

# Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 4 ■ Núm. 8, Septiembre-Febrero 2024

## LA ERA DE LOS TRANSPORTES



Revista semestral del Departamento de Sociología / División de Estudios Políticos y Sociales  
Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades

**Universidad de Guadalajara**

**UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA** Dr. Ricardo Villanueva Lomelí, RECTOR GENERAL; Dr. Héctor Raúl Solís Gadea, VICERECTOR EJECUTIVO; Mtro. Guillermo Arturo Gómez Mata, SECRETARIO GENERAL. **CENTRO UNIVERSITARIO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES** Dr. Juan Manuel Durán Juárez, RECTOR; Dra. Katia Magdalena Lozano Uvario, SECRETARIA ACADÉMICA; Lic. María del Rosario Ortiz Hernández, JEFA DE LA UNIDAD DE APOYO EDITORIAL. **DIVISIÓN DE ESTUDIOS POLÍTICOS Y SOCIALES** Mtra. Sofía Limón Torres, DIRECTORA. **DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA** Dr. Jorge Ramírez Plascencia, JEFE DE DEPARTAMENTO.

**Vínculos. Sociología, análisis y opinión**, Año 4, Núm. 8, septiembre-febrero 2024, es una publicación semestral editada por la Universidad de Guadalajara, a través del Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades. Av. José Parres Arias, 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 333819-3300, ext. 23354. Correo electrónico: [revistavinculos@hotmail.com](mailto:revistavinculos@hotmail.com). Editor responsable: Jaime Torres Guillén. Reserva de derechos al uso exclusivo 04-2012-042610503700-102. ISSN: en trámite por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Impresa en Amateditorial, calle Prisciliano Sánchez #612, Col. Centro, Guadalajara, Jalisco. C.P. 44100 Este número se terminó de imprimir en septiembre de 2023 con un tiraje de 50 ejemplares.  
<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>  
<http://www.vinculosociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad de Guadalajara.

**Vínculos. Sociología, análisis y opinión** está incluida en los catálogos de revistas Latindex y LatinRev.

latindex



**Director y editor**

Jaime Torres Guillén

**Comité Editorial**

Alejandra Guillén González  
Héctor Raúl Solís Gadea  
Celia del Palacio Montiel  
Andrea Celeste Razón Gutiérrez  
Paloma Villagómez Ornelas  
Rafael Sandoval Álvarez  
Carlos Rafael Hernández Vargas  
Luis Rodolfo Morán Quiroz

**Asistente  
de dirección**

Nidia Verónica Covarrubias Sánchez

**Secretario técnico  
y Soporte plataforma web**

Francisco Tapia Velázquez

**Consejo Editorial**

Isabel Cristina Naranjo Noreña, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina; Antonio Luzón, Universidad de Granada, España; Silvia Carina Valiente, Conicet CIT Catamarca, Universidad de Catamarca, Argentina; Carlos Javier Maya Ambía, Centro de Estudios Japoneses, Universidad de Guadalajara, México; Luisa Martínez-García, Universidad Autónoma de Barcelona, España; Bruno Baronnet, Universidad Veracruzana, México; Mariana Passarello, Universidad del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, Argentina; David Gómez-Álvarez, Universidad de Guadalajara, México; María del Carmen Ventura Patiño, El Colegio de Michoacán, México; Felipe Gaytán Alcalá, Universidad La Salle, México; Liliana Cordero Marines, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, UNAM, México.

**Comité Científico Internacional**

María Patricia Fortuny Loret de Mola, CIESAS Peninsular, México; Göran Therborn, Universidad de Cambridge, Inglaterra; José Luis Grosso, Centro Internacional de Investigación PIRKA, Políticas, Culturas y Artes de Hacer, Colombia; Breno Bringel, Instituto de Estudios Sociales y Políticos de la Universidad del Estado de Río de Janeiro, Brasil; Jorge Alonso, CIESAS-Occidente, México.

Departamento de Sociología de la División de Estudios Políticos y Sociales del CUCSH, UdeG. Av. José Parres Arias núm. 150, San José del Bajío. Edificio F, tercer piso, C.P. 45132. Zapopan, Jalisco, México. Teléfono: 3819-3300, Ext. 23354.

La revista **Vínculos. Sociología, análisis y opinión** puede leerse en internet:

<http://www.publicaciones.cucsh.udg.mx/ppperiod/vinculos/index.htm>

<http://www.vinculossociologiaanalisisyopinion.cucsh.udg.mx/index.php/VSAO>

# Vínculos

Sociología, análisis y opinión

Año 14 ■ Núm. 23, julio-diciembre 2023

CONTENIDO

9 Presentación

## Investigación y debate

Autobuses y estaciones de una ciudad del Sur español. La movilidad en un espacio privilegiado

13 **José Luis Anta Félez**

Automovilistas y control de la movilidad. Ciudad de México (1903-1933)

41 **Diego Antonio Franco de los Reyes**

El transporte público nocturno entre el discurso y la apropiación ciudadana. Análisis del Búho Nocturno en Jalisco, México

77 **Christian Juan Armando Flores Landeros**  
**Miriam Anahí Guerra Hernández**

Gestión activa y reactiva del transporte público urbano: un análisis desde la Nueva sociología urbana francesa

113 **Andrés Demetrio Gutiérrez Flores**

El problema social del transporte público (ómnibus) en Montevideo: Una mirada crítica

141 **Marly Gonçalves da Silva**

## Escritos de frontera

- El Ferrocarril como factor en la construcción de identidad urbano-arquitectónica. El caso de Ciudad Juárez  
**Pedro Tlatoani Molotla Xolalpa**  
179 **Raúl Holguín Ávila**
- 
- Entre lo tecnológico y lo político. El discurso del riesgo sobre los neoprenos de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara  
**Carlos Miguel González Huerta**  
199 **Rebeca Vanesa García Corso**
- 
- Manía por la destrucción. Pensar los rallies de demolición automovilística desde la frontera norte mexicana  
225 **Juan Antonio del Monte Madrigal**
- 
- Precariedad a domicilio: plataformas digitales y precarización del trabajo en repartidores de aplicaciones digitales en la Zona Metropolitana de Guadalajara  
243 **Edgar Daniel Placencia Aguirre**
- 
- La paradoja de la inmovilidad en el régimen de la inmediatez  
273 **Carlos Octavio Núñez Miramontes**
-

## Lecturas

Cohabitando con el caos: andanzas con un  
cuerpo acompasado

305 **Daniela Karina Guzmán Taboada**

---

## Reseñas

“Cappitalismo”. La uberización del trabajo

**Salvador Medina Ramírez**

315 **Linda Mercedes Moreno Sánchez**

---

323 Criterios editoriales.

---

# PRECARIEDAD A DOMICILIO: PLATAFORMAS DIGITALES Y PRECARIZACIÓN DEL TRABAJO EN REPARTIDORES DE APLICACIONES DIGITALES EN LA ZONA METROPOLITANA DE GUADALAJARA

**Recibido:** 11/05/2023

**Aceptado:** 07/08/2023

EDGAR DANIEL PLACENCIA AGUIRRE<sup>1</sup>

## Resumen

El presente artículo abordará la temática de la precariedad representada en los repartidores de plataformas digitales, esencialmente de Uber Eats, pero generalmente en la llamada *gig economy*, *economy numerique* (economía de algoritmos, economía de microtarefas, entre otras denominaciones) (Bernis y Guinsburg, 2019). Con el objetivo de analizar los significados, condiciones y relaciones de trabajo en esta población emergente y cada vez más consolidada, se realizó un estudio de campo en la ciudad de Guadalajara entre el año 2020 y el año 2022. Algunos de los resultados más relevantes serán expuestos en este documento, revisando características y opiniones de los repartidores desde su subjetividad, ello para dar luz a nuevos debates

---

1 Licenciado en Sociología (2020), maestro en Ciencias Sociales (2022) por la Universidad de Guadalajara y doctorante en Ciencias Sociales en la Universidad Autónoma del Estado de México. Miembro de la Asociación Mexicana de Estudios del Trabajo (AMET, A.C). Correo electrónico: [edpa.plarre@gmail.com](mailto:edpa.plarre@gmail.com) ORCID: 0009-0000-3066-7074

acerca de la pauperización existente en estas ocupaciones emergentes y en transformación ofrecidas para los jóvenes, observando la precariedad en la ahora llamada “industria 4.0”, o también dicha “cuarta revolución industrial” (Yzunza *et al.*, 2017).

*Palabras clave:* Repartidores de plataformas digitales, precariedad, industria 4.0, economía de plataformas, ocupaciones emergentes/en transformación.

### **Abstract**

This article will address the issue of the precariousness represented in the delivery drivers of digital platforms, essentially Uber Eats but generally in the so-called gig economy, economy numerique (economy of algorithms, economy of microtasks, among other denominations) (Bernis and Guinsburg, 2019). In order to analyse the meanings, conditions and work relations in this emerging and increasingly consolidated population, a field study was conducted in the city of Guadalajara between 2020 and 2022. Some of the most relevant results will be presented in this paper, reviewing characteristics and opinions of delivery workers from their subjectivity, in order to shed light on new debates about the existing pauperisation in these emerging and transforming occupations offered to young people, observing the precariousness in the now called “industry 4.0”, or also called “fourth industrial revolution” (Yzunza *et al.*, 2017).

*Keywords:* Digital platform delivery workers, precariousness, Industry 4.0, platform economy, emerging/transforming occupations.

### **Introducción**

En la última década del siglo XXI se ha desencadenado una aceleración tanto del desarrollo tecnológico como del acceso a la propia tecnología. Este efecto ha traído distintas consecuencias que deben ser examinadas desde distintas aristas que conforman la sociedad en la que vivimos. De tal modo, la ciudad, desde la concepción moderna, sufre una reorganización de sus esferas, siendo la formación de redes (Castells, 2000) un



punto vital de partida para esta, además de que la misma ciudad coexiste como un centro de socialización y socializante de la vida humana. De tal forma, la ciudad global (Sassen, 2000) significaría la culminación del proceso de globalización, y esta es transformada en una construcción social que ordena y determina las bases productivas del sistema capitalista neoliberal, pero ahora, desde un sistema abierto y en crecimiento cada vez más acelerado a partir de las nuevas redes digitales.

Un ejemplo notable de esta situación sucedió en la pandemia de SARS-COV-2/COVID-19. Es en este momento histórico para nuestra era donde nos fue posible observar no únicamente la tragedia, sino el avance y los sesgos que la humanidad aún tiene, al igual que los retos y oportunidades por afrontar. En este sentido, la plataformización se volvió un tema sumamente relevante dentro del concepto contemporáneo de ciudad, pues con el aislamiento social, las redes sociales mediante el internet de las cosas se intensificaron y reordenaron la vida en las urbes y, por ende, la vida de quienes figuran y residen en ellas. La pérdida de empleos y oportunidades de trabajo, así como el constante riesgo de la situación, dificultó a muchas ramas y sectores industriales continuar con sus labores normalmente, acoplándose a una llamada “nueva normalidad” en la que la regulación de las acciones industriales fue vital, reemplazando algunas actividades “presenciales” por acciones remotas o “virtuales”. La digitalización de la economía alcanzó un máximo histórico a partir de estas fechas, consolidando el mundo digital y abriendo paso a la industria 4.0 en todo su esplendor, pues con ello, se aceleró la producción, actualización y desarrollo de hardware y software tecnológico. Un ejemplo claro de este proceso fue la consolidación de la economía de plataformas<sup>2</sup>. Dentro de este mismo efecto, la problemática acerca de la

---

2 Cabe destacar que según Torrent-Sellens (2018) existe una diferencia sustancial entre la economía colaborativa y la economía de plataformas: el lucro. Ello se explica ya que, mientras en la economía colaborativa existe una distribución de las jerarquías, puestos de trabajo, retribuciones y políticas con forme a un acuerdo común entre los desarrolladores y trabajadores de estas, en la economía de plataformas estos mismos rubros están demarcados desde el orden jerárquico, existiendo únicamente una esfera dedicada al desarrollo de software, es decir, designadores y asignadores de tareas, y quienes las ejecutan. Aunque existen diversos debates acerca de estos conceptos, esta distinción re-

informalidad en América Latina (y específicamente en México) además del desempleo de los jóvenes, la alta cualificación de estos se sumó como variables clave, y de forma inminente estas también se unieron con el crecimiento del trabajo informal en relación con dichas plataformas. Lo anterior hizo de este ambiente uno sumamente fructífero principalmente en cuanto al trabajo juvenil dentro de las plataformas digitales.

En suma, algunas compañías que ya habían llegado anteriormente al mundo y mercado digital a forma de revolución tecnológica tuvieron un auge aún más ponderado. Un ejemplo de ello fue Uber (al igual que otras como Didi, Rappi, Glovo entre otras muchas), empresa digital fundada en 2013 en San Francisco dedicada al desarrollo de software especializado en la localización (OIT, 2019). Con el aislamiento social, el servicio más conocido de taxi ejecutivo de esta empresa comenzó a tener pérdidas considerables debido al enclaustramiento de la sociedad. Pese a lo anterior, otro de sus servicios tuvo un éxito aún más destacable: Uber Eats (Morales *et al.*, 2020). Este modelo de negocio fue mayormente reconocido por el pedido de comida a domicilio, ello por medio de una aplicación digital, acontecimiento que resultó sumamente rentable durante el tiempo en el que se vivieron los picos más altos de la contingencia sanitario, entre el año de 2020 y 2021.

A partir de este momento han existido diversos y muy importantes estudios al respecto de las plataformas digitales y la pauperización de los repartidores de estas plataformas digitales (Morales, *et al.*, 2020; Bensusán y Florez, 2020; Bensusán, Alba y Vega, 2021; Silva, Rivera y Jaramillo-Molina, 2022). De tal modo, estas investigaciones han servido como fuentes importantes de información acerca de las condiciones genéricas y particulares de esta población. La discusión resulta ser más importante aún al hablar acerca del cambio y rumbo existente en el mundo del trabajo, transitando de la anterior forma clásica del trabajo a la no clásica; superando el viejo postulado del fin del trabajo sugerida por Rifkin (1995), para pasar al trabajo sin fin (De la Garza, 1999, 2011).

---

sulta vital para el debate actual al hablar acerca del valor del trabajo y su composición en estas ocupaciones, principalmente al hablar de algunas de las aplicaciones más conocidas a nivel mundial, en este caso, radicalmente de Uber (ver Torrent-Sellens, 2018: 6-14).

La presente investigación formó parte de una tesis de maestría, y aunque no parte sino desde estudios del año 2020 –año en el cual comenzó nuestra investigación coincidiendo con la pandemia de COVID-19– se ha nutrido de documentos anteriores y posteriores de forma crítica y constructiva. Desde estas perspectivas encontramos en nuestro estudio diversos aportes surgidos desde la subjetividad de los repartidores en la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG), Jalisco, y lo cual se espera coadyube a particularizar características de esta población para así lograr una muestra representativa y no generalizante de los repartidores, tratando también de atender y entender sus necesidades y contextos.

Tomando lo anterior como punto de partida para este documento, en primer lugar, se realizará una revisión general acerca de las características encontradas en el estudio de campo dicho. En segundo momento se realizará una breve pero concisa discusión acerca de estas variables en el marco de la precariedad, subjetividad de los repartidores y la vulneración de esta población en el margen ahora de la digitalización del mundo del trabajo, los posibles rumbos y consideraciones a tomar en cuenta en este tema. Por último, se presentan las conclusiones generales y posibles agendas pendientes.

### **Características variables y distinciones entre los repartidores**

Como se ha dicho, es importante definir las características de los repartidores de los cuales se habla. Habiéndose realizado una metodología mixta mediante entrevistas a profundidad y la realización de encuestas para los repartidores, se procedió a levantar una muestra principalmente representativa, ello dado a que la población y sujetos de estudio es sumamente heterogénea y no están plenamente medidas y determinadas ni por instituciones gubernamentales como el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) o el Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco (IIEG)<sup>3</sup>, o por las propias plataformas digitales.

---

3 Resulta sumamente relevante destacar un estudio realizado por esta institución, misma que sirvió como una de las bases estadísticas para esta investigación. En dicho documento es posible observar un estudio estadístico sobre esta población en la ciudad de Guadalajara, Jalisco. Pese a lo anterior, una de las carencias principales de este estudio es

En tanto, a nuestra encuesta autodenominada como Encuesta sobre Condiciones Perspectivas de Repartidores de Plataformas Digitales (ECOPEREPD)<sup>4</sup>, se aislaron y correlacionaron variables genéricas tales como el sexo, la ocupación además de la repartición, estado civil, municipio de residencia, escolaridad, nacionalidad, dependientes económicos, así como otras variables más específicas sobre la ocupación tales como el vehículo utilizado, ganancias netas (ingresos y egresos), días laborados, horas dedicadas a la repartición, tasa de accidentes, la existencia de un seguro de vida o médico y municipios en los que se suele repartir más comúnmente. Otras preguntas y algunas entrevistas fueron más tentativas y centradas en el conocimiento acerca de las subjetividades de los repartidores, y se cuestionaron asuntos como la consideración de los repartidores como trabajadores autónomos, o incluso, como jefes propios —eslogan del que se jactan las empresas digitales—, de la misma forma que las medidas de las aplicaciones en caso de accidentes y las percepciones económicas de ellos. Dichas preguntas tuvieron respuestas diversas e interesantes, las cuales se verán más adelante en el texto.

## **Sexo**

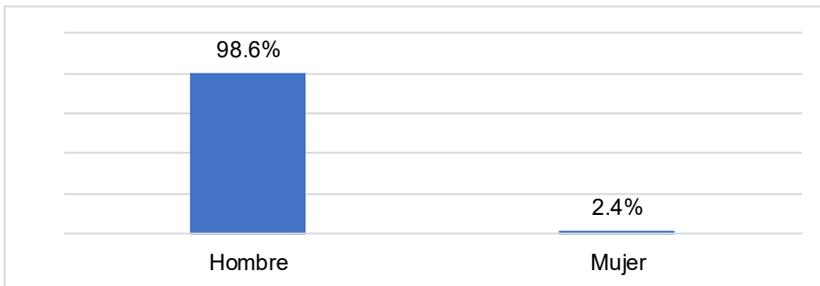
Por un lado, mediante las encuestas realizadas en el estudio de campo, se recolectaron un total de 41 respuestas en las que se encontró un acumulado de 98.6% de hombres dedicados a esta actividad y únicamente un 2.4% de mujeres (una mujer) (ver gráfica 1). En tal aspecto pudo verse una división sexual del trabajo sumamente remarcada. De esta manera, pudo destacarse que esta sería una variable importante y que definió hasta ese momento la ocupación de los repartidores como masculinizada, y aunque existen propensiones por parte de la población femenina a optar

---

la generalización sobre la población de los repartidores y la escasa profundización subjetiva hacia las diversas problemáticas de las y los repartidores de plataformas digitales. 4 A modo de nota metodológica, esta encuesta se compuso por 41 cuestionarios presenciales realizados aleatoriamente a repartidores en las calles de la Ciudad de Guadalajara. Al mismo tiempo, como parte del estudio de campo, de estas encuestas se seleccionaron algunas respuestas de forma aleatoria, y se realizaron un total de cuatro entrevistas a profundidad con el objetivo de tener una mayor información sobre la percepción y subjetividad de los repartidores en sus contextos laborales.

por esta clase de actividades económicas (Hidalgo y Valencia, 2019), de forma preliminar aun no es posible hablar sobre una feminización de esta actividad en la ZMG.

Gráfica 1.  
Sexo de repartidores de plataformas digitales (%)



Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPD, 2021.

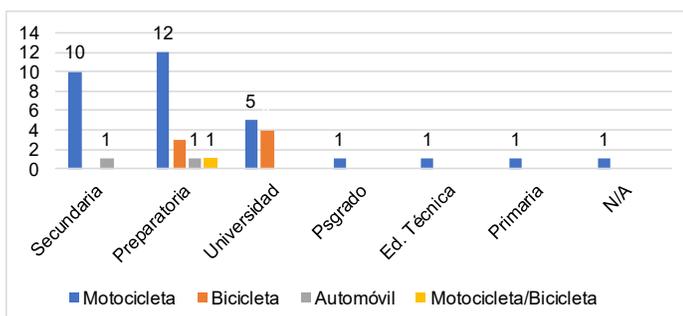
### Escolaridad y medio de transporte

En cuanto a la formación escolar de los repartidores, en su mayoría demostraron tener estudios básicos de primaria y preparatoria y máximos de universidad e incluso con posgrado. Un punto destacable acerca de esto es que esta variable estuvo relacionada muy cercanamente al tipo de vehículo que los repartidores conducían para realizar los pedidos, ya que del 70.71% que tiene la primaria, secundaria y preparatoria como grados de estudio, 56.09% laboran en motocicleta, mientras que del 26.81% que tuvieron la universidad, estudios técnicos o algún posgrado, 12.19% laboran en bicicleta. Para comprobar la validez de esta relación de variables se realizó un coeficiente de correlación estadística entre ellas, utilizando la fórmula:

$$(r) = \frac{N\sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[N\sum X^2 - (\sum X)^2][N\sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

Se encontró que dicho coeficiente corresponde al 0.9755, siendo una correlación positiva –aunque parcial– entre el medio de transporte y la escolaridad de los repartidores en este caso particular. En tal sentido, es importante señalar que, aunque algunos repartidores consideran importante la escolaridad de forma general para la población, esta no es significativa para realizar la repartición, ya que es posible ser repartidor sin una formación escolar tan rigurosa. Pese a esto, es importante señalar que la mayoría de los repartidores suelen tener una formación mínima básica, siendo la secundaria, preparatoria y universidad las principales formaciones.

Gráfica 2  
Escolaridad/Medio de transporte (por personas)



Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

5 Donde:

N = Número de Valores o elementos.

X = Datos de Primera Puntuación (conglomerado de repartidores y escolaridad).

Y = Segundo Puntuación (conglomerado de repartidores y medio de transporte).

$\sum XY$  = Sumatoria del resultado de la Primera y Segunda Puntuación.

$\sum X$  = Suma de las Primeras Puntuaciones.

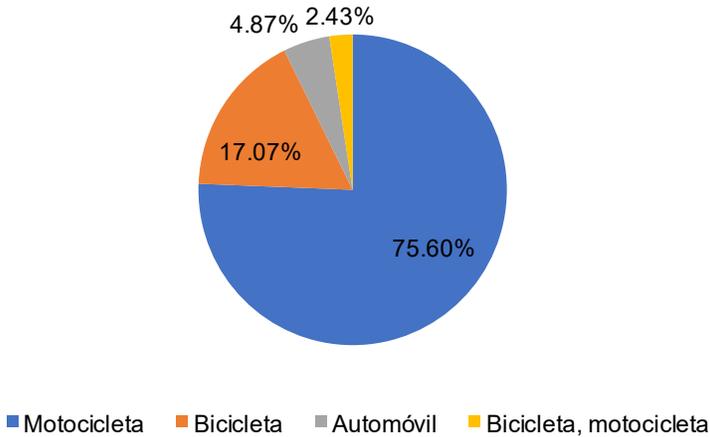
$\sum Y$  = Suma de Segunda Puntuaciones.

$\sum X^2$  = Suma de Cuadrados Primeros Resultados.

$\sum Y^2$  = Suma de Cuadrados de Segunda Puntajes.

Sqrt = Datos de correlación relativa.

Gráfica 3  
Medio de transporte de los repartidores (%)



Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

### Percepción de los repartidores sobre su ocupación en relación con la temporalidad en ella

La percepción de algunos de los repartidores acerca de sus actividades es un tanto distinta en cuanto al segmento anterior de la educación, ya que, según estos mismos la educación poco o nada tiene que ver con su ocupación, pues de aquellos que reparten comida en bicicleta, algunos de los que fueron entrevistados consideran que esta actividad es exclusivamente temporal y ya que es externa a su formación académica, esperan dedicarse a alguna otra actividad pronto. Además de ello, vislumbran la actividad como una opción secundaria de obtención de ingresos, y puede ser considerado incluso como un pasatiempo. Como ejemplo de lo anterior, se presentan algunos fragmentos encontrados en las entrevistas a profundidad realizadas:

“(…) yo pensaba dejar de trabajar en esta actividad de aquí a finales de este mes, inicios del siguiente, para hacer experiencia en mi carrera, igual seguiría utilizando la aplicación en mis días de descanso para,

pues yo lo tomo también como terapia (...), (...) entonces ya no sería mi trabajo de tiempo completo, sería como que un *hobbie*, digamos”.

*Javier, repartidor de plataformas digitales. 24 febrero, 2022.*

“(...) este sí es un trabajo temporal, digamos que ahorita lo uso simple y sencillamente para gastos y cubrir un poco de mis deudas (...) yo tengo pensado por muy mucho trabajar hasta junio de este año, si todo se me acomoda (...)”.

*Leo, repartidor de plataformas digitales. 14 enero, 2022.*

“(...) actualmente es más que nada, un trabajo que estoy utilizando para pagar las mensualidades de la escuela, (...) solamente hasta que termine la carrera, ya de ahí lo utilizaría como segundo trabajo, como te comento, es por la facilidad de que puedes trabajar el tiempo que quieras y eso es lo produces”.

*Uriel, repartidor de plataformas digitales. 1 marzo, 2022.*

Un acuerdo común que es posible ver entre estas posturas es que existe una indeterminación sobre el tiempo en el que los repartidores pronostican trabajar en las aplicaciones, aspecto que también se vislumbra en otras investigaciones realizadas en el país (véase Bensusán, Alba y Vega, 2022; Morales *et al.*, 2020). Aunque esta unión de variables es considerable y en nuestra investigación es bien representada, no es posible hablar de que esta opinión sea estadísticamente significativa y, por lo tanto, no es generalizante para la muestra. A pesar de ello, este tema queda como un nicho interesante a indagar en futuros trabajos mayormente especializados.

## **Estado civil y dependientes económicos**

Como es visto, existe una alta heterogeneidad entre los repartidores, sin embargo, también cabe resaltar una distinción más clara entre ellos, además de la edad que pocos estudios abordan: el estado civil correlacio-

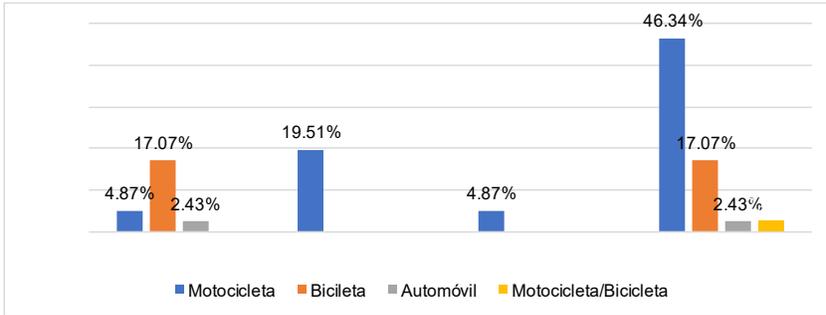
nado con los dependientes económicos. En este sentido, el estado civil y los dependientes económicos son parte importante de la determinación sobre el utilizar motocicleta o bicicleta para realizar pedidos. Por una parte, la gran mayoría de quienes manejan principalmente bicicleta fueron solteros y no contaban con ningún dependiente económico (17.07%), otra gran mayoría de quienes condujeron motocicleta contó con uno o hasta 3 dependientes económicos (17.06%), de aquellos que condujeron motocicleta y ya contaban con matrimonio, unión libre o divorcio tuvieron en su mayoría al menos un dependiente económico y un máximo de 5 (38.95%) (ver gráfica 4 y 5).

Algunos testimonios de los repartidores dan cuenta de que esto es debido a la eficiencia que se tiene en las ganancias, pues mientras una motocicleta permite moverse más rápidamente en la ciudad para ir de un punto a otro y laborar por periodos más largos en la jornada diaria, la bicicleta cuenta con la deficiencia de la movilidad, pues el tiempo en el que se puede utilizar es más reducido y suele abarcarse una menor área de repartición. Estos puntos se traducen en mayores o menores ganancias, y mayor o menor rango de las mismas. Por otro lado, el riesgo de sufrir un accidente en sus horarios de trabajo también aumenta:

“(...) el accidente más grave que he tenido, en esa ocasión se me reventó el freno izquierdo, (...) fue por plaza del sol por Av. Obsidiana, ese día estaba lloviendo ya había llovido ese día más temprano, pues ya por la grasa iba medio rápido. (...) Pues iba de bajada, iba a dar vuelta, no recuerdo en que calle (...), pero al momento de dar vuelta se me derrapo la llanta de adelante y yo salí volando... casi me atropella un auto, solamente porque se alcanzó a frenar, pero prácticamente yo quedé debajo del carro”.

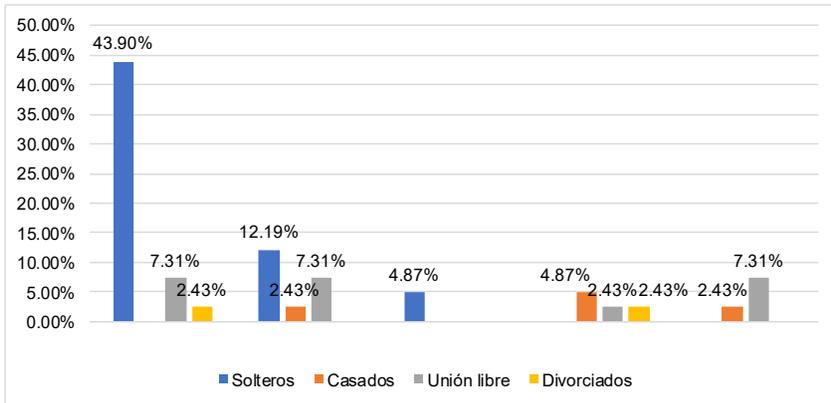
*Leo, repartidor en bicicleta de plataformas digitales. 14 enero, 2022.*

Gráfica 4  
Estado civil/medio de transporte (%)



Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

Gráfica 5  
Estado civil y dependientes económicos

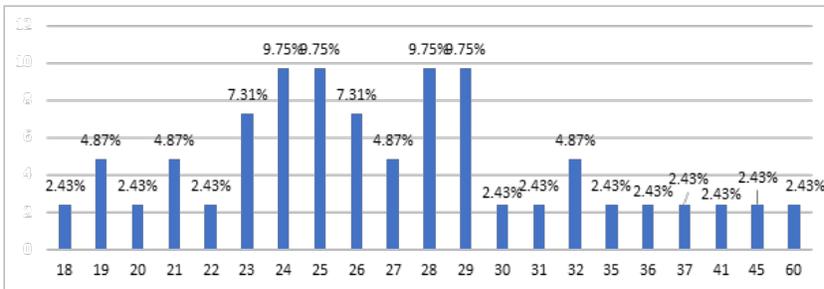


Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

## Edades

La edad ha sido una de las variables más importantes que pudieron observarse en este estudio. Por un lado, una gran mayoría de repartidores de plataformas resultaron tener entre los 23 y los 29 años de edad (58.49%), por otro, aunque existieron respuestas de personas de entre los 33 y los 55 años de edad, fueron menores en general (ver gráfica 4). Con este dato se refuta que un grueso importante de los repartidores de plataformas digitales suelen ser adultos jóvenes que frente a una necesidad secundaria (como fuente alternativa de ingresos, pasatiempo o trabajo de medio tiempo) o primaria (como fuente principal de ingresos o trabajo por tiempo indeterminado), se insertan a la repartición mediante plataformas digitales. En tal aspecto, es comprobable lo que la Organización Internacional del Trabajo menciona al respecto, destacando que los trabajadores de plataformas digitales suelen ser jóvenes con promedio de 33.6 años de edad (OIT, 2018; 2019).

Gráfica 6  
Edades de los repartidores (%)



Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

Desde esta perspectiva, es posible evaluar la situación de los repartidores desde los jóvenes y determinar que la situación, aunque es heterogénea y variable, da un aviso preocupante sobre la población joven y su lugar en el mercado de trabajo. En este mismo sentido, también es plausible decir que los jóvenes continúan siendo un grupo vulnerable en el mercado de trabajo, ya que, aunque estos hayan concluido sus estudios

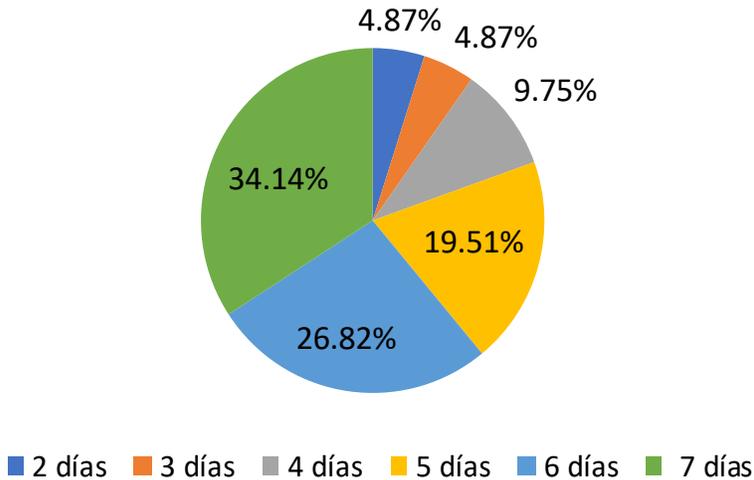
o estén en vías de concluirlos, siguen teniendo problemas al insertarse a un mercado de trabajo que atienda sus necesidades.

De tal forma, las variables mencionadas anteriormente determinan una parte de la población estudiada y, además de ello, muestra que existen correlaciones importantes entre ellas al hablar acerca de los repartidores. De tal modo, el medio de transporte es otra de las variables que suele estar relacionada no únicamente a los dependientes económicos únicamente, sino que también suele ligarse a la edad de los repartidores. Por un lado, se encontró la relación de que entre mayor sea la persona, esta tiende a utilizar más la motocicleta, aspecto contrario con quienes son más jóvenes y utilizan la bicicleta. Este aspecto determina tanto las necesidades de los repartidores como también sus prioridades al hablar de la eficiencia al repartir y obtener mayores ganancias en el menor tiempo posible.

### **Jornadas, ganancias y accidentes de trabajo**

Consiguiente al aspecto mencionado, la jornada de trabajo suele ser heterogénea entre los repartidores. De cierta manera, los repartidores suelen trabajar durante casi toda la semana en un promedio de 12 horas diarias. Es posible decir que un % de los repartidores encuestados labora de lunes a miércoles, y de viernes a domingo. Esto ya que los jueves suelen ser días con poca concurrencia de pedidos y los viernes, sábados y domingos como los días más demandados para ellos. De tal forma, es posible decir que en esta ocupación las variables útiles para determinar la precariedad es la flexibilidad que es ofrecida, ya que una gran mayoría de ellos repartidores encuestados, mostraron jornadas extenuantes de hasta 7 días de la semana laborales mayormente, y con horarios desde las 6 a las 16 horas diarias.

Gráfica 7  
Días de trabajo semanales de los repartidores



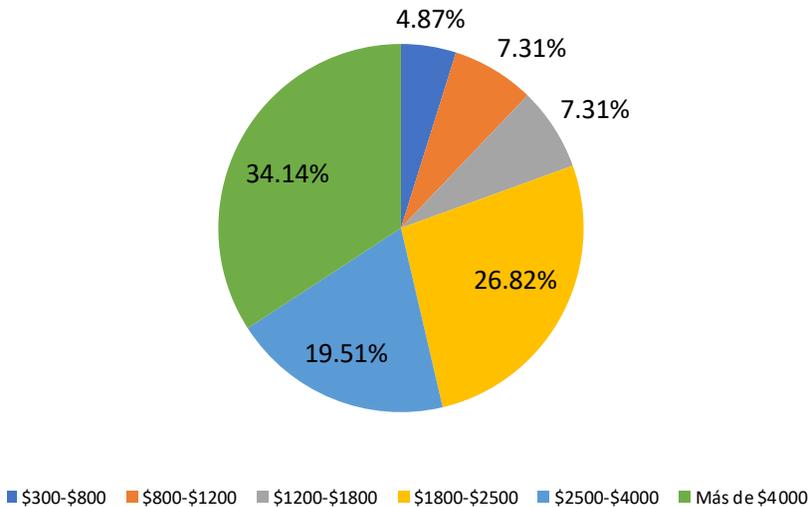
Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

Las ganancias suelen ser heterogéneas en este sentido también y un aspecto interesante es que se descartó como una variable que definiera plenamente la precariedad en esta ocupación. Lo anterior es debido a que, de los repartidores encuestados en el estudio, un 26.82% declaró tener ingresos de los \$1,800 a los \$2,500 pesos semanales, un 34.14% dijo percibir más de \$4000 pesos a la semana, mientras que otro 19.51% declaró ganar entre los \$2500 y los \$4000 pesos. De los anteriores, el 19.49% restante dijo ganar entre los \$300 y los \$1800 pesos semanales (ver gráfica 8).

Aunque si bien reportan tener ganancias relativamente remunerativas, estas suelen ser ganancias netas, cambiando estas al hablar de egresos tales como los insumos de gasolina para sus traslados, rentas de vehículos, pagos de créditos por los vehículos que conducen, así como las

comisiones existentes por pedido<sup>6</sup>. Esta problemática se suma únicamente a otras que todo tienen una relación directa con la nula protección de sus derechos laborales, tanto por las instancias gubernamentales como por las plataformas digitales. De tal forma, en nuestra investigación el hablar acerca de una precariedad radicada exclusivamente en sus ingresos no es del todo una aseveración correcta, puesto que no es una condición laborar en extremo crítica, sino una sumatoria al conjunto de necesidades.

Gráfica 8  
Ingresos semanales de repartidores

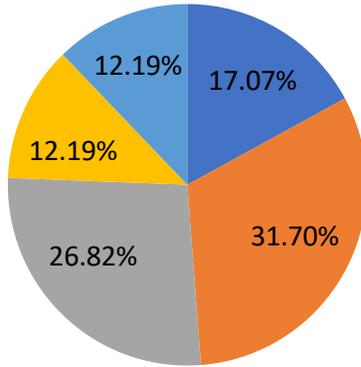


Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

---

6 Este impuesto ha sido cada vez más prominente y ha aumentado en los últimos años gracias a la reforma fiscal en materia de pagos y productos digitales a los trabajadores de plataformas, siendo el Impuesto Sobre la Renta uno de los más conocidos por los repartidores. Aunque estos no tienen información tan detallada al respecto, saben que deben pagar estos impuestos sin falta, pues de no hacerlo existen serias consecuencias. Los repartidores, por otro lado, señalan que las plataformas no informan de forma debida como tendrían que hacerlo, dejándolos solos en materia fiscal.

Gráfica 9  
Jornada diaria de los repartidores



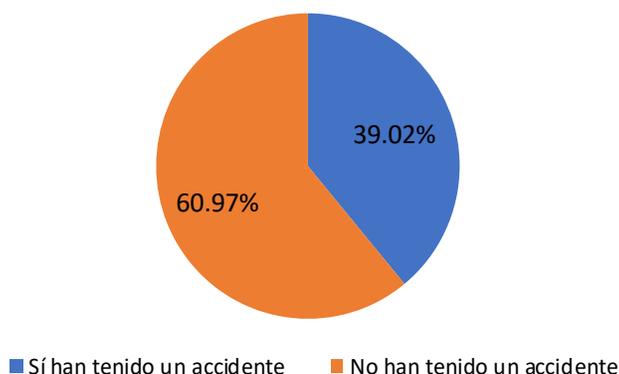
6-10 horas    6-8 horas    8-10 horas    10-12 horas    12-16 horas

Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

Por último, fue posible encontrar que una de las variables más significativas para definir esta ocupación es la percepción de inseguridad y el índice de accidentes que los repartidores suelen tener. En nuestro caso, se encontró que los repartidores suelen tener accidentes que, aunque no son considerables a primera vista, algunos de sus testimonios sugieren que estos son más comunes de lo que ellos perciben, siendo no únicamente los accidentes viales uno de los más importantes, sino también aquellos percances relacionados tanto con automovilistas, otros motociclistas y en general con la sociedad civil. Aunque existen relatos de los repartidores en los que se han intentado realizar movimientos de los repartidores, pocos de estos han logrado tener acciones contundentes para cambiar sus condiciones de trabajo. Estos accidentes según estos repartidores, ha sido debido a la segregación y separatismo entre los repartidores y los grupos políticos que han guiado dichos movimientos.

Actualmente aún no existe un sindicato u organización generalizada<sup>7</sup> dedicada a buscar cambios en sus formas de operación, ello, aunque ya existe una propuesta de reforma denominada como “Ley Rider”, la cual busca regularizar esta ocupación. Sin embargo, en voz de los repartidores, estos no creen que la propuesta pueda funcionar, ya que, al regularizar la ocupación, el principal objetivo de tener un trabajo flexible tanto en ganancias como horarios dejaría de tener funcionalidad y sentido.

Gráfica 10  
Accidentes de los repartidores realizando un pedido



Fuente: elaboración propia con base en ECOPEREPE, 2021.

### Reflexiones sobre entrevistas a profundidad: aproximaciones a las subjetividades de los repartidores de plataformas digitales

Con lo anterior planteado en el estudio de caso, surgen algunas disyuntivas que podrían dar luz a nuevas aproximaciones para comprender la subjetividad de los repartidores. En tal caso, es necesario mostrar algunos de los resultados surgidos de las entrevistas a profundidad, aclarando que se tratará de delimitar y sintetizar dicha información debido a la ex-

7 Esto es debido a que existen grupos tales como #NiunRepartidorMenos que han actuado en pequeñas colectividades en principales ciudades del país para buscar nuevas legislaciones en la agenda de los repartidores de aplicaciones digitales.

tensión de la misma. En dichas entrevistas es posible observar que existe un interés radical de los repartidores en observar estos trabajos desde dos perspectivas: a) desde la noción y visión del autoempleo independiente y la flexibilidad; es decir, como una elección personal de la ocupación, y; b) desde la perspectiva del trabajo digital y desde la visión de ellos mismos como trabajadores económicamente dependientes; es decir, de una elección intermediada por procesos ajenos a su control personal, tal como el mercado de trabajo. Ambas nociones no están presentes en algunos repartidores más que en otros, sino que juegan dialógicamente relación en sus discursos y percepciones de sus realidades:

**en vez de decirnos empleados nos dicen socios, socios conductores o socios repartidores**, porque al decirnos socios, es como si nos hicieran parte de la empresa, pero al decirnos “socios”, es (...) considerarnos “jefes”, por así decirlo, pues alguien que se defina “jefe” como tal tiene que hacer sus propios pagos, pagos del IMSS, pago de lo que vienen siendo impuestos, porque si nos ponen como empleados nos tienen que poner las regulaciones que marca la ley federal del trabajo, por eso nos ponen como socios. Y por ello nos desechan tan fácil, aunque no somos socios, somos empleados; la realidad es que somos empleados. Si fuéramos socios también acudiríamos a la toma de decisiones, los costos, el pago de impuestos, si fuéramos socios realmente tendríamos ese papel como socios conductores o socios repartidores, pero no lo tenemos.

*Leo, repartidor de plataformas digitales. 14 enero, 2022.*

(...) pues... si nosotros elegimos nuestros horarios, no hay nadie presionándonos; si nos queremos quedar las horas que nos queremos quedar para sacar más dinero lo hacemos; si queremos descansar nos damos unos días (lo que nuestro bolsillo aguante), pero la aplicación decide lo que vale nuestro trabajo, en Uber no, creo que lo menos que me han pagado son 22 pesos, pero por ejemplo en Rappi me ha tocado ver viajes de más de 5 kilómetros por 19 pesos y pues ni la gasolina sale ahí, creo que ahí, por ese punto, no somos nuestros jefes, porque alguien más decide lo que vale nuestro trabajo. Ahí es más del consumidor que puede preguntar

cosas como ¿Por qué salió batido mi pedido? Y tú respondes: “pues me golpearon, la calle está empedrada y es difícil”; siempre debes, incluso como empresario, rendirle cuenta al usuario, entonces de cierta forma él es tu jefe, pero, sobre todo, el aspecto de que tu no decides cuánto vale tu trabajo en la aplicación (...).

*Javier, repartidor de plataformas digitales. 24 febrero, 2022.*

Como es posible ver, los repartidores relacionan altamente su condición indirecta con la protección de ellos como trabajadores. De tal modo, la relación laboral se ve invisibilizada, y esta es reemplazada por la condición de “socio” o “trabajador autónomo”. Es necesario remarcar que esta demarcación conlleva en sí misma ya una relación precarizante debido a la falta de garantías que los repartidores por sí mismos no pueden (o incluso no deben) sortear, sino que aquellas empresas empleadoras son quienes las deben afrontar tras emplear los servicios de los repartidores.

Engarzado a esta cuestión del autoempleo y el considerarse o no jefes propios, la precariedad es también una condición casi implícita en la ocupación, aunque no suele hablarse acerca de ella de forma explícita. De tal forma, es destacable que la variable económica no esté tan estrechamente relacionada a esta forma de precariedad (aunque en los testimonios claramente se señala dicha variable), más sí algunas otras, tales como la seguridad vial (el riesgo a sufrir percances y accidentes de tránsito), la seguridad social y personal (falta de cobertura médica, riesgo de sufrir asaltos, enfrentamientos con autoridades y civiles), la falta de atención por parte de las empresas digitales para atender sus dudas y requerimientos, así como la discriminación sufrida por la población en general, pero principalmente de usuarios y locales de restaurantes:

Si hay (...) ciertas cuestiones (...), inclusive, pues también las facturas, de seguridad social, la seguridad pública (...) no tenemos seguro, pero sí nos hacen pagar impuestos, por ejemplo; y sí se me hace como que muy desagradable por parte de estas plataformas, siendo que nos están haciendo que cubramos ciertas obligaciones fiscales, pero no nos apoyan

con lo que viene siendo el seguro del IMSS<sup>8</sup> o de alguna otra asociación; no tenemos fondo de retiro, este... y esto en todas las plataformas no solo en Didi, Rappi, en Uber, prácticamente en todas es lo mismo. Si bien puedes administrar tus tiempos para trabajar como tú quieras y decir qué días trabajas y qué no, pues también estás sujeto a lo que las aplicaciones digan (...) algunos clientes y principalmente los restaurantes o lugares donde llegamos a recoger la comida, (...) nos discriminan mucho, inclusive me ha pasado que me han aventado la comida, o cosas por el estilo; o se ponen muy groseros, ni siquiera el “buenas tardes” o “buenos días”, solo: “¿qué quieres?”; “¿A qué vienes?” (...). Si hay muchos restaurantes que se han manchado y ahí la verdad es donde ninguna plataforma por mucho que lllames al soporte (...) al restaurante no le hacen nada, al cliente pues le pueden cancelar la cuenta, pero al restaurante nada; ni le sugiere ciertas medidas para atender, pero realmente no hay sanciones; no les importa realmente.

*Leo, repartidor de plataformas digitales, 14 enero, 2022.*

Con lo mencionado por estos repartidores, queda claro que existe una emergencia para atender los conflictos y necesidades de los repartidores. Por otro lado, es irrefutable la idea de estas actividades como una alternativa a otras precariedades existentes en el Mercado de Trabajo formal, y en el cual existen pocas o nulas oportunidades de inserción, o incluso de percepciones económicas favorables.

De tal manera, lo anterior puede sugerir la idea del autoempleo como una condición, no específicamente como una imposición, ya que los repartidores observan estas alternativas de empleo como una salida inmediata (temporal o sin tiempo determinado de duración) al mercado de trabajo, ya que en este se encuentran mayores deficiencias o percepciones de ganancias económicas que en la repartición de comida a domicilio:

---

8 Instituto Mexicano del Seguro Social.

(...) soy paramédico gestor en riesgo, estuve 4 años laborando todo lo que es la prevención justamente de accidentes y enfermedades laborales (...) digo como paramédico, me querían ofrecer 8 mil pesos al mes (...) eso ya son excesos, horarios impresionantes que ya dices: “oye no manches para lo que te pagan”, la verdad es que dices: “gano más; he ganado más en un día en esto, que siendo profesionalista”. Yo aquí he ganado \$1,200 en un día por una jornada de 8 horas (...).

*Leo, repartidor de plataformas digitales, 14 enero, 2022.*

### **Inferencias del estudio y agendas pendientes para el estudio de plataformas en el mercado de trabajo**

Analizando de forma breve los anteriores datos proporcionados por el estudio fue posible realizar inferencias importantes para el estudio que hablan acerca de una emergencia importante en la población, y más aún, dentro del mercado de trabajo. Por un lado, es posible observar que existe una correlación considerable entre la edad, la escolaridad, los dependientes económicos, el medio de transporte, lo cual indicaría para nuestro estudio una paradoja relevante, pues mientras menor es el grado de estudio, mayor es el número de dependientes económicos, mayor la cantidad de horas dedicadas y se tiende a utilizar más la motocicleta como medio de transporte. Esto puede darnos pistas acerca de las características específicas sobre las necesidades de los repartidores de plataformas digitales. Aunque se ha dicho que este es un estudio focalizado en la ZMG, es importante tener las anteriores variables en cuenta para definir o redefinir esta población.

Una inferencia resultante de la anterior puede encontrarse en la poca o nula absorción del mercado de trabajo de los jóvenes, sea la cualificación que estos posean. De tal forma, la nula creación de políticas públicas centradas en resolver este problema se suma también a una insuficiencia del mercado de trabajo para ofrecer empleos de calidad. Aunque bien es cierto que los jóvenes son una de las poblaciones mayormente vulneradas actualmente, también es necesario considerar la falta de oportunidades para ellos (Castillo, Arzate y Arcos, 2019), esto, pese a que continúe en pugna el común estereotipo de la auto-elección de

oportunidades —lo cual legitima la meritocracia, la desigualdad y la segregación social—, o que, en su defecto, la creencia de que estos poseen las herramientas para elegir sus propios caminos y tomar sus propias decisiones de vida con base a su suficiente o nula formación educativa.

Si bien lo anterior es parcialmente cierto, también lo es la indeterminación e incertidumbre social y económica actual, siendo la aplicación de las políticas neoliberales uno de los detonantes más importantes para la individualización de los problemas sociales e institucionales, ello sin contar la pérdida histórica de los derechos laborales y el debilitamiento del sindicalismo obrero. En tal efecto, la criminalización de la juventud ha tomado un papel sumamente relevante en este sentido, y según los testimonios de los repartidores y los datos vistos, es una hipótesis válida.

En este sentido, la importancia de reconsiderar y validar aquellas necesidades de los jóvenes es vital para proporcionar y crear condiciones óptimas sea para el trabajo como para la vida de las nuevas generaciones de trabajadores. Como se ha visto a lo largo de algunos de estos resultados de investigación, es posible observar una precariedad distanciada del concepto común, en el que se conceptualiza como aquellas deficiencias en las condiciones de trabajo, siendo el empobrecimiento de estas sólo la base de la problemática, pues viene coludida con la explotación laboral, las bajas remuneraciones y los riesgos constantes a la integridad y la vida misma. De tal manera, queda expuesta la necesidad de continuar con los estudios sobre la precariedad laboral, ya que esta demuestra ser altamente variable y seguir en constante transformación, con distintas variables y distintos significados para los actores del mundo del trabajo. De tal modo, es posible realizar entonces un pronóstico acerca de las condiciones a futuro de los repartidores, entre las cuales se encuentran un agravamiento al problema de las pensiones y jubilaciones. En tal efecto, aunque en nuestra investigación no pudieron cuestionarse tales perspectivas de los repartidores, es aún tema clave para próximas contribuciones que solventen y den nuevas respuestas y resoluciones a este asunto.

Por otro lado, en este estudio fue posible vislumbrar las nulas acciones que han existido por parte de las plataformas y las pocas políticas aplicadas para la protección de esta población, la cual, como hemos visto, es principalmente joven y con necesidades importantes. Pese a los

estudios que se han realizado y los esfuerzos realizados a resolver parte de esta problemática laboral, pocas resoluciones han existido y aquellas que se han propuesto, pocas veces son discutidas por los repartidores o incluso apoyadas por ellos. Este ha sido un efecto adverso de una falta de legitimidad que tanto las instituciones gubernamentales como las plataformas han incentivado hasta el momento en materia legal, fiscal y de política pública.

Una agenda sumamente relevante que debe ser considerada de forma más rigurosa en nuevos trabajos es la discriminación, la atención del acoso sexual y la violencia de género en la ocupación. De acuerdo con el estudio de Alba, Bensusán y Vega (2021) se reportó que, en la ciudad de México, existió un estimado de que una de cada cinco mujeres dedicadas a la repartición fue acosadas o violentadas mientras realizaban su actividad. Esto marca una problemática aguda en este sentido, pues como también pudo ser observado en nuestro estudio, fue posible encontrar únicamente a una mujer dedicada a esta actividad de entre 40 hombres, misma que no accedió a ser entrevistada para esta investigación. De tal modo, esta problemática se suma al conjunto de problemas de discriminación de esta población, pues tanto repartidoras como repartidores han sufrido en más de una ocasión alguna situación que desestima su actividad, su persona o incluso su integridad moral o física.

## **Conclusiones**

A lo largo de este documento se ha expuesto un resumen sumamente general de resultados importantes de investigación que determinan una parte del mercado de trabajo actual en materia de plataformas digitales y sus trabajadores. Un punto incisivo ha sido que los repartidores de plataformas digitales padecen un tipo particular de precariedad en el que el riesgo es parte fundamental, pero también y más que nada, se marca un rumbo importante en el mundo del trabajo y la nueva ideología surgida en él. Los testimonios de los repartidores, incluso contrariamente al concepto de precariedad, datan acerca de una satisfacción intermitente y parcial sobre su ocupación, siendo la flexibilidad uno de los atractivos más importantes para seguir en esta ocupación.

Lo anterior no resulta ser un ejemplo o un caso aislado, sino por el contrario, este podría ser uno de los más ponderados ejemplos acerca de la transformación de las ocupaciones y del cambio próximo al mundo del trabajo. Como se ha dicho a principio del texto, se descarta la posibilidad de que el trabajo actualmente haya llegado a su fin, tal como se podría afirmar con la metáfora del fin de la historia, pero no se descarta que el concepto del trabajo cambie en algunas de las ocupaciones que ya conocemos, y más aún, de ocupaciones que aparecerán en un futuro cercano.

Si bien la tecnología ha funcionado como un oasis utópico para la emancipación del trabajo (Srnicek, 2015; 2018), esta idea aún tiene serias discusiones y riesgos al hablar de la dignificación del trabajo humano y de las condiciones adecuadas para la realización de éste. Los repartidores de plataformas, en tal caso, resultan ser no únicamente un producto, sino un prototipo de estas nuevas categorías que se resignifican. Estos llamados también por la OIT como “jornaleros digitales” son de hecho, una nueva metáfora sobre la reconceptualización de los antecedentes históricos del trabajo, y de la *poiésis* implícita que estos procesos podrían conllevar. En otras palabras, repitiendo, reproduciendo y recreando anteriores consecuencias referentes al trabajo que se creían superadas en la modernización.

El avance tecnológico que ha existido en los últimos años ha intensificado aquellos problemas sociales que, aunque ya eran perceptibles, hoy se hacen aún más visibles. La industria 4.0, la digitalización del mundo y del trabajo, así como de la economía, han dado vuelta a las anteriores discusiones sobre el rumbo del mundo y del mundo del trabajo, acrecentando brechas tanto económicas, como políticas y sociales. La población de los repartidores de plataformas hoy por hoy resulta ser un ejemplo sobre la culminación de una era de trabajo y el inicio de otra. El trabajo, tal como era conocido anteriormente, ha cambiado su valor, siendo el control del algoritmo un factor fundamental en la creación de este, en el que el prosumidor —como unión del consumir y el consumidor— (Islas-Carmona, 2008) es un agente vital y donde la cadena de valor cambia radicalmente.

Como bien fue visto, la cara de la precariedad en estas ocupaciones se basa más bien en una suma de riesgos presentes y futuros. Es en este

sentido que el riesgo, como factor contundente en las nuevas condiciones del trabajo de los repartidores, llega a la digitalización del mismo, y convierte en las más de las ocasiones a la *gig economy* en un objetivo radical. De tal modo, aquellas plataformas tecnológicas llamados por la OIT como *aplicaciones basadas en la ubicación* hoy son un referente sobre la “*geografía del riesgo*”, pues en estas nuevas formas de empleo desde la perspectiva del análisis del trabajo ya “no sólo se trata de pronosticar el tipo de empleo con mayores riesgos, sino la geografía del riesgo y su temporalidad” (Hualde, 2020: 33). Lo anterior se traduciría tanto en problemas a corto plazo (como la carencia de seguro social, de vida y riesgos inminentes de accidentes) como en problemas a largo plazo (tal como el seguro de desempleo y la jubilación), esto precisamente habla sobre una deslocalización del riesgo y, por tanto, muy probablemente, también de la precariedad y los diversos tipos de ésta.

De tal modo, la importancia que es posible ver en estas nuevas ocupaciones y ocupaciones en transformación (Bensusán y Florez, 2020), radica también en la manera en la que la tecnología ha ido ganando campo en cuanto al control del propio trabajo. Si bien el control algorítmico es un concepto clave en estas nuevas formas de control del trabajo en estas plataformas (Del Bono, 2019), también lo es la asignación de tareas por medio de la cualificación interna de las plataformas. En tal caso, la experiencia relatada por los repartidores pone en tela de sus propios juicios la cualificación externa a estas plataformas, y se reconsidera la perspectiva de la educación y mundo laboral formal y profesional. En tal caso, es expuesta de manera inexpressa una falta de legitimidad en las instituciones reales, poniendo de por medio la precariedad existente en las condiciones de vida con estudios profesionales y con una vida laboral formalizada.

Para anterior efecto, es interesante considerar que, aunque bien se ha hablado en los últimos tiempos acerca de la liberación de la humanidad del trabajo (Srnicek, 2015), contrariamente a lo que se podría pensar con el fin del trabajo (Rifkin, 1995), existe sino una reivindicación del mismo, siendo el quiebre de las fronteras entre la flexibilidad y la explotación laboral, un eje central (De la Garza, 1999).

En resumen, la digitalización actualmente ha traído cambios positivos en nuestra era, sin embargo, es necesario considerar variables elementales al hablar del trabajo y de las poblaciones en un mundo en constante transformación o, mejor dicho: actualización. La necesidad de observar estos fenómenos desde las distintas ciencias sociales y las humanidades es vital para conocer, reconocer y analizar el cambio que está ocurriendo en el mundo y los sujetos que conforman, construyen, crean y recrean la sociedad, ello dando paso al estudio de las distintas necesidades como exigencias, problemas y soluciones del mundo en red y digital y de sus actores.

## Bibliografía

- ALBA, C., Bensusán, G. y Vega, G. (2021). *El trabajo del futuro con derechos laborales. Diagnóstico y estrategia de política pública para el reconocimiento de derechos laborales de personas trabajadoras por plataformas digitales*. México: El Colegio de México/Red de Estudios sobre Desigualdad de El Colegio de México/Seminario sobre Trabajo y Desigualdad.
- BENSUSÁN, G. y Florez, N. (2020). Cambio tecnológico, mercado de trabajo y ocupaciones emergentes en México. Chile: Documentos de Proyectos/CEPAL Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- BERNIS, M. y Guinsburg, N. (2019). De la flexibilización a la plataformización: el desafío de repensar el trabajo en la economía GIG. XIII Jornadas de sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. Disponible en: <https://www.academica.org/000-023/126>
- CASTILLO Fernández, D., Arzate Salgado, J. y Arcos Sánchez, S. I. (2019). *Precariedad y desaliento laboral de los Jóvenes en México*. México: UAMEX/CLACSO/Siglo XXI Editores.
- DE LA GARZA, E. (1999). “¿Fin del trabajo o trabajo sin fin?” En J. J. (ed), *El trabajo del futuro*. España: Editorial complutense.

- DE LA GARZA, E. (2011). *Trabajo no clásico, organización y acción colectiva*. Tomo I. México: UAM /Plaza y Valdes Editores.
- DE RIVERA, J. y Cassidy, P. (2017). “La economía colaborativa en la era del capitalismo digital”. En *Revista de estudios para el desarrollo de la Comunicación*, Núm. 15. España: Universidad de Sevilla.
- DEL BONO, A. (2019). “Trabajadores de plataformas digitales: condiciones laborales en plataformas de reparto a domicilio en Argentina”. En *Cuestiones de Sociología*, núm. 41. Argentina: Universidad Nacional de La Plata.
- HIDALGO, K. y Valencia, B. (2019). *Entre la precarización y el alivio cotidiano. Las plataformas Uber Eats y Glovo en Quito*. Ecuador: Friedrich Ebert Stiftung/Instituto Latinoamericano de Estudios Sociales.
- HUALDE, A. (2020). “Economía digital, trabajo y empleo: un modelo para armar”. En A. Martínez, M. Álvarez y A. García, *Industria 4.0 en México. Elementos diagnósticos y puesta en práctica en sectores y empresas*. México: UNAM/Plaza y Valdes Editores.
- ISLAS-CARMONA, J. (2008). “El prosumidor. El actor comunicativo de la sociedad de la ubicuidad”. En *Palabra Clave*, 11 (1). Colombia: Universidad de La Sabana.
- MORALES, K., NEGRI, S., GROHMANN, R., DINEGRO, A., SALAZAR, C., KRUSKAYA, H., CORTINA, R. (2020). *Precarización laboral en Plataformas digitales: Una lectura desde América Latina*. Ecuador: Friedrich-Ebert-Stiftung Ecuador (FES-ILDIS).
- OIT. (2018). La calidad del trabajo en la economía de plataformas. Nota informativa. Segunda reunión de la Comisión Mundial sobre el Futuro del Trabajo.
- OIT. (2019). Las plataformas digitales y el futuro del trabajo. Cómo fomentar el trabajo decente en el mundo digital. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo.
- RIFKIN, J. (1995). *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era*. Estados Unidos: Paidós.
- SILVA, Rivera, JARAMILLO-MOLINA. (2022). *Reparto justo: condiciones laborales de personas repartidoras de apps durante la pandemia*. México: Instituto de Estudios sobre Desigualdad.

- SRNICEK N., WILLIAMS, A. (2015). *Inventar el futuro. Postcapitalismo y un mundo sin trabajo*. España: Verso Books.
- TORRENT-SELLENS, J. (2019). “¿Economía colaborativa o economía de plataforma? Más allá de un debate inacabable”. En *Harvard Deusto*. Disponible en: <https://www.harvard-deusto.com/economia-colaborativa-o-economia-de-plataforma-mas-alla-de-un-debate-inacabable>.
- YZUNZA Cortés, C., Izar, J. M., Bocarando Chacón, J., Aguilar Pereyra, F. y Larios Osorio, M. (2017). “El entorno de la Industria 4.0: implicaciones y perspectivas futuras”. En *Conciencia Tecnológica*, 57. México: Instituto Tecnológico de Aguascalientes.