

CIUDAD Y TERRITORIO

ESTUDIOS TERRITORIALES

ISSN(P): 1133-4762; ISSN(E): 2659-3254

Vol. LVI, N° 220, verano 2024

Págs. 589-602

<https://doi.org/10.37230/CyTET.2024.220.13>

CC BY-NC-ND



El habitar en movimiento: el caso de los trabajadores móviles digitales en Lima (Perú)

César PONCE-ROMERO

Sociólogo de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP)
Miembro del Grupo Interdisciplinario en Ciudades y Territorios Urbanos (INCITU – PUCP)

Resumen: En la última década, se ha generado un incremento exponencial de los servicios de repartidores de alimentos por aplicativos en las ciudades de América Latina, suponiendo desafíos para los estudios urbanos. El presente artículo contribuye a las investigaciones enfocadas en las condiciones laborales de los repartidores desde un enfoque que aborda las nuevas formas de habitar urbano producidas por estos actores. A partir de un estudio de caso en la ciudad de Lima (Perú) y desde un enfoque etnográfico, se identifica el rol conector de los repartidores en una zona de alta concentración de actividades financieras. Se argumenta que las formas de habitar se producen en contextos de vulnerabilidad, enfatizando en el control del municipio hacia el uso del espacio público. Se concluye resaltando la importancia de las experiencias de habitar como dimensión de análisis sobre las prácticas laborales de los trabajadores móviles digitales.

Palabras clave: Trabajadores móviles digitales; Espacio público; Economía gig; Habitar urbano; Lima

Recibido: 14.07.2023; Revisado: 8.1.2024

Correo electrónico: cgponce@pucp.edu.pe; N° ORCID <https://orcid.org/0000-0003-4524-0967>

El autor agradece los comentarios y sugerencias realizados por las personas evaluadoras anónimas, que han contribuido a mejorar y enriquecer el manuscrito original.

Agradece igualmente a Pablo Vega Centeno y Manuel Dammert Guardia por la coordinación del proyecto “La dimensión social de las centralidades en las metrópolis de América Latina: el caso de Lima”, en cuyo marco se realizó el trabajo de campo para este artículo. El proyecto fue financiado por la PUCP.

Inhabit in movement: the case of mobile digital workers in Lima (Peru)

Abstract: In the last decade, there has been an exponential increase in the delivery services of apps in the cities of Latin America, which has involved challenges for urban studies. This paper contributes to the research focused on the labor conditions of digital mobile workers within an approach that addresses the new forms of urban inhabit produced by these actors. From a case study of Lima (Peru) and an ethnographic approach, the connector role that the deliveries made for an area with a high concentration of financial activities is identified. It is argued that the ways of inhabiting are produced in contexts of vulnerability, emphasizing that the municipality controls the public space. It is concluded by highlighting the importance of inhabits experiences as an analytical dimension of the labor practices of digital mobile workers.

Keywords: Digital mobile workers; Public space; Gig economy; Urban inhabit; Lima.

1. Introducción

El aumento del uso de aplicativos móviles del rubro de servicios, y el consecuente aumento de repartidores, o Trabajadores Móviles Digitales¹ (TMD, a partir de hora), supone retos en la agenda de investigación de los estudios urbanos en América Latina. Pese a ser un tema ampliamente investigado, los estudios se han concentrado en caracterizaciones de sus dinámicas y derechos laborales, principalmente dentro de los estudios sobre la *economía gig*². Esto se debe a la ambigüedad en su denominación como “trabajadores” al ser una problemática reciente la de las regulaciones laborales de los aplicativos en todo el mundo. Se identifican principalmente cinco subtemas sobre los cuales se concentran estas investigaciones: cómo la fluctuación de riesgos económicos recae en los trabajadores (FRIEDMAN, 2014; ASHFORD & al., 2021), la relación entre la flexibilidad de horarios y la mercantilización del trabajo (DE STEFANO, 2016; RAVENELLE, 2017; VECCHIO & al., 2022), las asimetrías de información y de poder entre repartidores y el aplicativo (CALO & ROSENBLAT, 2017) y la identidad laboral, las prácticas en torno al algoritmo y la búsqueda de formas de lidiar con el trabajo en condiciones precarias (PETRIGLIERI & al., 2019; GANDINI, 2019; DIZ & al., 2023; CASAS-CORTÉS & al., 2023). En el caso de América Latina, el enfoque es similar en trabajos que plantean diagnósticos sobre las condiciones laborales de los trabajadores en estas plataformas digitales y las relaciones de

control y resistencia entre aplicativo y repartidores (UNG & CASTILLO, 2020; MADARIAGA & al., 2019; DINEGRO MARTÍNEZ, 2021; MOGOLLÓN BARRIONUEVO, 2023) en ciudades como Ciudad de México, Mar de Plata y Lima.

Si bien es amplia la literatura sobre estos nuevos actores urbanos, la dimensión de su habitar urbano ha sido menos abordada (HIDALGO CORDERO & VALENCIA, 2019; DIZ, 2019; JIRÓN & al., 2021), principalmente acerca de cómo operan y su relación con el entorno construido. En ese sentido, el objetivo del presente artículo responde a analizar aspectos relacionados a la producción de prácticas y representaciones de los trabajadores móviles digitales desde su particular condición móvil de habitar, en un contexto de disputas y resistencias en el espacio público (SALCEDO, 2002).

El habitar urbano se entiende como las prácticas y representaciones que colocan un orden espacio - temporal (DUHAU & GIGLIA, 2008), que abarcan una apropiación según un proyecto emocional personal o colectivo (REMY & VOYÉ, 1981). Además, se considera la incorporación de la noción del desplazamiento al habitar (LINDÓN, 2014; PONCE ROMERO, 2020; TRACHANA & CACSIRE-GRIMALDOS, 2021) para analizar el habitar en movimiento de las actividades laborales de los TMD. La investigación sobre las formas de habitar de actores con una condición altamente móvil en contextos urbanos (ANJARIA, 2020; DIZ, 2019; JIRÓN & MANSILLA, 2013; KIDDER,

¹ Se adopta esta denominación de JIRÓN & al.: 2021 al resaltar tres aspectos de estos repartidores: su condición móvil en la actividad laboral, el carácter digital del uso de las plataformas y el reconocimiento de su condición de trabajadores.

² La *economía gig* o economía de plataformas investiga sobre este tipo de actividades laborales vinculadas con cambios tecnológicos.

2011; MURTHY & SUR, 2022; PETRIGLIERI & al., 2019; RUMENIG SOUZA, 2019) se ha enfocado en casos como los de repartidores ciclistas, mensajeros y conductores de taxi. Resaltan aspectos emotivos, intersubjetivos y físicos que relacionan la experiencia mental y corporal con la apropiación creativa del espacio, los lugares, e incluso, la memoria de los procesos de urbanización. El presente artículo considera estos elementos, pero vinculando los enfoques del habitar urbana y la economía de plataformas. La estructura del presente artículo se organiza en tres secciones. En primer lugar, se presenta la estrategia metodológica empleada; en segundo lugar, los principales hallazgos; y, finalmente, las conclusiones y líneas de discusión desarrolladas sobre el habitar móvil en el espacio público.

2. Metodología

Considerando el objetivo de analizar el habitar urbano de los trabajadores móviles digitales, se opta por un diseño de investigación cualitativo que se concentra en el análisis del espacio habitado: las prácticas y representaciones de estos actores (DAMMERT-GUARDIA & VEGA CENTENO, 2023). La principal herramienta de recojo de información es el relato etnográfico. La etnografía urbana –que abarca el relato etnográfico– plantea recuperar una mirada “de cerca y de dentro” (MAGNANI, 2002) que permita reorganizar los datos percibidos como fragmentarios desde formas de comprender el vínculo de los habitantes con los lugares que ocupan.

En el trabajo de campo³ se hizo uso tanto de la observación no participante como de entrevistas semiestructuradas a los TMD y otros actores que habitan la zona financiera como oficinistas y agentes municipales. Estas herramientas permiten reconocer el uso y ocupación de la infraestructura urbana por parte de los repartidores. El insumo principal para este artículo fue el análisis de un conjunto de relatos etnográficos⁴ situados en un trabajo de observación colectiva, intensiva y de corta duración (DAMMERT-GUARDIA & VEGA CENTENO, 2023) como innovación metodológica. Como perspectiva metodológica, se utiliza la noción

de la espesura en la movilidad cotidiana (JIRÓN & MANSILLA, 2013) para dar cuenta de las diversas experiencias de accesibilidad en la práctica laboral de los TMD y las vulnerabilidades que se producen en el acceso a la infraestructura y los servicios de la centralidad.

2.1. Caso de estudio

El caso de estudio elegido es el de los TMD que laboran vinculados a locales ubicados en la principal centralidad financiera de Lima⁵, que a su vez se encuentra en el distrito San Isidro (FIG. 1). Este distrito es uno de los 43 que conforma la metrópolis de Lima Metropolitana, se ubica en la zona central-sur de la ciudad y cuenta con una amplia oferta de transporte colectivo. Alberga una población residente de 60 735 personas (INEI, 2017), pero destaca principalmente por su zona financiera que recibe un aproximado de 387 mil viajes de visitantes diarios (MUNICIPALIDAD SAN ISIDRO, 2016), una de las poblaciones flotantes más grandes en Lima. En este contexto de importantes flujos cotidianos laborales, la zona resalta por una infraestructura creada para el acceso a la centralidad y la circulación al interior de la misma (VEGA CENTENO & al., 2019), pero no considera de igual manera la disposición de infraestructura o mobiliario para las prácticas de habitar los espacios públicos realizadas por los TMD.

Los sujetos de estudio son TMD migrantes venezolanos de no más de 45 años. Son trabajadores autónomos, sin contrato laboral. Contextualizando el énfasis en el carácter migratorio, se puede señalar que la migración venezolana de la última década es un fenómeno de migración masiva de venezolanos tanto hacia países de Latinoamérica como del mundo. En el caso peruano, más de un millón de venezolanos ha llegado al país en los últimos cinco años (SALMÓN, 2021), siendo Perú el segundo país que ha recibido mayor población migrante venezolana (CARCEDO, 2020). Este fenómeno ha generado prácticas discriminatorias de carácter xenofóbico, asociando la presencia y la actividad laboral de estos migrantes con actos delictivos (KOECHLIN & al., 2021; VEGA ROMÁ, 2021).

³ Se desarrolló previamente a la crisis sanitaria mundial producto de la COVID – 19, en los meses iniciales del 2020.

⁴ Estos relatos se realizan en el marco del proyecto “La dimensión social de las centralidades en las metrópolis de América Latina: el caso de Lima” de INCITU – PUCP. La

estrategia metodológica empleada es de carácter etnográfico. La particularidad de esta observación etnográfica radica en el carácter intensivo y multidisciplinar del mismo.

⁵ Lima es la ciudad capital de Perú que concentra un tercio de la población nacional.

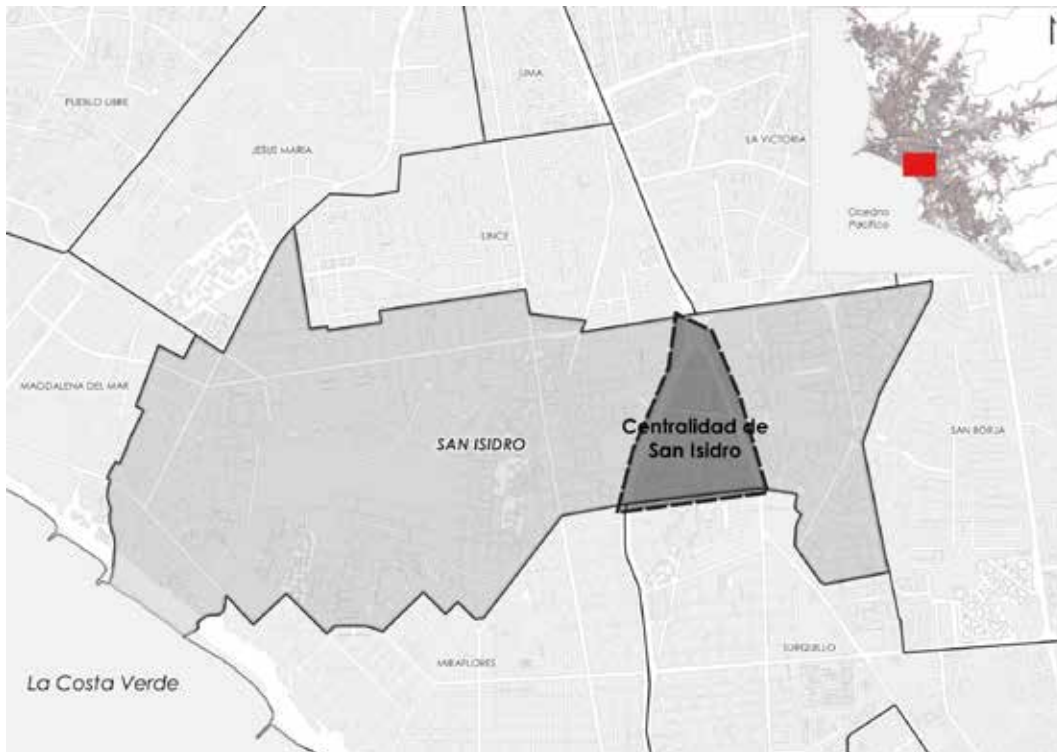


FIG. 1 / Ubicación de la centralidad financiera de San Isidro en relación al distrito y lima metropolitana

Fuente: OpenStreetMap

Es en el contexto de un gran flujo de trabajadores de oficina, que se producen una serie de encadenamientos en los cuales los servicios de entrega de productos por aplicativos terminan conformando un rol relevante para el desarrollo cotidiano de la zona financiera. Los repartidores contribuyen a generar y sostener esta economía urbana (ANJARIA, 2020). Sin embargo, pese al rol conector de los TMD, encuentran diferentes vulnerabilidades en el desarrollo cotidiano de sus prácticas laborales. Se plantea la encrucijada de ser necesarios en el funcionamiento de la zona financiera, pero no ser tomados en cuenta como actores legítimos a ocupar los espacios públicos.

3. Entre la espera y el movimiento: hallazgos sobre el habitar urbano de los TMD

Es considerando la aproximación desde la accesibilidad (JIRÓN & MANSILLA, 2013) que

se organizan tres niveles de espesura de los TMD y las correspondientes subsecciones de hallazgos. En primer lugar, la organización de distancias y ubicaciones; en segundo lugar, la disputa por el espacio público frente a la acción fiscalizadora; y, en tercer lugar, otras formas de habitar urbano por parte de los TMD que involucran una experiencia colectiva y de apropiación del espacio.

3.1. Distancias y ubicaciones: las primeras experiencias de habitar en la zona financiera de San Isidro

Los TMD cumplen largas jornadas laborales⁶ y se enfrentan a formas de vulnerabilidad de diversa índole, más allá de la dimensión laboral. En su quehacer cotidiano, deben enfrentar la falta de espacios públicos para la espera de pedidos, un control fiscalizador por parte de los agentes de seguridad pública, actos

⁶ Los entrevistados mencionan que sus horarios de trabajo

son de un aproximado de 12 horas en promedio.

xenofóbicos y el maltrato de clientes. Si bien el trabajo de reparto supone, la libertad de elegir horarios de trabajo y la “opción” de aceptar o no el pedido que se les ha asignado, no les resulta recomendable rechazar pedidos ya que el aplicativo tiene un algoritmo, una “caja negra” (JIRÓN & al., 2021) mediante la cual ejercen un poder disciplinario (HIDALGO CORDERO & VALENCIA, 2019). Los TMD manejan cierto rango de acción al poder reaprender a trabajar (DIZ & al., 2023) mediante el conocimiento y manipulación del algoritmo.

“Te dan solamente 10 segundos para tomar el pedido. Si no estás pendiente de tu celular, eso te baja la tasa de aceptación. Eso es como haber rechazado un pedido y hace que te lleguen menos pedidos. Cuando baja la tasa, cuesta un poco más. Es importante también la valoración que hacen los clientes de los repartidores. Los trabajadores que reciben más pedidos tienen por ejemplo derecho a que te lleguen pedidos en hora muerta (3-6 de la tarde). Son horas de baja demanda. Algunos tienen el beneficio que les caigan pedido a esas horas. El puntaje se renueva cada semana. Acumulas un puntaje, Cada 15 días tú puedes ver en qué posición estás según cómo has trabajado” (Repartidor ciclista)

Dentro de estas múltiples formas de vulnerabilidad, interesa profundizar en aquellas que afectan sus formas de habitar urbano y que

acentúan una mayor espesura de la movilidad. En ese sentido, se pueden identificar dos tipos de TMD, según el modo utilizado: los repartidores ciclistas y los motociclistas. En el caso de los que manejan moto, realizan distancias largas (de entre 2 y 5 kilómetros, aproximadamente), mientras que los ciclistas cubren distancias más cortas (entre 300 y 500 metros en la mayoría de los pedidos). Pese a que las plataformas no condicionan o determinan el lugar en el que los TMD deben esperar los pedidos, estos trabajadores explicitan la importancia de que el sitio de espera de la notificación del aplicativo se encuentre cerca de los locales en donde recogen los pedidos. Esto se debe a una diferencia existente entre la distancia pagada y la no pagada (FIG. 2): el pago a los repartidores tiene como principal determinante la distancia recorrida desde la tienda hasta el lugar desde el que se ha hecho el pedido; no se considera desde el lugar en el que les llega la notificación: una distancia que tiene que ser corta para poder recoger el pedido lo más pronto posible y no generar problemas al momento de la entrega. Es por esto que los motorizados se ubican a las afueras de un patio de comidas en la calle Las Begonias (FIG. 3), mientras que los ciclistas lo hacen en las inmediaciones del parque Abtao, donde se encuentran 3 locales de cafeterías y restaurantes de desayunos.



FIG. 2 / Distancias pagadas y no pagadas en el caso de repartidores motociclistas

Fuente: OpenStreetMap



FIG. 3 / Principales ubicaciones de repartidores ciclistas y motociclistas en la zona financiera

Fuente: OpenStreetMap

En el caso de los repartidores ciclistas, se menciona que el uso del parque Abtao para esperar pedidos es usual durante la temporada de verano ya que se pueden sentar en áreas verdes, mientras que en el invierno el pasto de dichas áreas suele estar húmedo, por lo que usan los parqueaderos públicos de bicicleta cercanos al parque. Los TMD motorizados no cuentan con la facilidad de conseguir espacios para la espera; al no disponer de mobiliario para realizar periodos de inactividad laboral prolongadas para actividades como el descanso, la espera o la alimentación. Además, se identifica una aspiración por parte de los repartidores ciclistas hacia cambiar de modo de movilizarse a la motocicleta. Esto les posibilitaría llegar a realizar mayor cantidad de pedidos con un menor esfuerzo físico, enfatizando la importancia de la experiencia corporal en la perspectiva de su apropiación del espacio (JIRÓN & MANSILLA: 2013).

Tanto los ciclistas como los motociclistas desarrollan estancias de espera en el parque Abtao y en un retiro de la calle Las Begonias, respectivamente. En el caso de los motorizados, el retiro tiene un área aproximada de veinte metros cuadrados y corresponde a las características de un pedazo como forma de apropiación y uso del espacio restringido a ciertos actores habituales compartiendo los mismos códigos en un punto de referencia (MAGNANI, 2002). Este lugar

no es de paso cotidiano, sino que está marcado por estancias más prolongadas y se encuentra separado tanto visual (macetas y separadores viales que tapan el lugar) como espacialmente (está semicerrado y solo tiene un ingreso). El retiro no cuenta con mobiliario alguno, suponiendo un primer nivel de espesura en la movilidad cotidiana de los TMD (FIG. 4). En ambos casos, la ubicación de los repartidores no responde a un gusto específico, sino a los recursos disponibles.

De esta manera, se puede identificar cómo es que los dos grupos de TMD (cambiando según el modo de movilidad y reparto) tienen en la organización de sus ubicaciones y de las distancias a recorrer una primera práctica de habitar en la zona de estudio, desde un carácter móvil. Viendo las condiciones laborales desde la práctica laboral cotidiana, ya es una experiencia marcada por disposiciones tales como la ubicación de parques, retiros y proximidad a restaurantes de los cuales tienen que recoger los pedidos. Esto se realiza desde una relación asimétrica de poder (CALO & ROSENBLAT, 2017) al tener que estar ubicados en zonas no permitidas, pero tampoco teniendo otras alternativas cercanas a los locales de los pedidos. Se continuará ahondando en la vulnerabilidad específica de las formas de control desde los agentes municipales.

3.2. Acción fiscalizadora y disputa por el espacio público

La zona financiera no solamente carece de espacios para las actividades cotidianas de los TMD como son: la espera, el cuidado, descanso y alimentación. Al contrario, es desde el control y la vigilancia municipal que se organizan acciones de fiscalización contra estos repartidores. Estas disposiciones municipales producen, en términos de RUMENIG SOUZA (2019) y SALCEDO (2002), interacciones, disputas y formas particulares de lidiar y resistir los ritmos de la ciudad al tener que considerar la presencia de agentes municipales como parte de la experiencia de habitar. El caso más ilustrativo es el de un retiro en la calle Begonias donde se ubican los motociclistas: no pueden almorzar ahí, no pueden estar más de 5 repartidores ahí y tampoco pueden bajarse de la moto. Este accionar condiciona a los TMD a un constante estado de alerta.

“Tenemos que estar siempre atentos cuando vienen los de serenazgo (trabajadores de fiscalización) porque siempre nos están mirando. Nos dicen que no estemos muchos, que no nos movamos, que no podemos estar acá, que no hagamos bulla que no comamos acá tampoco. Lo peor es cuando vinieron con una camioneta y justo un compañero estaba yendo a recoger el pedido y se llevaron su moto en un camión (Repartidor motociclista).

Sobre la acción fiscalizadora en sí misma, esta se desarrolla por parte de dos tipos de serenazgos de la municipalidad: en primer lugar, los peatones o ciclistas que transitan por calles y avenidas delimitadas y cumplen un rol de observación y advertencia; y, en segundo lugar, aquellos que, como parte de un operativo, transitan en motos o camionetas de la municipalidad. El principal motivo por el que se impide la estadía y espera de los repartidores es porque no se han gestionado lugares para dichas actividades. Sin embargo, más allá de ese criterio general, los agentes municipales hacen uso de diferentes recursos para solicitarle a los repartidores que se retiren: que las maletas donde llevan sus pedidos están haciendo publicidad a la empresa de reparto, que los vecinos se han quejado de los repartidores ciclistas en el parque Abtao (pese a que los edificios que rodean

dicho lugar son principalmente edificios de oficinas), que va a realizarse un evento municipal y que nadie puede estar sentado en el parque o, incluso llegan a señalar que deben moverse por el “mal aspecto” que generan, a lo cual los TMD vinculan con la xenofobia debido a su situación de migrantes.

Nos dicen (los trabajadores de fiscalización) que no podemos estar acá porque los vecinos se quejan y yo esta es una zona empresarial, aquí no es una zona residencial, es un parque, y nosotros para no le hicimos caso y nos retiramos y creo que pusimos las maletas por allá y eso. Nosotros no somos repartidores informales...” (Repartidor ciclista).

Al señalar que no son trabajadores informales, los TMD se diferencian con otro tipo de trabajadores ambulatorios o móviles que también están presentes en la centralidad financiera, como son los casos de vendedores de dulces, vendedores de almuerzos o recicladores. Los elementos que los TMD señalan para dicha diferenciación son el vínculo laboral con negocios fijos (restaurantes y cafeterías que tienen un local) y el uso de las cajas naranjas en donde llevan sus pedidos, como elemento en común entre los TMD mediante la referencia a una marca. La contraposición discursiva entre lo informal y lo formal influye en las interacciones y vínculos de los TMD, al no relacionarse con dichos otros trabajadores ambulatorios en su práctica laboral diaria.

Por parte de los agentes de fiscalización, las acciones de control complementan las explicaciones previamente señaladas. Como señala un repartidor motorizado, “tienen diferentes formas de incomodar, de faltar el respeto sin importarles que uno está trabajando”. La primera disposición de los serenazgos es la observación mientras caminan. De ahí, realizan avisos para que se retiren o aparecen los operativos con patrulla que son menos permisivos⁷. Se plantean limitaciones como no permitir que almuercen en el retiro ni que estén más de 10 repartidores en ese lugar. En el caso de los ciclistas, no facilitan sus estancias prolongadas en la zona de parqueaderos de bicicletas, lo que resulta curioso en tanto se piensa hacia quiénes está destinada dicha infraestructura, si es que no a ciclistas.

⁷ Un entrevistado menciona que la acción de fiscalización más grave fue una camioneta de la municipalidad que se

llevó en su tolva una moto que sí estaba estacionada.



FIG. 4 / Retiro donde se ubican los Trabajadores Móviles Digitales motociclistas para esperar pedidos

Fuente: Archivo personal

“Y nos dice muévanse, y yo le digo “disculpa, pero esta es un área pública, no puedes decirnos que nos movamos, no estamos haciendo nada”, me dice “no, pero es que no pueden estar allí porque dan mal aspecto” y yo...es un área pública, “no, no, ustedes se mueven por favor”” (Repartidor motorizado).

La acción de fiscalización supone un segundo nivel de espesura en la movilidad y en el uso del espacio público. Si bien la condición de los TMD es de alta movilidad, también se ha identificado la necesidad de disponer de lugares de espera entre pedidos. Al no contar con dichos espacios, la condición móvil se amplifica como una condición de vulnerabilidad. De ahí, la necesidad de generar arreglos colectivos que se encuentren entre lo fijo y lo móvil: un tipo de espacialidad de una actividad que involucra una alta movilidad a lo largo del día, pero que también pueda generar permanencias y vínculos con los lugares ocupados. Es en esa negociación que nuevamente las condiciones laborales tienen una aproximación desde el habitar urbano de poder moverse y poder permanecer.

Es en relación a la acción fiscalizadora que se producen las acciones de respuesta por parte de los repartidores. Se busca mantener relaciones y generar lugares comunes en los cuales participar. Una primera respuesta es de carácter individual y refiere a una posición de resguardo (FIG. 5) en relación a los agentes de fiscalización. Los TMD se ubican en sectores

menos visibles y con gran campo de visión para identificar si se tienen que mover del lugar en el que esperan sus pedidos.

Una segunda respuesta inicial es la identificación de las etapas de la acción fiscalizadora. En primer lugar, los actores de fiscalización van observando, ya sea desde su bicicleta o peatonalmente; en segundo lugar, se van avisando sobre la presencia de los TMD en ciertas secciones específicas de la centralidad y; en tercer lugar, se desarrolla una acción fiscalizadora más intensa con la presencia de fiscalizadores en motocicleta o en automóvil. Este conjunto de conocimientos situados de los TMD permite organizar los tiempos en los cuales tienen que moverse del lugar de espera hacia otro lado en el que no se encuentren en riesgo, y finalmente puedan regresar a seguir trabajando. Un tercer aspecto de las respuestas frente a la fiscalización es el desarrollo de sentidos colectivos. Presencialmente, los TMD se van avisando sobre los operativos de fiscalización y se apoyan cuando se está realizando algún operativo. De manera virtual, utilizan chats grupales para señalar la presencia de agentes de fiscalización en zonas específicas de la centralidad, pero también para compartir información sobre las recompensas e incentivos del aplicativo, aunque lleguen a servir como otras formas de control económico (Mogollón Barrionuevo, 2023).

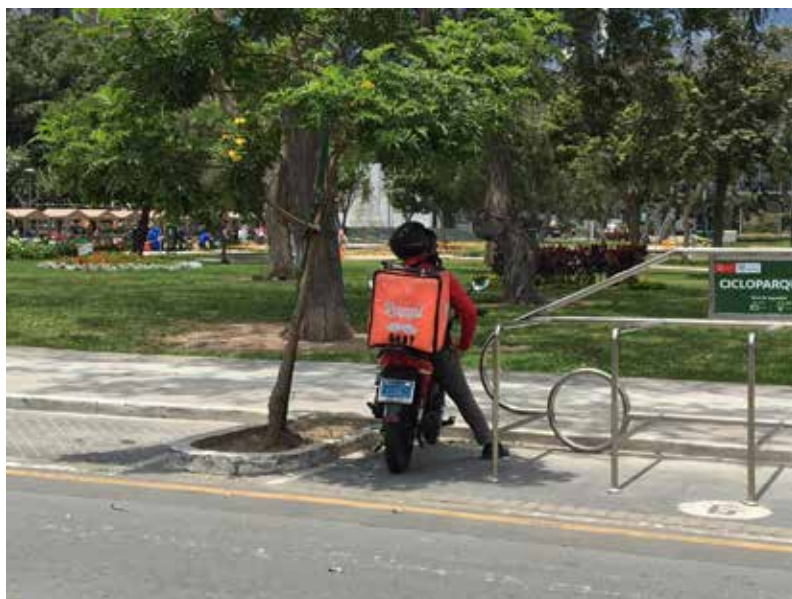


Fig. 5 / Ubicación de resguardo de Trabajadores Móviles Digitales motorizado en función a fiscalización

Fuente: Archivo personal

3.3. Experiencias de habitar urbano: respuestas colectivas y apropiación

Siendo el acto de entregar pedidos una práctica individual, las tácticas de respuesta a la fiscalización plantean una aproximación particular al habitar: la práctica laboral desarrollada de manera colectiva. En el contexto laboral de los TMD, las conexiones se articulan desde la velocidad e instantaneidad (TRACHANA & CACSIRE-GRIMALDOS, 2021), y también en relación con rutinas (PETRIGLIERI & al., 2019) y lugares compartidos (FIG. 6). Hay pues una necesidad de generar una suerte de membresía grupal como parte de la identidad de trabajo. La formación colectiva del habitar es parte distintiva del trabajo que desarrollan (FRIEDMANN, 2014) y en este habitar se producen vínculos, interacciones y experiencias en común. En el caso de los motorizados, al tener delimitado un lugar, algo que tienen presente son los saludos diarios: la cotidianidad en torno a la copresencia. La amistad entre colegas ciclistas o colegas motorizados se convierte en una práctica muy importante para desarrollar sentidos colectivos tanto

en la práctica laboral como en actividades fuera del trabajo (KIDDER, 2011). En el caso de ambos grupos de TMD, se mencionan rutinas fuera del trabajo de reparto: rutas comunes de regreso al domicilio u otros espacios de compartir. Otro ejemplo es el uso de grupos de WhatsApp para mantenerse comunicados, ayudarse en caso de un accidente o para estar atentos a cómo les va a los demás⁸, entre otras formas de apoyo, que constituyen formas de generar vínculos.

La búsqueda de un habitar en colectivo también se relaciona con la manera en que se comprende la relación con la bicicleta como una referencia en común. El recurso productivo de los TMD es la movilidad de sus cuerpos o su capacidad de moverse por la ciudad. Es por esto por lo que la bicicleta no se comprende, como señalan HIDALGO CORDERO & VALENCIA (2019), como un medio de transporte, sino como un medio de producción para generar un sustento económico diario. Los motivos de la elección de la bicicleta son el bajo costo de adquisición y de mantenimiento. Por otra parte, y como se mencionó anteriormente en relación con el uso de lugares de espera el trabajo realizado de manera colectiva, la elección de la bicicleta también

⁸ Un repartidor ciclista llega a mencionar que incluso se pueden prestar bicicletas para realizar pedidos cuando uno de

los compañeros pincha una llanta.



FIG. 6 / Usos colectivos de Trabajadores Móviles Digitales motorizados

Fuente: Archivo personal

responde a una presentación de oportunidades, más que a una voluntad clara por preferir la bicicleta. En ese sentido, el cambio modal a ser repartidores motociclistas es una expectativa en torno a la posibilidad de aumentar los ingresos al poder recorrer distancias más largas en menos tiempo. Si bien el costo de la motocicleta es mayor, y el riesgo de ser detenidos por la policía aumenta, la búsqueda de trabajar en motocicleta a futuro es un horizonte compartido entre los TMD ciclistas.

“Yo estoy en bicicleta, pero los que trabajan en moto ganan más dinero y hacen más pedidos. No solo yo, todos queremos trabajar en moto, pero no se puede, pues. La moto es más cara para comprar y para mantener. Lo otro es que no les dejan trabajar. El serenazgo (trabajador de fiscalización) a nosotros nos dice que nos movamos, pero a ellos los bota. Igual en el futuro me compraré mi moto porque así se gana más.” (Repartidor ciclista).

Un ejemplo de apropiación colectiva ha sido la forma en como los motorizados lograron conformar un espacio para su uso colectivo, como es el retiro antes mencionado. Pese a las restricciones desde el control municipal, este lugar se convierte en un espacio para el descanso y la espera de pedidos. En este caso, la experiencia de los TMD se produce en la capacidad de generar alianzas de convivencia (MURTHY & SUR, 2022) para “cumplir con actividades cotidianas,

de mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan” (JIRÓN & MANSILLA: 2013, pp. 8). El vínculo emotivo que se produce (KIDDER, 2011), no es solamente en la comunidad de TMD, sino también hacia el propio lugar, en el cual principalmente desarrollan su habitar urbano.

“Eso somos nosotros (barrer el retiro) porque nos la pasamos muchísimo acá somos nosotros, pero hay algunos que se van a trabajar por aquí y vienen, o tienen hora y se vienen para acá hablan, conversan un rato y cómo vemos las cosas, nos tomamos una gaseosa, la ponemos en la bolsa y como viste ahorita, está sucia, pero hay que mantener las cosas limpias mientras estamos trabajando” (Repartidor motorizado).

Las rutas son parte esencial de la actividad cotidiana de los diferentes TMD. Son dos las principales rutas identificadas: aquellas comunes a ambos grupos y aquellas de los motorizados. Los trayectos específicos refieren a los motorizados porque abarcan distancias que trascienden las inmediaciones de la centralidad financiera, teniendo que cubrir distritos cercanos como Lince, San Borja, La Victoria, pero también otros más distantes como Miraflores. Los circuitos de los TMD permiten unir puntos discontinuos y distantes en el tejido urbano, sin perder la perspectiva de conjunto y de pertenencia (MAGNANI, 2002) en su habitar urbano. Uno de los recorridos identificados es el de una

ruta que responde a esa noción de continuidad en torno a la ciudad: el caso de algunos de los repartidores ciclistas que unen puntos entre los distritos de San Isidro y San Borja, colindantes entre sí (FIG. 7), en el desarrollo de su práctica laboral cotidiana y mediante el cual se apropian del espacio usando la estructura material urbana y las reglas que gobiernan su uso para sus propósitos.

Los circuitos de los ciclistas constituyen experiencias altamente móviles. Se realizan jornadas labores en dos zonas relativamente próximas. En primer lugar, los ciclistas se ubican de lunes a viernes por las mañanas en el parque Abtao; en segundo lugar, ya por las tardes y noches, se dirigen a la zona comercial de San Borja, distrito colindante a San Isidro. Este desplazamiento también se realiza los fines de semana, pero con mayor presencia en la zona comercial. La elección de este circuito toma como principal justificación el aproximarse a la ubicación de la residencia como punto final del día, pero también sobre los proyectos colectivos que conforman el habitar (REMY & VOYÉ, 1981): organizar el trabajo para conformar lugares comunes en torno a los tiempos de espera. Se puede señalar que el desarrollo del habitar como formaciones colectivas y la constitución de lugares (rutas y circuitos), se plantea un nivel de espesura no solamente desde el desplazamiento en sí mismo, sino también desde las estadías y las esperas al estar en movimiento constante entre la espera y la repartición de pedidos.

4. Conclusiones y discusión

La investigación se proponía analizar las prácticas de habitar urbano de los trabajadores móviles digitales en la principal zona financiera de la ciudad de Lima. Siguiendo dicho objetivo, los hallazgos permiten identificar tres maneras por las cuales el habitar urbano se practica y representa. En primer lugar, se encuentran dos tipos de TMD: los ciclistas y motociclistas. Más allá de las diferencias vinculadas a su modo de desplazamiento y trabajo, en ambos casos se señalan que elecciones como la ubicación y las distancias recorridas abarcan tanto las condiciones laborales como las formas de habitar la zona financiera. Se resalta el carácter móvil de este tipo de habitar: las formas de negociar el conjunto de actividades y espesuras que implica la práctica laboral conllevan a un constante cambio entre esperas y desplazamientos por parte de los TMD.

En segundo lugar, la acción fiscalizadora se plantea como una disposición planteada desde los agentes municipales, pero que también implica acciones por parte de los TMD. En esa línea, la necesidad de disponer de lugares de espera de pedidos genera respuestas y coordinaciones para poder confrontar dichas actividades de fiscalización. En tercer lugar, las actividades de reparto individuales vinculan a los trabajadores generando vínculos entre los mismos y los lugares que ocupan. De esta manera, se enfatiza en la importancia del habitar

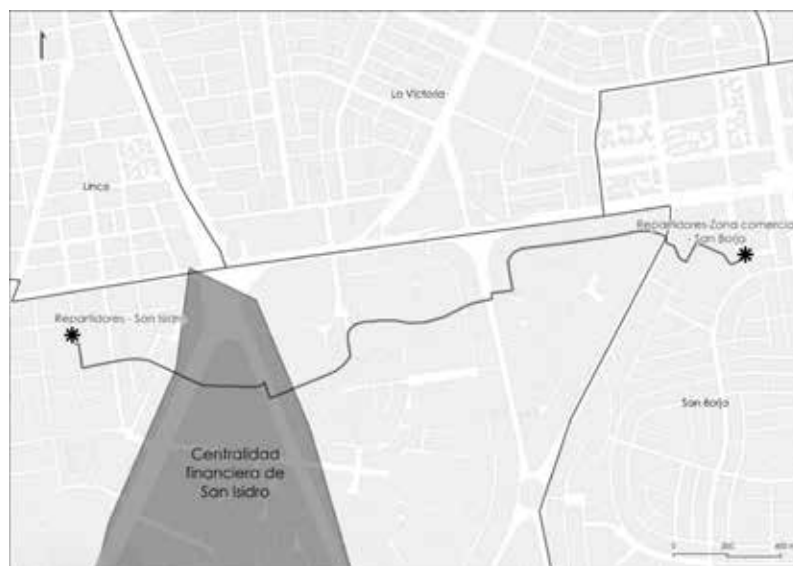


FIG. 7 / Circuito en la práctica laboral de ciertos Trabajadores Móviles Digitales ciclistas

Fuente: OpenStreetMap

urbano para entender cómo los TMD conforman sus prácticas laborales.

Uno de los elementos principales de la investigación consiste en señalar que las formas de habitar de los TMD se producen en condiciones de subsistencia y precariedad laboral, como ya lo indica la literatura sobre las economías de plataformas (FRIEDMAN, 2014; DE STEFANO, 2016; CALO & RONSENBLAT, 2017). El artículo identifica diferentes condiciones de vulnerabilidad como son la xenofobia hacia los TMD - mayoritariamente migrante - y el no reconocimiento de su condición de trabajadores. Señalando una mirada complementaria a dichos aspectos, el aporte que se presenta consiste en señalar la dimensión espacial en torno a la no consideración de los TMD dentro de la planificación de los encadenamientos en la zona financiera de San Isidro. En ese sentido, los agentes públicos generan formas de control hacia los TMD que, por su parte, producen formas de resistencia en torno al uso del espacio público.

Se hace mención a las vulnerabilidades como niveles de espesura (JIRÓN & MANSILLA, 2013) al comprender que estas dificultades permean espacial y temporalmente a través de la jornada laboral de los TMD. Los niveles de espesura producen expectativas laborales (el caso de ciclistas con el proyecto de cambiar el modo laboral de movilizarse) y de respuestas de subsistencia. El espacio público de la zona financiera supone tanto una válvula de escape hacia las espesuras del habitar urbano de los TMD, como también un escenario de constante tensión sobre el control y el uso.

La estrategia metodológica de carácter etnográfico permite adentrarse a comprender las formas de habitar de los sujetos de estudio. En esa línea, el análisis de resultados permite señalar que las prácticas laborales se producen en torno al habitar urbano conformado por elementos como la ubicación, las respuestas ante vulnerabilidades, formaciones colectivas y apropiaciones del espacio ocupado. De esta manera, se enfatiza en el carácter espacial de las prácticas laborales de los trabajadores móviles digitales.

El habitar urbano de los TMD permite retomar las nociones sobre la colocación de un orden espacio – temporal (DUHAU & GIGLIA, 2008) y los proyectos emocionales tanto personales como colectivos (REMY & VOYÉ, 1981) al identificar cómo es que el habitar en movimiento de estos actores supone una serie de adaptaciones y

apropiaciones en torno a las vulnerabilidades y la espesura en la movilidad. Termina quedando pendiente retomar las nociones de MURTHY & SUR (2022) para pensar cómo es que el ciclismo como trabajo de servicio permite sostener economías urbanas vitales en otros tipos de contextos. El caso de Lima nos permite analizar el habitar urbano en un contexto de alta demanda como es el de la zona financiera, pero se pueden plantear otras miradas pensando estas prácticas laborales a otras escalas de la ciudad como pueden ser otros rubros de micro logística y sus colocaciones específicas de un orden, los impactos hacia las zonas en las cuales trabajan o cómo es que cambian las espesuras y vulnerabilidades cuando cambia el tipo de control municipal. Son algunas miradas posibles para abordar el habitar urbano como dimensión de análisis de las economías de plataformas.

5. Bibliografía

- ANJARIA, J. S. (2020): Surface Pleasures: Bicycling and the Limits of Infrastructural Thinking. *South Asia: Journal of South Asian Studies*, 43 (2), 267-280. <https://doi.org/10.1080/00856401.2020.1703324>
- ASHFORD, S. J. & CAZA, B. B. & REID, E. M. (2018): From surviving to thriving in the gig economy: A research agenda for individuals in the new world of work. *Research in Organizational Behavior*, 38, 23-41. <https://doi.org/10.1016/j.riob.2018.11.001>
- CALO, R. & ROSENBLAT, A. (2017): The Taking Economy: Uber, Information, and Poer. *Columbia Law Review*, 117, 1623-1690. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2929643>
- CARCEDO, A. (2020): Reinventarse sobre la marcha: Mujeres refugiadas y migrantes de Venezuela Un estudio de sus condiciones y accesos a medios de vida en Colombia, Ecuador y Perú. *Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo*. <https://www.undp.org/es/latin-america/publications/reinventarse-sobre-la-marcha-mujeres-migrantes-y-refugiadas-de-venezuela>
- CASAS-CORTÉS, M. & MOYA SANTANDER, L. & PIÑEIRO AGUIAR, E. (2023): Algoritmos de reconocimiento facial entre repartidores en España: vigilancia y complicidad con las prácticas de subarriendo y uso compartido de cuentas personales. *Disparidades. Revista de Antropología* 78(1). <https://doi.org/10.3989/dra.2023.001c>
- DAMMERT-GUARDIA, M. & VEGA CENTENO-SARA LAFOSSE, P. (2023): Las centralidades metropolitanas de Lima (Perú) como espacio habitado. Una aproximación cualitativa. *Revista de Urbanismo*, 48, 62-84. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2023.67057>
- DE STEFANO, V. (2016): The Rise of the «Just-in-Time Workforce»: On-Demand Work, Crowd Work and Labour Protection in the «Gig-Economy». *Comparative Labor Law & Policy Journal*, 1-51. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2682602>

- DINEGRO MARTÍNEZ, A. (2021): *Diagnóstico sobre las condiciones laborales en las plataformas digitales: Caso de Lima-Perú: delivery y empleo*. Lima, Perú, Fundación Friedrich Ebert-Perú.
- DIZ, C. (2019): Maneras de vivir: emoción, política e identidades en movimiento. ANDULI. *Revista Andaluza De Ciencias Sociales*, 18, 93-117. <http://dx.doi.org/10.12795/anduli.2019.i18.05>
- _____ & GONZÁLEZ GRANADOS, P. & PRIETO ARRATIBEL, A. (2023): Reaprendiendo a trabajar: saberes que cuidan en el manejo de algoritmos entre riders. Disparidades. *Revista de Antropología* 78(1). <https://doi.org/10.3989/dra.2023.001d>
- DUHAU, E. & GIGLIA, A. (2008): *Las reglas del desorden: Habitar la metrópoli*. México DF, México, Siglo XXI.
- FRIEDMAN, G. (2014): Workers without employers: Shadow corporations and the rise of the gig economy. *Review of Keynesian Economics*, 2(2), 171-188. <https://doi.org/10.4337/roke.2014.02.03>
- GANDINI, A. (2019): Labour process theory and the gig economy. *Human Relations*, 72(6), 1039-1056. <https://doi.org/10.1177/0018726718790002>
- HIDALGO CORDERO, K. & VALENCIA, B. (2019): *Entre la precarización y el alivio cotidiano. Las plataformas Uber Eats y Glovo en Quito*. Quito, Ecuador, Friedrich-Ebert-Stiftung FES-ILDIS. <https://doi.org/10.5281/zenodo.3454059>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática del Perú, INEI. (2017): *Resultados Definitivos de los Censos Nacionales 2017 – Censos Nacionales 2017*. <http://censo2017.inei.gob.pe/resultados-definitivos-de-los-censos-nacionales-2017/>
- JIRÓN, P. & MANSILLA, P. (2013): Atravesando la espesura de la ciudad: Vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de geografía Norte Grande*, 56, 53-74. <https://doi.org/10.4067/S0718-340220130003000004>
- JIRÓN, P. & ULRIKSEN, C. & MARGARIT, D. & IMILAN, W. (2021): *Policy Brief Trabajadores Móviles Digitales en Chile*. Santiago de Chile, Chile, Universidad de Chile. <https://www.uchile.cl/publicaciones/173873/policy-brief-trabajadores-moviles-digitales-en-chile>
- KIDDER, J. L. (2011): *Urban Flow: Bike Messengers and the City*. Ithaca, Estados Unidos, Cornell University Press.
- KOECHLIN, J. & SOLÓRZANO, X. & UGAZ, X. & ROMERO, J. (2021): *Migración y Criminalidad. El manejo del éxodo venezolano por la prensa peruana*. Universidad Antonio Ruiz de Montoya; Konrad-Adenauer-Stiftung. <https://www.kas.de/es/web/peru/einzeltitel/-/content/migracion-y-criminalidad-el-manejo-del-exodo-venezolano-por-la-prensa-peruana-2>
- LINDÓN, A. (2014): *El habitar la ciudad, las redes topológicas del urbanita y la figura del transeúnte*. En SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Diego & DOMÍNGUEZ MORENO, Luis Ángel (Coords). *Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas*. Gedisa Editorial. 55-76.
- MADARIAGA, J. & BUENADICHA, C. & MOLINA, E., & ERNST, C. (2019): *Economía de plataformas y empleo ¿Cómo es trabajar para una app en Argentina?* Buenos Aires, Argentina, CIPPEC-BID-OIT. <https://www.cippec.org/publicacion/economia-de-plataformas-y-empleo-como-es-trabajar-para-una-app-en-argentina/>
- MAGNANI, J. G. C. (2002): De perto e de dentro: Notas para uma etnografia urbana. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 17, 11-29. <https://doi.org/10.1590/S0102-69092002000200002>
- MOGOLLÓN BARRIONUEVO, N. (2023): Trabajando bajo el control del algoritmo: El caso de los repartidores de Rapp en Lima Metropolitana en el contexto de la pandemia. *La Colmena* (16). 57-79. <https://doi.org/10.18800/lacolmena.202301.003>
- MURTHY, M. & SUR, M. (2022): Cycling as work: mobility and informality in Indian cities. *Mobilites* <https://doi.org/10.1080/17450101.2022.2153612>
- MUNICIPALIDAD SAN ISIDRO. (2016): *Plan de Movilidad Urbana de San Isidro 2016-2018*. Lima, Perú, Municipalidad San Isidro. https://issuu.com/municipalidaddesanisidro/docs/pmus_si
- PETRIGLIERI, G. & ASHFORD, S. J. & WRZESNIEWSKI, A. (2019). Agony and Ecstasy in the Gig Economy: Cultivating Holding Environments for Precarious and Personalized Work Identities. *Administrative Science Quarterly*, 64(1), 124-170. <https://doi.org/10.1177/0001839218759646>
- PONCE ROMERO, C. (2020): Los paraderos como formas de habitar: una aproximación etnográfica a los actores permanentes de dos rutas de transporte en Lima. *Investiga Territorios*, (12), 29-38. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/investigaterritorios/article/view/26233>
- RAVENELLE, A. J. (2017): Sharing economy workers: Selling, not sharing. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 10(2), 281-295. <https://doi.org/10.1093/cjres/rsw043>
- RÉMY, J. & VOYÉ, L. (1981) : *Ville, ordre et violence*. Paris, Francia, Presses Universitaires de France. <https://doi.org/10.3917/puf.remyj.1981.01>
- RUMENIG SOUZA, E. (2019): Os ritmos do corpo e da metrópole sobre rodas. *Ponto Urbe. Revista do núcleo de antropologia urbana da USP*, 25, 11-25. <https://doi.org/10.4000/pontourbe.7337>
- SALCEDO, R. (2002): El espacio público en el debate actual. Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *EURE*, (28) 84, 5-19. Santiago de Chile.
- SALMÓN, E. (2021): *Trayectorias migrantes. La juventud venezolana en el Perú*. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- TRACHANA, A. & CACSIRE-GRIMALDOS, R. A. (2021): Movilidad, migraciones y nomadismo: el urbanita y los espacios de ambivalencia y mediación en la ciudad del siglo XXI. *Ciudad y Territorios Estudios Territoriales*, 53(207), 65-76. <https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.207.04>
- UNG, L. A. & CASTILLO, R. (abril, 2020): *Trabajos Precarios Y El Covid-19: Repartidores De Plataformas Digitales* [Comunicación en Conferencia]. Conferencia Interamericana de Seguridad Social, México DF.
- VECCHIO, G. & TIZNADO-AITKEN, I. & TIRONI, M. (2022): Delivery workers and the interplay of digital and mobility (in)justice. *Digital Geography and Society*, 3. <https://doi.org/10.1016/j.diggeo.2022.100036>
- VEGA CENTENO, P. & DAMMERT GUARDIA, M. & MOSCHELLA, P. & VILELA, M. & BENSÚS, V. & FERNÁNDEZ DE CÓRDOVA, G., & PEREIRA, O. (2019): *Las centralidades de Lima*

metropolitana en el siglo XXI / Una aproximación empírica. Lima, Perú, Arquitectura PUCP.

VEGA ROMÁ, P. (2021): Experiencias de discriminación hacia jóvenes migrantes venezolanos: construcción del discurso e impactos en la vida cotidiana. En Salmón, Elizabeth (Coord). *Trayectorias migrantes. La juventud venezolana en el Perú.* Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 255-288.

6. Listado de Acrónimos/Siglas

INCITU	Grupo Interdisciplinario de Investigación en Ciudades y Territorios Urbanos
INEI	Instituto Nacional de Estadística e Informática del Perú
PUCP	Pontificia Universidad Católica del Perú
TMD	Trabajadores Móviles Digitales