la configuración urbana de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM)³. La metrópoli transformó su configuración urbana de una centralidad única, que concentraba a la población y a las actividades económicas, a una red de corredores urbanos terciarios junto con el dominio del sistema automovilista en la movilidad urbana. Hasta 1940, la Ciudad de México giraba en torno a su centro histórico, pero actualmente privilegia dichos corredores, es decir, sobre ejes viales de alto tránsito vehicular concentra centros comerciales, agrupamientos de comercios, oficinas, edificios corporativos y servicios públicos y privados orientados a las actividades económicas (Pradilla Cobos *et. al.*, 2017). Las y los repartidores de aplicación se aglutinan en dichos corredores por razones prácticas: se ubican cerca de los comercios y las viviendas donde cumplen con los pedidos.

Por otra parte, de acuerdo con Janoschka (2002), la iniciativa privada empezó a reemplazar al Estado como organizador de los servicios urbanos y de seguridad. Aunado con la difusión de centros comerciales con pautas de aislamiento, los proyectos inmobiliarios privados ofrecen para las clases acomodadas complejos habitacionales de acceso restringido, mientras el resto de la población interviene sus espacios de proximidad

³ La ZMVM comprende las 16 alcaldías de la Ciudad de México (antes delegaciones del Distrito Federal), 59 municipios del Estado de México y un municipio del estado de Hidalgo con una población de alrededor de 20 millones de habitantes en una extensión de aproximadamente 7,819 km cuadrados (Schteingart *et al.*, 2023). Si bien las experiencias de las y los repartidores aquí analizadas se localizan en la Ciudad de México, es importante tener en cuenta este contexto metropolitano porque una parte importante de estos residen, en cambio, en el Estado de México.

con el levantamiento de cercas y mecanismos de control. La elección y construcción de espacios habitacionales con esta naturaleza fragmentada es motivada por el miedo al crimen y al “otro” que es diferente, no tiene los mismos valores y se comporta de manera impredecible e inaceptable (Low, 2006). En este tenor, las y los repartidores de aplicación se encargan de suministrar productos a personas cuya ubicación se encuentra detrás de accesos controlados y vigilados. En este sentido, recuperamos el argumento de Bayón y Saraví (2012) para pensar que la interacción entre clientes y repartidores sucede en el marco de tal miedo al otro, donde estos últimos son considerados empleados de los primeros, y que resulta en un encuentro incrustado en estructuras de subordinación.

En este contexto laboral y urbano, se realizó un estudio empírico con repartidores y repartidoras de aplicación quienes en su mayoría trabajaban en colonias centrales de la Ciudad de México, es decir, áreas caracterizadas por la concentración y variedad de establecimientos comerciales y viviendas destinados a las clases medias-altas y altas. Esto debido al interés general por comprender sus usos y apropiaciones urbanos.

Para esto se desarrolló un diseño cualitativo que involucró etnografía digital, observación participante, acompañamientos en motocicleta y bicicleta, conversaciones informales y entrevistas semiestructuradas con un total de 33 personas repartidoras de aplicación con edades entre los 20 y 63 años de edad, de las cuales 6 fueron mujeres; y el resto, hombres. De septiembre de 2022 a noviembre de 2023 me aproximé con un grupo de repartidores ciclistas con quienes realicé observación participante, conversaciones informales, entrevistas y 6 meses de acompañamientos. También realicé observación participante y entrevistas con un grupo de repartidores motociclistas, pero solo durante un breve periodo de tiempo, porque dejaron el lugar donde me encontraba con ellos. Asimismo, entrevisté integrantes de dos organizaciones políticas diferentes en términos de sus experiencias como trabajadores.

La etnografía digital consistió en una revisión general de publicaciones en grupos de Facebook de repartidores de aplicación para, en un inicio, reconocer los principales problemas y temáticas comunes que enfrentan. Esto suponiendo que las redes sociodigitales suponen un entramado de relaciones y recursos para conversar públicamente sobre las complejidades de la labor (Hine, 2015; Murthy, 2008).

La observación participante se llevó a cabo primordialmente con dicho grupo de repartidores ciclistas y estuvo dirigida a identificar las actividades cotidianas que desarrollan durante la inmovilidad de su trabajo y los momentos destinados a la satisfacción de necesidades básicas y laborales, tales como la construcción de trabajo en las esperas de pedidos.

La técnica de la observación participante se anudó posteriormente con la de los acompañamientos, es decir, seguimientos sobre todo en bicicleta a tales repartidores durante una parte de sus jornadas (Jirón, 2012), pero ahora para analizar en sus recorridos las movilidades e interacciones que desarrollan y establecen en los diferentes lugares que transitaban bajo la gestión algorítmica. Esto para reconocer sus rutas, movimientos y encuentros sociales en virtud de sus propias estrategias, bajo los imperativos del trabajo para plataformas y las reglas del espacio urbano (Segura y Jirón, 2023).

Cuando no era posible grabar entrevistas, como en dichos recorridos, la técnica de las “conversaciones informales” (Swain y King, 2022) —el registro textual de intercambios verbales— fue útil también para no interrumpir la espontaneidad de la situación, las cuales se registraron con 15 personas repartidores, algunas de las cuales también fueron entrevistadas. Todo esto bajo la condición de anonimato, omisión de detalles sensibles y su consentimiento de mi papel como investigador.

Por último, realicé 28 entrevistas semiestructuradas con duraciones de entre 30 minutos y casi 2 horas a 25 personas repartidoras, de las cuales 3 fueron entrevistadas en más de una ocasión. Esto con el objetivo de escuchar sus experiencias de trabajo en torno a cinco dimensiones: sentidos, lugares, espacios, movilidades y sociabilidades de trabajo. Y, de esta forma, asir los relatos que ocupan para narrar, pero también reflexionar, movilizar y desestabilizar los modos de pensar sus propias vivencias (Segura y Chaves, 2020).

Todas las técnicas de investigación fueron implementadas con consentimiento. Los registros de audio y las notas de campo fueron transcritas y analizadas utilizando el software de análisis de datos cualitativos ATLAS.ti. En tanto se eligió explorar las experiencias de estos trabajadores desde una perspectiva subjetiva y espacial, se ocupó el análisis de contenido (Schreier, 2014) para construir un marco de códigos desde categorías comprensivas relacionadas con tales dimensiones, así como la teoría

fundamentada (Charmaz, 2006) para recuperar patrones emergentes que resultan de indagar en los propios datos. El material empírico fue analizado mediante la reciprocidad entre inducción y deducción al codificar, tematizar y revisando y expandiendo estos pasos para desarrollar una comprensión de sus experiencias urbanas del reparto por aplicación.

Sentidos de repartir para una plataforma: autonomía, flexibilidad y trabajo en la calle

El trabajo para una plataforma de reparto se enmarca en la pandemia por covid-19, las oportunidades laborales y la valoración de otros trabajos. En este contexto, las y los trabajadores de reparto aprecian la autonomía y la flexibilidad por el contraste frente a empleos en sitios establecidos y el manejo de horarios, pero, a su vez, las rechazan parcialmente por la sujeción a los mecanismos algorítmicos. Además, los sentidos de trabajar para una *app* presentan una interesante paradoja fruto de la relación entre sus significados y dinámica laboral, a saber, la valoración de trabajar en la calle sin jefes, clientes o compañeros, pero entrando en contacto con, precisamente, clientes, empleados y otros compañeros.

Muchas y muchos repartidores me expresaban la experiencia compartida en torno a la pérdida del trabajo debido al cierre de diferentes tipos de establecimientos durante la pandemia. Tal como Teresa (36), motociclista de Rappi, quien afirmaba: “Me hice repartidora, pues va a sonar muy cliché, pero a raíz de la pandemia” dado que cerró el restaurante en el que trabajaba (comunicación personal, agosto de 2023). En México, con las medidas de seguridad sanitaria, se ordenó la suspensión de actividades “no esenciales”, particularmente en sus operaciones presenciales. En la Ciudad de México, aumentó considerablemente la cantidad de repartidores de aplicaciones por la pérdida de empleos en un contexto ya caracterizado por la falta de oportunidades laborales (Alba *et al.*, 2021b; Chevalier, 2022).

Negri (2020), por su parte, argumenta que con estos trabajadores ocurre una mezcla de preferencia positiva y coerción negativa: valoran la autonomía y la flexibilidad del trabajo, pero viven una coerción por no tener mejores alternativas laborales. En efecto, suelen provenir de trabajos donde recibían menores ingresos y experimentaban dinámicas sociales percibidas como aversivas. Por un lado, los repartidores ciclistas me comentaban

que en promedio ganan entre \$8,000 y \$14,000 (\$429)⁴ mensuales con jornadas de entre 8 y 12 horas durante 6 días a la semana, pero que depende de factores como el modo de transporte, clasificación en la aplicación y tiempos de trabajo. Por el otro, frente a la experiencia de no encontrar “buenos” trabajos y vivir necesidades económicas, valoran este por su contraste con trabajar en espacios cerrados. Aurelio (23), ciclista de UberEats, afirmaba vivir insultos por parte de los clientes en un “call center”, mientras que optó por repartir, en parte, por el disfrute de “andar en bici” (comunicación personal, marzo de 2023), que coincide con valoraciones generales del trabajo por estar “al aire libre” y “hacer ejercicio” que se juntan con la convivencia entre pares (Bensusán *et al.*, 2021). Aldo (33), ciclista de UberEats, comentaba que siendo barista en un restaurante “odiaba” a compañeros que le “insistían mucho con las órdenes de bebidas” (conversación informal, septiembre de 2023). En este tenor, Adán (50), motociclista de Rappi, ofrece una comparación sintética entre la experiencia de trabajar en la calle y la de en una oficina:

Ad: A mí siempre me ha gustado trabajar en la calle. Por ejemplo, de vendedor de cambaceo⁵ pues siempre andabas en la calle. Entonces como que siempre me ha llamado la atención así no estar tan estresado en una oficina. Por ejemplo, en mi anterior trabajo eran oficinas. Entonces seguir así como que sentirte atrapado, como que siempre estaban arriba de ti chingándote⁶. Sí está cabrón. Yo siento que todos los repartidores como que tenemos un síndrome del cerebro atrapado y entonces en la calle nos sentimos libres. (comunicación personal, septiembre de 2023)

El sentido de trabajar en un lugar intramuros es construido con experiencias sociales y espaciales en referencia a un “buen trabajo”. La valoración negativa de los compañeros, clientes y/o jefes es mostrada como producto de la interacción constante y bajo presión por dinámicas aceleradas y asimétricas del empleo. Al respecto, Aldo expresaba una consecuencia personal sobre la valoración positiva de la autonomía de su trabajo: “Me estreso conmigo mismo, pero no lidio con alguien más. Puedo trabajar solo y solito me presiono. Además puedo elegir día de descanso” (comunicación personal, septiembre de 2023). De esta forma, repartir involucra hallarse en el exterior a diferencia del interior de un lugar establecido. Su sentido radica en una percepción de libertad que

⁴ Para el año 2023 (momento en el que fue realizada la mayor parte del trabajo de campo), el salario mínimo diario en México fue de 207.44 pesos; y para el 2025, es de 278.80 pesos. En términos de su jornada de trabajo resultaría en aproximadamente en 5,600.00\$ (275\$) y 7, 500.00\$ (367\$) respectivamente.

⁵ Es la venta de productos de forma directa a los clientes que también se conoce como ventas de puerta en puerta.

⁶ En la jerga del español en México, el verbo “chingar” refiere a una forma enfática de molestar.

entrelaza, a la vez, significados sociales y temporales. El distanciamiento respecto de la convivencia laboral supone que no se comparten espacios ni encuentros con otros –compañeros, clientes y jefes– bajo una interacción con presión constante y obligada. Repartir para una *app* conjuga sentidos en torno a su autonomía en la calle.

A un lado de la flexibilidad, la autonomía se relaciona con la autoexplotación. Uno de los valores de la “libertad” de repartir reside en la predilección de su autoimposición. Se desestima la relación de subordinación con la figura del jefe y, en consecuencia, se aprecia su ausencia. Tal como me lo comentaba Rodrigo (36), motociclista de Rappi, al preguntarle sobre la organización de sus horarios: “[...] no es como que le tengas que estar avisando a alguien. Es tu problema, lo que te decía, o sea, si tú quieres generar [“ganancias”] o si no quieres” (comunicación personal, enero de 2023). Bajo el apremio económico según la autoorganización del trabajo, la autonomía o el discurso de “Ser tu propio jefe” tiene percepciones que cuestionan su veracidad porque es experimentada a partir de diferentes relaciones laborales con las plataformas. Estela (38), ciclista de UberEats, rechaza tal discurso bajo el siguiente argumento:

E: Finalmente pues dependemos de ellos porque te digo que si no entregamos el pedido, pues luego sí ha habido veces que no me muevo y te mandan un mensaje que dice “¿Todo bien?”. Te llegan a marcar cuando de plano ya ven demasiado tiempo en la espera. Y ya le digo “No, sí es que pues pasé al baño”. Digo que, a la vez, no es verdad, pero sí le he llegado a decir así: “Ah, es que se me ponchó la llanta, pero pasé ahorita aquí”; “Ah, bueno. Está bien”. Y es que te estén presionando mucho. (comunicación personal, julio de 2023)

Las relaciones laborales que experimentan con las plataformas abarcan el conjunto de mecanismos algorítmicos presentes en su interacción con las aplicaciones de trabajo. Estela habla de las recomendaciones algorítmicas (mensajes y llamadas vía la aplicación) recibidas por los tiempos de quietud, es decir, la plataforma controla y vigila constantemente los movimientos de repartidores, ante lo cual estos desarrollan microresistencias para escapar a las presiones, como “estaba en el baño” o se me “ponchó una llanta”. Asimismo, reconocen mecanismos de monitoreo individual y asignación de carga de trabajo a partir de los registros y clasificaciones algorítmicas. Al respecto, Ernesto (32), motociclista de Rappi, también rechazaba en parte la idea de ser su propio jefe:

E: O sea, nunca tuve así como la concepción de que yo era un patrón. Pero sí tenía una concepción de que sí ganaba bien. Pero no así de que yo fuera mi propio jefe.

Pues sí un poco en la manera en la que tú puedes trabajar en la flexibilidad. Pero también cuando me desconectaba por meses, regresaba y ya no tenía como igual la misma cantidad de pedidos. Porque todas tus estadísticas regresaban al punto inicial. Entonces tenías que volver a cubrir cierto número de pedidos para que te empezaran a caer más pedidos (comunicación personal, noviembre de 2023).

Autonomía y flexibilidad se presentan de diversas formas en sus percepciones y valoraciones del trabajo porque son condiciones entrelazadas a partir de las que construyen y ponen en práctica su trabajo. Se valoran las ganancias y la flexibilidad como elementos constitutivos de la autonomía asociada al trabajo. No obstante, la rechazan tal como la presumen las plataformas dado que no tienen poder y control total sobre, por ejemplo, las ganancias y la organización de su carga de trabajo fuera de los imperativos de las plataformas. La discontinuidad prolongada en el reparto, como lo expresa Ernesto, reinicia las clasificaciones y registros algorítmicos, reduciendo la carga de trabajo asignada y, por tanto, la posibilidad de manejar a voluntad su trabajo. El discurso de ser sus propios jefes choca explícitamente también con la experiencia de la flexibilidad bajo la gestión algorítmica.

La flexibilidad de esta labor consiste en la posibilidad de sobrepasar barreras geográficas y temporales para encontrar un ingreso económico adecuado a los itinerarios personales mejor que un trabajo fijo (Sun, Chen y Rani, 2021), lo cual se traduce en una autoorganización de los horarios (Morales, 2020) y los tiempos de trabajo (Diana Menéndez, 2019), “desconectarse” cuando quieran (Hidalgo y Valencia, 2019), y “conectarse” en el área o lugar que deseen. Aquí se destaca su valoración por la oportunidad de combinar el trabajo de reparto con otras labores, tales como el estudio u otros menesteres personales.

El trabajo de reparto compete, a la vez, la organización de horarios y la coordinación de lugares que, en sus experiencias, suele ocurrir con la articulación de los ritmos de trabajo y los espacios de la vida cotidiana, tales como los educativos o los domésticos. Al respecto, sobresale la experiencia y percepción de Mario (51), ciclista de UberEats, porque usa la flexibilidad de repartir para realizar actividades personales, laborales y económicas que no podría llevar a cabo en un empleo formal porque, como lo afirma, “en una empresa tú faltas y pues no sé, te pueden castigar al otro día” (comunicación personal, julio de 2023). Además, en su zona de trabajo, organiza sus horarios de reparto de acuerdo con trabajos eventuales y, a su vez, aprovecha la cercanía

con otras tiendas para la adquisición de mercancías para un negocio propio. La flexibilidad de repartir, además de ser valorada por el contraste con los horarios rígidos y las sanciones del empleo formal, se halla entrelazada con las movilidades y actividades cotidianas en la ciudad. Tal como lo comentaba Alex (28), motociclista de UberEats, sobre la organización de sus horarios de trabajo:

Al: Ahorita como ya regresé otra vez a la escuela, mi horario para trabajar es de las 08:00 a.m. hasta las 02:00 p.m. o 02:30 p.m. a más tardar. Dependiendo también de qué lado me deje [el último pedido]. Si me deja cerca de por donde voy a la escuela, pues sí, a 02:30, pero si me queda a unos 40 minutos de la escuela o un poquito más, pues sí a las 2:00 p.m. me desconecto porque entro a las 3:00 p.m. (comunicación personal, abril de 2023)

La flexibilidad se torna temporal y espacial porque se involucran los ritmos y lugares de la ciudad. Esta se expresa en la organización de horarios y jornadas según se ocupe una combinación variable del trabajo como complemento económico o como tiempo completo, pero condicionada por la percepción de la demanda de pedidos de acuerdo con el momento y zona de reparto, así como de la asignación de encargos. De esta forma, la valoración de la autonomía y flexibilidad por parte de las y los trabajadores se entrelaza con su experiencia de la ciudad bajo la gestión algorítmica. En sus relatos, el trabajo en la calle se relaciona con una percepción de mayor libertad por la ausencia de supervisores y el distanciamiento con clientes y compañeros, aunque reconocen presiones y vigilancias por parte de las plataformas. Aunado a ello, aprecian el manejo del tiempo de trabajo en relación con la coordinación de lugares y actividades personales en sus vidas cotidianas, aún frente a la imposibilidad de conducir totalmente sus cargas de trabajo por los mecanismos de asignación de pedidos. La incorporación y contestación de la autonomía y la flexibilidad anuncia contradicciones con los sentidos que presumen las plataformas, pero también muestra una paradoja. Por un lado, se valora el trabajo por tal distanciamiento físico y social, y el manejo de horarios, pero, por el otro, constantemente se relacionan con otros repartidores, empleados y clientes, y, a la vez, están sujetos a jornadas, horarios y duraciones de trabajo a partir de diferentes mecanismos algorítmicos.

Como veremos a continuación, la incorporación y valoración de la autonomía y la flexibilidad se relacionan estrechamente con la adhesión a los registros y clasificaciones algorítmicas para mantener un ingreso económico estable. La autoimposición del trabajo y el establecimiento de jornadas de trabajo participa en la construcción de un “juego de

preocupaciones” cuyo ímpetu por mantener el nivel más alto conlleva un conjunto de prácticas urbanas reflejadas, entre otras cosas, en la construcción de lugares de trabajo, desarrollo de movilidades y participación en sociabilidades urbanas.

Gestión algorítmica, juego de preocupaciones y espaciotemporalidades

Las y los repartidores de aplicación generan prácticas de organización del trabajo a fin de cumplir con las demandas productivas incrustadas en la gestión algorítmica. Su construcción no solo produce un conjunto de emociones negativas fruto del carácter inmediato y persistente de los mecanismos, sino que las y los orilla a construir condiciones materiales, destrezas y pautas de interacción en el marco de su experiencia urbana. Las y los repartidores de aplicación desarrollan y utilizan un repertorio de inquietudes y anticipaciones, o bien, un *juego de preocupaciones* a fin de cumplir con los mecanismos algorítmicos que establecen las plataformas. En este punto se analiza la experiencia de organización temporal, espacial y social del trabajo en función de las calificaciones y posiciones que les permitan obtener la mayor cantidad de ganancias en el presente y en el futuro. Se parte del esquema de control con registros y clasificaciones algorítmicas al que están sujetos estos trabajadores concentrándonos en la modalidad de bicicleta en UberEats, pero incluyendo otros transportes y plataformas porque suelen alternar entre vehículos u ocupar simultáneamente varias *apps*.

UberEats sujeta a las y los repartidores a mecanismos de *gamification* para estimular y recompensar la disposición a la mayor productividad (Gandini, 2018) a partir de clasificaciones y registros algorítmicos (Kellogg *et al.*, 2020); asegura que si las y los repartidores alcanzan el nivel “Diamante” en su aplicación, se les priorizará en la asignación de pedidos. Para ello necesitan un puntaje determinado que rondaba los 700 puntos. Estos se consiguen con cada pedido realizado y varían en función de la hora: de 1 p.m. a 5 p.m. otorgan 4 puntos; de 7 p.m. a 10 p.m., 3 puntos; y en el resto, uno. Asimismo, requieren mantener tasas de aceptación, cancelación y satisfacción en determinado porcentaje, de lo contrario pueden recibir sanciones como impedirles mantener o subir de nivel.

Repartir por aplicación implica la autoorganización de los espacios y tiempos de trabajo. Al respecto, en la Ciudad de México se pueden observar dos tendencias, a saber,

repartir lejos de casa⁷ y la construcción de lugares de trabajo o “bases”. Por un lado, en sus experiencias esto se traduce en ubicarse en zonas de “alta demanda”. Miguel (20), ciclista de Rappi, vive en Nezahualcóyotl, Estado de México, y es uno de los tantos repartidores que provienen de municipios de ingresos medios-bajos y bajos, y del oriente y norte de la ZMVM (Alba *et al.*, 2021b). Él reparte en la “ciudad central” después de haberlo hecho por su casa dado que “[...] repartía casi diario, pero igual casi no se ganaba. Te digo que aquí un mal día, es lo que gano allá en un muy buen día” (comunicación personal, octubre de 2023). De acuerdo con Schteingart *et al.* (2023), para el 2018, la “ciudad central” de la Ciudad de México –un importante centro de actividades económicas y de servicios con un área de 139 km² conformada por las alcaldías Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza– concentraba el 34% de la población empleada en esta metrópolis. Para las y los repartidores esto implica un corredor urbano terciario sumamente relevante de donde salen pedidos de numerosos establecimientos comerciales para ser entregados en una multiplicidad de viviendas y oficinas. Aunado a las ganancias, se aproximan a estas zonas por la infraestructura material y seguridad para transitar, por ejemplo, en bicicletas.

El mantenimiento de jornadas extenuantes y lejos de casa involucra construir el lugar de trabajo que las plataformas no proporcionan. En la Ciudad de México, las y los repartidores llaman “base” a los lugares que se apropian en el espacio público para esperar pedidos. Tal como pude observar con el grupo de repartidores ciclistas, a pocos pasos de un restaurante descansan en una banqueta durante estas esperas y resuelven necesidades básicas y laborales. Si necesitan ir al baño, acuden con conocidos de establecimientos cercanos con quienes han entablado relaciones instrumentales y de amistad a fin de intercambiar favores, pero también convivir, como en reuniones para comer, jugar videojuegos o hasta solicitar herramientas para la compostura de sus vehículos. En tanto lugar habitado, lo domestican con tareas de limpieza y orden, como recoger la basura, barrer las hojas que caen de los árboles o disponer asientos y almacenamientos para sus enseres. Su base funge como lugar “seguro” en el que conviven con sus colegas con quienes, a su vez, encuentran apoyo en caso de urgencia. Asimismo, lo usan como centro

⁷ Esto coincide con numerosos estudios que documentan el carácter de migrantes rurales e internacionales, o de residentes de las periferias metropolitanas de las y los repartidores de aplicación (Popan y Anaya-Boig, 2021; Suelen y Ferreira, 2023; Sun, Chen y Rani, 2021).

geográfico de sus actividades laborales porque los conecta con los sitios de recolección y entrega de pedidos mediante vialidades primarias y secundarias.

En tal contexto espacial, sus largas jornadas se componen, como dijimos antes, de 8 o más horas, pero también de una expectativa de la carga de trabajo. En este marco temporal, viven agobios por conseguir los puntos que exigen las clasificaciones algorítmicas de acuerdo con los diferentes momentos del día, semana, mes y época del año en que perciben bajas o altas demandas de pedidos. Antonio (34), ciclista de UberEats, entiende, por ejemplo, la carga de trabajo según su clasificación y en relación con los momentos del día:

A: Más o menos, ¿qué beneficios son los que te dan con Diamante?

Ant: Beneficios con Diamante sinceramente en general son la cantidad de pedidos. Por decir, yo Diamante que soy de 12:00 p.m. a 6:00 p.m., me hago esos 15 pedidos. Un platino se haría a lo mejor 8. Un oro se hace otros 6. Y un verde a lo mejor no le caen.

A: Entonces, ¿ahí más o menos cómo lo organizas en el mes para quedarte en Diamante?

Ant: Mi intención inicial es... como que la expectativa es... de nosotros... es como que entre los primeros 15 días juntar los 750 puntos que tienen que ser 50 puntos por día para que llegues en esos 15 días. Y ya descansas. ¡Ya descansa tu alma los siguientes 15! [risas]. Solo tu alma porque tu cuerpo sigue chingado⁸. Pero sí en el caso en que no, durante el periodo tendrías que hacer 25 puntos como mínimo por día para al final de mes llegar a los 750. Contando que no descansaste en el mes. (Comunicación personal, marzo de 2023).

El relato de Antonio nos muestra la construcción de expectativas, con base en experiencias y observaciones sobre los demás, en torno a la carga de trabajo y el establecimiento de horarios en el marco de la gestión algorítmica. Entre registros y clasificaciones, arriesgan una organización del trabajo compuesta de cálculos y cavilaciones fundada en las expectativas de demanda y asignación de pedidos. El logro de estos conlleva relajamientos anímicos, pero el fracaso compete persistentemente angustias dado que cada pedido acarrea registros algorítmicos. Así, y en conjunto con el cumplimiento de un servicio estrictamente monitoreado y “a tiempo”, las y los repartidores llegan a trabajar frenéticamente (Chen y Sun, 2020) para obtener un ingreso en el presente y conseguir las clasificaciones que les permitan asegurarlo tentativamente

⁸ Con las mismas connotaciones que el verbo “chingar” (véase nota 4), aquí enfatiza la fatiga y molestia sobre el cuerpo.

en el futuro. De no cumplirse la expectativa o no conseguir el puntaje, tendrán que acelerar (Rosa, 2017) la ejecución de pedidos extendiendo la jornada o aceptando cualquier pedido, entre otras formas. Es así que incorporan la prisa y el apuro como normas laborales (Tang y Yan, 2022) y trabajan velozmente en ciudades con movilidades urbanas que ya de por sí detentan mayores vulnerabilidades para ciclistas y motociclistas (Popan y Anaya-Boig, 2021).

En la misma sintonía, destaca la tasa de satisfacción por las inquietudes frecuentes y explícitas que mostraban al respecto. Por parte de los empleados de los establecimientos donde recolectan y de los clientes, hay evaluaciones sobre ellas y ellos que se reflejan en una sumatoria de *likes* y *dislikes* con un umbral más allá del cual acarrea problemas. Mariana (40), ciclista de UberEats, expresaba que la tercera evaluación negativa implica la imposibilidad de mantener o alcanzar el nivel más alto. Frente a ello, platicaba sobre sus precauciones para asegurar evaluaciones positivas con los empleados:

M: Hay un restaurante que entre repartidores ya hasta conocemos. Tú llegas y tienes prohibido entrar al restaurante simple y sencillamente por ser repartidor. Tienes que llegar y pararte hasta que ellos salgan. Si salen en una hora, tú párate y no digas absolutamente nada. Nada más asegúrate de que te vean parado, pero no les digas nada hasta que “¿Por cuál vienes?” Y tú así de “Hola, buenas tardes, vengo por tal pedido”. “Ah, sí, aquí está”. “Muchísimas gracias, que tengas buen día”. (comunicación personal, octubre de 2023)

Los registros y clasificaciones algorítmicos se combinan con su experiencia de los lugares que transitan. Así como Mariana, muchas y muchos repartidores narran y muestran cautelas en sus interacciones con los empleados. Sobre ello identifican estar sujetos a distintos parámetros: esperar su turno dada la atención al cliente presencial, antes que a ellas y ellos; la ubicación en el lugar que les evite ser completamente visibles; así como el despliegue de actuaciones cordiales. Esto se debe a que buscan esquivar la “transgresión” de las normas morales (Cresswell, 1996) de los establecimientos comerciales en virtud de su subordinación en las relaciones sociales dispuestas por las plataformas como producto de tal esquema de evaluación.

Por otra parte, las y los repartidores también desarrollan un conjunto de estrategias circunstanciales y reactivas (Sun y Chen, 2021) respecto de la relación con los clientes y la evaluación involucrada. Si bien la Ciudad de México implica para ellas y ellos una variedad de tipos de viviendas, cabe destacar sus experiencias con los conjuntos residenciales de torres de departamentos para clases acomodadas. Aunado a congraciarse

con los clientes a partir del cuidado del pedido o la comunicación constante y prefabricada, se hallan supeditados al orden y reglas que dictan sus espacios habitacionales. Antonio (34), ciclista de UberEats, narra su experiencia al respecto del trato con los clientes en los residenciales:

Ant: El detalle es que cuando entras, por decirte, hoy domingo nada más hay un policía. Y te llegan 10 repartidores. Entonces tienes que esperarte a que baje el policía y llegue a la Torre 1. Baje el policía y te lleve a ti, si eres de la Torre 2. Baje el policía y...así. Imagínate, eres el décimo que llegó. Entonces te tienes que esperar 10 repartidores y pierdes un montón de tiempo. Entonces es el tiempo que tardamos en esperar a que nos acompañen. (comunicación personal, marzo del 2023)

Sobre esto, no reconocen una norma laboral que los obligue a entregar en la puerta del domicilio de los clientes, pero sí asumen, por ejemplo, cruzar accesos de seguridad, ser acompañados con vigilancia y subir numerosos pisos de departamentos, con o sin elevador. Esto se debe a que han naturalizado las demandas del servicio al cliente porque su trabajo se enmarca en el pago por encargo (De Stefano, 2016) y la misma evaluación, es decir, si no entregan el pedido tal y como lo espera el cliente, no obtienen ganancias y ven peligrar su trabajo. También recorren hasta el último punto del trayecto porque esperan una gratificación económica extra con las propinas que conforman entre el 15% y el 30% de sus ingresos (Bensusán *et al.*, 2021). Asimismo, de entrar en desacuerdo con los clientes, su trabajo corre aún más riesgos porque este se traduce en pérdidas de tiempo, lo cual ralentiza su ejecución de la carga de trabajo y los obliga a acelerarla en otros momentos. De esta forma, sus movi­lidades y ritmos de trabajo se enmarcan con sociabilidades urbanas producto de la interrelación entre registros algorítmicos y espacios de trabajo, es decir, la prerrogativa de los clientes de recibir los pedidos en la ubicación de su preferencia promovida por las disposiciones de las plataformas que subordinan todavía más a estos repartidores.

Conclusiones

El presente artículo ha abordado el problema de la subjetividad del trabajo por aplicación en relación con el urbanismo de plataformas (Barns, 2020) con especial atención en las consecuencias de repartir por aplicación desde las formas de habitar de sus trabajadores. El análisis sugiere que la plataformización del trabajo abarca los espacios, tiempos y relaciones sociales de la ciudad involucrados con la labor de repartir

gracias a la gestión algorítmica. La experiencia negativa de los lugares pasados de trabajo y el goce de ocupar y circular en la ciudad permea la percepción de la flexibilidad y la autonomía de repartir, contribuyendo a la aceptación de sus condiciones, mecanismos y consecuencias. No obstante, trabajan bajo la paradoja de sentir “libertad” en la calle, pero relacionarse de forma subordinada con empleados y clientes.

En el caso de la Ciudad de México, el trabajo de repartir para una aplicación se enmarca en su mercado laboral adverso y su configuración espacial compuesta de corredores urbanos terciarios y fragmentación urbana. En este contexto, valoran la autonomía por su autoacción frente a las presiones sociales del trabajo intramuros, y se estima positiva por la falta de sanciones directas respecto de la decisión de itinerarios de trabajo, pero se rechaza parcialmente por el reconocimiento de mecanismos de vigilancia, monitoreo y asignación de pedidos que llegan a considerar injustos, de cara a la promesa laboral de “Ser tu propio jefe”. En estrecha relación, la flexibilidad se aprecia por el carácter deliberado y repentino para coordinar el trabajo con actividades, tiempos y lugares de sus vidas cotidianas, pese a que laboran jornadas extenuantes y, en buena medida, lejos de casa.

En sintonía con la observación de las “estrategias de supervivencia” y las subjetividades laborales (Abilio, 2019; Diana Menéndez *et al.*, 2024), una de las principales consecuencias que este estudio subraya es la “responsabilización radical de la fuerza de trabajo en un nivel individual” (Gandini, 2018, p. 14) que se expresa en un *juego de preocupaciones*. La incorporación de la autonomía y la flexibilidad se enlaza con la adhesión a los registros y las clasificaciones algorítmicas. En el caso de los puntajes, evaluaciones y niveles, se subraya la experiencia de angustias por sus persistencias y expectativas económicas en un ambiente de incertidumbre: el aseguramiento de un ingreso económico a merced de las interacciones con empleados y clientes.

Frente a ello, construyen prácticas de organización del trabajo basadas, entre otras cosas, en el establecimiento de lugares de trabajo donde esperar, descansar y resolver necesidades básicas y laborales; el desarrollo de movilidades y ritmos de trabajo a partir de juicios y medidas del desempeño laboral de sí mismos y de otros, y consistentes en (des)aceleraciones súbitas y contingentes; así como el despliegue de actuaciones a fin de obtener evaluaciones favorables de empleados y clientes en el marco de la interrelación

entre las prerrogativas de estos actores, las normas de los lugares que transitan y los mecanismos algorítmicos.

El análisis de las dimensiones urbanas del trabajo por aplicación es fundamental para entender cómo sus trabajadores experimentan y representan, pero también contestan las injusticias de las plataformas desde la perspectiva de la vida en la ciudad. Tanto la valoración, aceptación y adhesión a las condiciones y mecanismos laborales, así como los rechazos y oposiciones a estos se muestran como elementos ineludibles en la comprensión de los caminos para llegar a un trabajo justo por aplicación. Asimismo, este tipo de análisis ayuda a comprender la plataformización de la vida urbana, a saber, la experiencia, organización y estructuración de espacios, tiempos y relaciones sociales de la ciudad por mecanismos, esquemas y, entre otras, infraestructuras digitales dispuestos por empresas de plataformas.

Referencias bibliográficas

- Abilio, L. (2019). Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Psicoperspectivas*, 18(3), 1-11.
- Alba, C., Bensusán, G. & Vega, G. [coords.] (2021a). *El trabajo del futuro con derechos laborales: diagnóstico y estrategia de política pública para el reconocimiento de derechos laborales de trabajadores de plataformas digitales*. CES CDMX/COLMEX.
https://ces.cdmx.gob.mx/storage/app/media/publicaciones2020/Estudio_derechos_laborales.pdf
- Alba, C., Bizberg, I. & Vega, G. (2021b). Perfil sociodemográfico. En: Alba, C., Bensusán, G. & Vega, G. [coords.] *El trabajo del futuro con derechos laborales: diagnóstico y estrategia de política pública para el reconocimiento de derechos laborales de trabajadores de plataformas digitales* (pp. 11-25). CES CDMX/COLMEX.
- Barns, S. (2020). *Platform Urbanism. Negotiating Platform Ecosystems in Connected Cities*. Palgrave Macmillan.
- Barns, S. (2021). Joining the dots: platform intermediation and the recombinatory governance of Uber's ecosystem. En: Hodson, M., Kasmire, J., McMeekin, J., Sthelin, J. y Ward, K. [eds.]. *Urban platforms and the city: transformations in infrastructure, governance, knowledge, and everyday life* (pp. 87-104). Routledge.
- Barratt, T., Goods, C. & Veen, A. (2020). 'I'm my own boss...': Active intermediation and 'entrepreneurial' worker agency in the Australian gig-economy. *Economy and space*, 52(8), 1-19. <https://doi.org/10.1177/0308518X20914346>

- Bayón, C. & Saraví, G. (2012). The cultural dimensions of urban fragmentation: segregation, sociability, and inequality in Mexico City. *Latin American Perspectives*, 40(2), 35-52. [10.1177/0094582X12468865](https://doi.org/10.1177/0094582X12468865)
- Bensusán, G., Díaz, M. A. y Santos, H. (2021). Análisis de las entrevistas a personas repartidoras por plataformas digitales. En: Alba, C., Bensusán, G. & Vega, G. [coords.] (2021). *El trabajo del futuro con derechos laborales: diagnóstico y estrategia de política pública para el reconocimiento de derechos laborales de trabajadores de plataformas digitales* (pp. 143-160). CES CDMX/COLMEX.
- Briziarelli, M. (2019). Spatial politics in the digital realm: the logistics/precarity dialectics and Deliveroo's tertiary space struggles. *Cultural studies*, 33(5), 823-840. <https://doi.org/10.1080/09502386.2018.1519583>
- Charmaz, K. (2006). *Constructing grounded theory. A practical guide through qualitative analysis*. Sage.
- Chen, J. & Sun, P. (2020). Temporal arbitrage, fragmented rush, and opportunistic behaviors: The labor politics of time in the platform economy. *New media and society*, 22(9), 1561-1579. <https://doi.org/10.1177/1461444820913567>
- Chevalier, S. (2022). Mexico: change in online food delivery sites during COVID-19 2020. *Statista*. <https://www.statista.com/statistics/1118615/visits-online-services-mexico/>
- Cresswell, T (1996). *In place/out of place: geography, ideology, and transgression*. University of Minnesota.
- De Stefano, V. (2016). The rise of the «just-in-time workforce»: On-demand work, crowdwork and labour protection in the «gig-economy». *Conditions of work and employment*, (71), 1-36.
- Del Bono, A. (2019). Trabajadores de plataformas digitales: condiciones laborales en plataformas de reparto a domicilio en Argentina. *Cuestiones de Sociología*, (21), 1-14. <https://doi.org/10.24215/23468904e083>
- Diana Menéndez, N. (2019). ¿QUÉ HAY DE NUEVO VIEJO? Una aproximación a los trabajos de plataforma en Argentina. *Revista de Ciencias Sociales (Cr)*, III(165), 45-56. <https://doi.org/10.15517/rcs.v0i165.40064>
- Diana Menéndez, N., Arias, C. y Haidar, J. (2024). Del emprendedor al superviviente. Subjetividades laborales en plataformas de reparto. *Estudios sociológicos de El Colegio de México*, (42), 1-19. <https://doi.org/10.24201/es.2024v42.e2688>
- Díaz, M. (2021). Las personas repartidoras en perspectiva comparada. El caso de Argentina. En: Alba, C., Bensusán, G. & Vega, G. (coords.) (2021). *El trabajo del futuro con derechos laborales: diagnóstico y estrategia de política pública para el reconocimiento de derechos laborales de trabajadores de plataformas digitales* (pp. 94-117). CES CDMX/COLMEX.
- Duggan, J., McDonnell, A., Sherman, U. & Carbery, R. (2022). *Work in the Gig Economy. A Research Overview*. Routledge.

- Duhau, E. & Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli. La ciudad de México a principios del siglo XXI*. Siglo XXI.
- Escoto, A. & Gonsales, M. (2021). Responses of app-based delivery workers at Covid-19 crisis in the largest Latin-American cities: São Paulo and Mexico city. *Socioscapes: International Journal of Societies, Politics and Cultures*, 2(2), 135-156. <http://www.socioscapes.org/index.php/sc/article/view/115>
- Fridman, D. (2019). *El sueño de vivir sin trabajar: una sociología del emprendedorismo, la autoayuda financiera y el nuevo individuo del siglo XXI*. Siglo XXI.
- Galière, S. (2020). When food delivery platform workers consent to algorithmic management: a Foucauldian perspective. *New Technology, Work and Employment*, 35(3), 357-370. <https://doi.org/10.1111/ntwe.12177>
- Gandini, A. (2018). Labour process theory and the gig economy. *Human relations*, 72(6), 1-18. <https://doi.org/10.1177/0018726718790002>
- Giglia, A. (2001). Sociabilidad y megaciudades. *Estudios sociológicos*, XIX(3), 799-821.
- Giglia, A. (2022). Habitar y comprender el espacio urbano: escritos de Angela Giglia sobre la Ciudad de México. UAM.
- Griesbach, K., Reich, A., Elliott-Negri, L. y Milkman, R. (2019). Algorithmic control in platform food delivery work. *Socius: Sociological Research for a Dynamic World*, (5), 1-15. <https://doi.org/10.1177/2378023119870041>
- Haidar, J. (2023). La dimensión olvidada en los estudios sobre trabajo de plataformas: la subjetividad de quienes trabajan. *Estudios sociológicos*, XLII(1-22). <http://dx.doi.org/10.24201/es.2024v42.e2336>
- Hidalgo, K. & Valencia, B. (2019). *Entre la precarización y el alivio cotidiano. Las plataformas UberEats y Glovo en Quito*. FES-ILDIS. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/15671-20200311.pdf>
- Hine, C. (2015). *Ethnography for the internet. Embedded, embodied and everyday*. Bloomsbury.
- Huws, U. (2014). Labor in the global digital economy: the cybertariat comes to age. Monthly Review Press.
- Huws, U. (2020). The algorithm and the city: platform labor and the urban environment. *Work organisation, labour and globalization*, 14(1), 7-14. <https://doi.org/10.13169/workorgalaboglob.14.1.0007>
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *Eure*, XXVIII(85), 11-29. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612002008500002>
- Jirón, P. (2012). Transformándome en la sombra. *Bifurcaciones: revista de estudios culturales urbanos*, (10), 1-14. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/143722>
- Jirón, P. & Imilán, W. (2019). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Revista del*

área de estudios urbanos del instituto de investigaciones Gino Germani de la Universidad de Buenos Aires, 16(10), 17-36.

- Jirón, P., Ulriksen, C., Margarit, D. e Imilan, W. (2021). *Trabajadores móviles digitales en Chile*. Condiciones del empleo en Chile en contexto de crisis sanitaria (2). <https://uchile.cl/publicaciones/173873/policy-brief-trabajadores-moviles-digitales-en-chile>
- Kellogg, K., Valentine, M. & Christin, A. (2020). Algorithms at work: the new contested terrain of control. *Academy of Management Annals*, 14(1), 366-410. <https://doi.org/10.5465/annals.2018.0174>
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.
- Low, S. (2006). Towards a theory of urban fragmentation. A cross cultural analysis of fear, privatization, and the state. *Cybergeo: European Journal of Geography*, (349), 1-21. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.3207>
- Massey, D. (1999). On space and the city. En: Massey, D., Allen, J. & Pile, S. [eds.] *City Worlds* (pp. 153-171). Routledge.
- Massey, D. (2005). *For space*. Sage.
- Mora, M., Delfino, A. y VÉRAS, R. (2024). El capitalismo de plataformas en América Latina: trazos visibles y horizontes probables. *Estudios sociológicos de El Colegio de México*, (42), 1-17. <https://doi.org/10.24201/es.2024v42.e2736>
- Morales, K. (2020). La valoración de la flexibilidad y la libertad en el trabajo en apps ¿los trabajadores de plataformas son sujetos neoliberales? En: Hidalgo, K y Salazar, C. [eds.] *Precarización laboral en plataformas digitales. Una lectura desde América Latina* (pp. 21-36). FES-ILDIS. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/17108.pdf>
- Murthy, D (2008). Digital Ethnography: An Examination of the Use of New Technologies for Social Research. *Sociology*, 42(5), 837-855. <https://doi.org/10.1177/0038038508094565>
- Negri, S. (2020). El proceso de trabajo y la experiencia de los trabajadores en las plataformas de delivery en la Argentina. *Estudios del trabajo*, (60), 1-29. <https://ojs.aset.org.ar/revista/article/view/89>
- Popan, C. (2021). Embodied precariat and digital control in the "gig economy": the mobile labor of food delivery workers. *Journal of urban technology*, 1-21. <https://doi.org/10.1080/10630732.2021.2001714>
- Popan, C. y Anaya-Boig, E. (2021). The intersectional precarity of platform cycle delivery workers. *Pre-print*. <https://doi.org/10.31235/osf.io/tk6v8>
- Pradilla Cobos, E. (2016). Zona Metropolitana del Valle de México: neoliberalismo y contradicciones urbanas. *Sociologías, Porto Alegre*, 18(42), 54-89. <https://doi.org/10.1590/15174522-018004203>
- Pradilla Cobos, E. *et. al.* (2017). Cambios demográficos, económicos y territoriales en la Zona Metropolitana del Valle de México (1982-2010). En: Pradilla Cobos, E.

- (coord.). *Grandes metrópolis de América Latina: Buenos Aires, Río de Janeiro, Sao Paulo, Valle de México* (s.p.). UAM.
- Purcell, C. & Brook, P. (2022). *At least I'm my own boss!* Explaining consent, coercion and resistance in platform work. *Work, Employment and Society*, 36(3), 391-406. <https://doi.org/10.1177/095001702095266>
- Ravenelle, A. (2019). *Hustle and gig: struggling and surviving in the sharing economy*. University of California Press.
- Revilla, J. & Blázquez, V. (2021). Uneasy riders: contradictorias lógicas disciplinarias para una posición laboral imposible. *Revista española de sociología*, 30(2), 1-35. <https://doi.org/10.22325/fes/res.2021.35>
- Rosa, H. (2017). De-synchronization, dynamic stabilization, dispositional squeeze: the problem of temporal mismatch. En Wajcman, J. y Dodd, N. (eds.). *The sociology of speed: digital, organizational, and social temporalities* (pp. 25-41). Oxford University Press.
- Rosenblat, A. (2018). *Uberland: how algorithms are rewriting the rules of work*. University of California Press.
- Schreier, M. (2014) Qualitative content analysis. En: Flick, U., Metzler, K. y Scott, W. [eds.] *The Sage handbook of qualitative analysis* (pp. 170-183). Sage.
- Schteingart, M., Sobrino, J. y Ugalde, V. (2023). *Mexico City*. Agenda publishing.
- Segura, R. (2015). *Vivir afuera: antropología de la experiencia urbana*. UNSAM.
- Segura, R. (2017). La ciudad de los senderos que se bifurcan (y se entrelazan): centralidades conflictivas y circuitos segregados en una ciudad intermedia de la Argentina. *Universitas Humanística*, (85), 155-181.
- Segura, R. & Chaves, M. (2020). Relatos de espacio: narraciones, movilidades y formas de habitar la metrópoli. *Revista Transporte y Territorio*, (23), 7-29. <https://doi.org/10.34096/rtt.i23.9654>
- Segura, R. & Jirón, P. (2023). Métodos móviles. En: Zunino, D., Jirón, P. y Giucci, G. (eds.). *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 167-182). Teseo.
- Srnicek, N. (2016). *Capitalismo de plataformas*. Caja Negra.
- Sun, P. & Chen, J. (2021). Platform labour and contingent agency in China. *China perspectives*, (1), 19-27.
- Sun, P., Chen, J. & Rani, U. (2021). From flexible labour to 'sticky labour': a tracking study of workers in the food delivery platform economy of China. *Work, Employment and Society*, 37(2), 1-20. <https://doi.org/10.1177/09500170211021570>
- Swain, J. & King, B. (2002). Using informal conversations in qualitative research. *International journal of qualitative methods*, 21, 1-10. <https://doi.org/10.1177/16094069221085056>

- Tang, J. & Yan, Z. (2022). The high speed digital nomads trapped in the system: food delivery workers in Meituan. *International journal of education and humanities*, 4(3), 214-218. <https://doi.org/10.54097/ijeh.v4i3.1810>
- Theodore, N., Peck, J. & Brenner, N. (2009). Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados, *Temas Sociales*, (66), 1-12. https://www.researchgate.net/publication/277955552_Urbanismo_neoliberal_la_ciudad_y_el_imperio_de_los_mercados
- Tuan, Y. (1977). *Space and Place. The Perspective of Experience*. University of Minnesota Press.
- Umer, H. (2021). Illusory freedom of physical platform workers: Insights from UberEats Japan. *The Economic and Labour Relations Review*, 32(3), 437-452. <https://doi.org/10.1177/1035304621992466>
- Vallas, S. & Hill, A. (2012). Conceptualizing Power in Organizations. En: Courpasson, D., Golsorkhi, D. y Sallaz, J. (eds.). *Rethinking Power in Organizations, Institutions, and Markets* (pp. 165-197). Emerald. [https://doi.org/10.1108/s0733-558x\(2012\)0000034009](https://doi.org/10.1108/s0733-558x(2012)0000034009)
- Van Dijck, J., Poell, T. & de Waal, M. (2018). *The Platform Society. Public Values in a Connective World*. Oxford.
- Zheng, Y. & Wu, P. (2022). Producing speed on demand: reconfiguration of space and time in food delivery platform work. *Information Systems Journal*, 32(5), 973-1004. <https://doi.org/10.1111/isj.12377>