

# Nuevas espacialidades laborales. Moviendo la noción de lugar de trabajo a partir de los trabajadores móviles digitales en Santiago de Chile

## New labour spatialities. Moving the notion of workplace based on digital mobile workers in Santiago de Chile

Paola Jirón<sup>1</sup> , Constanza Ulriksen<sup>2</sup>  y Alejandra Rivas<sup>3</sup> 

### RESUMEN

Si bien en los últimos años las nuevas formas de trabajo asociadas a la irrupción de la economía GIG (o economía a demanda) han generado gran interés, aún son escasos los estudios que caractericen las prácticas laborales de estos nuevos trabajadores y relevén la importancia de la movilidad en el contexto de las *Smart Cities* y el urbanismo de plataforma. Las denominaciones “trabajadores por plataforma”, “*on-demand workers*” o “trabajadores GIG” no incorporan aún la movilidad, por lo que este artículo propone el concepto “trabajadores móviles digitales” (TMD). A partir tanto de la recolección y análisis de información secundaria disponible en Chile como de etnografías móviles y remotas, este artículo por un lado, muestra la ausencia de clasificaciones y de datos que permitan caracterizar a estos TMD; y por otro, cuestiona el actual concepto de “lugar de trabajo”, observando la generación de nuevas espacialidades laborales a partir del ensamblaje socio-técnico entre trabajador-plataforma-tiempo-espacio, las que, al comprenderlas de manera continua, plantean serias implicancias tanto en la forma de trabajar, como en los territorios que emergen a partir de las movilidades laborales en la actualidad.

**Palabras claves:** Economía GIG, trabajadores por plataforma, urbanismo de plataforma, movilidad, territorialidad.

### ABSTRACT

Despite the increased interest in recent years on the new forms of work associated with the emergence of the GIG economy, few studies characterise these workers' labor practices or highlight the importance of mobility in the context of Smart Cities and platform urbanism. The denominations “platform workers”, “*on-demand workers*” or “GIG workers” do not yet grasp the mobility aspect of this type of work, therefore this paper proposes the concept of “digital mobile workers” (DMW). Based on the collection and analysis of secondary information available in Chile as well as on mobile and remote ethnographies, this paper, on the one hand, shows the absence of classifications and data to characterise DMWs; and on the other, it questions the current concept of “workplace”, observing the generation of new labour spatialities based on the socio-technical assemblage be-

<sup>1</sup> Universidad de Chile. paolajiron@uchilefau.cl

<sup>2</sup> Investigadora independiente. culriksen@uchilefau.cl

<sup>3</sup> Investigadora independiente. alejandra.rivas@udp.cl

tween worker-platform-time-space, which, when understood as a continuum, pose serious implications both in work practices as in the conformation of territories that emerge from labour mobility today.

**Keywords:** GIG economy, platform workers, platform urbanism, mobility, territoriality.

## Introducción

La economía GIG<sup>4</sup> o “a demanda”, junto con el uso de las TIC<sup>5</sup> y la masificación de los teléfonos inteligentes, han favorecido el surgimiento de un nuevo tipo de trabajador<sup>6</sup> al que proponemos denominar “trabajadores móviles digitales” (TMD), “móviles” en tanto realizan sus prácticas laborales en movimiento, sin estar fijas o emplazadas en un único lugar; y “digitales” pues utilizan plataformas digitales o aplicaciones móviles para realizar uno o varios trabajos.

Descripciones actuales como *on-demand platform workers* o *gig workers* son insuficientes para caracterizar a dichos trabajadores, ya que, por un lado, *on-demand platform workers* refiere a aquellos trabajadores que obtienen trabajo por tareas o proyectos a través de plataformas o *apps* en línea (DeVault et al., 2019). Por otro lado, *gig workers* apunta a un segmento de la fuerza laboral atípica en la cual la compensación está basada en proyectos, en los que el trabajo es temporal e implica cierto nivel de flexibilidad en cuanto a cuándo/cómo/dónde se realiza el trabajo, a menudo incluyendo trabajos habilitados por una plataforma tecnológica (Watson et al., 2021). Estas denominaciones no incorporan directamente la movilidad, elemento fundamental para la ejecución del trabajo de los TMD, y que tiene que ver con la capacidad y el acto de desplazarse físicamente de un lugar a otro.

Si bien en los últimos años se han comenzado a estudiar estas formas de trabajar, son escasas las investigaciones que caractericen la realidad y experiencias cotidianas de estos trabajadores, las que suman nuevas prácticas laborales informales y modos de ocupación informal del espacio urbano a las economías latinoamericanas y que son distintas de lo observado en los comúnmente llamados *gig workers* y *on-demand platform workers*, quienes no necesariamente realizan su trabajo en el espacio público de las ciudades.

Por otro lado, repartidores, *shoppers* y conductores por aplicación (principales TMD identificados en la investigación tras este artículo) son considerados “colaboradores” por las empresas de plataformas, eliminando las categorías de “empleador” y “empleado” y los deberes y derechos que ello implica. En la llamada *Ubereconomy* (Hill, 2015), tanto la oferta como la demanda se encuentran en la aplicación, las empresas disponen una plataforma que, en teoría, elimina las mediaciones que implica un trabajo subordinado (jefaturas, empleados, regulaciones laborales,

<sup>4</sup> El término coloquial “gig” en inglés significa trabajo temporal o por un periodo de tiempo, como una tocata de músicos, por ejemplo. En términos económicos, se refiere a mercados laborales que se caracterizan por la contratación independiente a través de plataformas digitales. El tipo de trabajo que se ofrece es eventual, con horarios variables y poca seguridad laboral, implica el pago de acuerdo a la cantidad producida y la falta de opciones para el desarrollo profesional. Esta relación a veces se denomina “trabajo independiente” o “trabajo temporal” (Woodcock & Graham, 2020).

<sup>5</sup> Tecnologías de la Información y Comunicaciones.

<sup>6</sup> En este artículo el término “trabajador” es utilizado para incluir tanto a los trabajadores como a las trabajadoras.

etc.). De este modo, los TMD experimentan situaciones laborales no reguladas, sometidos a condiciones de precariedad frecuentemente consideradas parte de la economía informal y que vendrían a ampliar la concepción de informalidad laboral en Chile. Pese al avance en la materia en Chile a partir de la recientemente promulgada Ley de Plataformas Digitales<sup>7</sup> que regula el trabajo dependiente e independiente a través de la creación de contratos de trabajo, aún es muy pronto para ver sus efectos en las condiciones de precariedad de estos trabajadores.

Lo cierto es que, hasta el momento, los TMD son difíciles de clasificar, puesto que las categorías de los instrumentos de medición estadística oficiales chilenos no abordan la dinamicidad, intermitencia, irregularidad y movilidad de estos (multi)trabajos móviles digitales. De hecho, ni la Encuesta Nacional de Empleo, ni la Encuesta de Microemprendimiento aplicada por el Instituto Nacional de Estadística permiten disponer de datos<sup>8</sup> dado que los TMD pueden clasificarse en distintas categorías al mismo tiempo, según ocupación, rama de actividad económica y formalidad/informalidad, quedando agrupados como “asalariados privados” o “trabajadores por cuenta propia”, como “trabajadores de servicios o ventas”, como trabajadores en la categoría “Transporte y almacenamiento”, o considerados como “ocupados informales” o clasificados en el “sector informal”. De allí que las críticas a la “informalidad” como una categoría confusa y poco útil cobran nueva relevancia, considerando que en Chile la tasa de ocupación informal es de un 27,7% (INE, 2023), pudiendo llegar al 49,7% (Meirosu, 2020).

De este modo, resulta fundamental comprender las implicancias sociales, económicas y urbano-espaciales de estas nuevas formas de trabajar, siendo necesario estudios que colaboren en complejizar la idea de “trabajo” —generalmente percibido como un trabajo formal, de jornada completa y con contrato— y que respondan creativamente a la transformación digital de la economía, la sociedad y la ciudad. Esta observación no es nueva, puesto que la OIT desde el año 2015 afirma que el modelo del empleo asalariado clásico se aleja cada vez más de la realidad, con al menos uno de cada cuatro trabajadores llevando una actividad laboral por fuera de ese modelo (OIT, 2015). El presente artículo se enmarca en este esfuerzo, introduciendo la noción de trabajadores móviles digitales (TMD) y mostrando el impacto que tiene el tiempo y el espacio en su constitución actual. Por medio de una metodología cualitativa, en particular de etnografías móviles y remotas, se estudiaron 10 casos de TMD en Santiago de Chile, indagando en sus experiencias laborales cotidianas.

El texto comienza situando a los TMD en el contexto más amplio de las *Smart Cities* y el urbanismo de plataforma. Se ofrece luego una caracterización de estos TMD la cual incluye una mirada de las características comunes entre TMD del Norte Global y de América Latina. Luego de detallar aspectos metodológicos de las diez etnografías móviles y remotas de TMD realizadas en Santiago de Chile, se indaga en las experiencias laborales cotidianas de dos trabajadores que intentan dar cuenta de la complejidad de sus prácticas laborales. Posteriormente se realiza un análisis sobre la

---

<sup>7</sup> Ley N° 21.431.

<sup>8</sup> Si bien la Encuesta Nacional de Empleo (ENE) incluyó a partir del año 2020 una pregunta específica alusiva a estos trabajadores, las estadísticas son experimentales (INE, 2022) y, en lo que respecta al presente artículo, muestran dos limitaciones. Por un lado, dado que la respuesta a la pregunta es abierta, las posibilidades de respuesta son muy diversas e incluyen plataformas que van desde Whatsapp, Airbnb, Mercadolibre, Uber, Pedidos Ya, hasta Booking, YouTube, Facebook, Instagram, entre otros. Debido a lo anterior, no es posible una caracterización diferenciada entre trabajadores por plataformas y trabajadores móviles digitales. Por otro lado, no es posible identificar a trabajadores que operan con múltiples plataformas al mismo tiempo.

espacialidad y temporalidad de las prácticas laborales de todos los TMD estudiados. Finalmente, se discute respecto a lo que implica comprender las prácticas laborales de los TMD, especialmente en cuanto a las nuevas espacialidades laborales que generan estos trabajos.

## Urbanismo de plataforma y trabajadores móviles digitales

En los últimos años se observa un cambio significativo en el contenido y trayectoria de las temáticas abordadas en los estudios urbanos. Desde las ciudades ecológicas de los años 90s a las ciudades digitales y las *Smart Cities* a principios de los años 2000 (las cuales apuntan al uso de tecnologías para abordar desafíos urbanos), las agendas de investigación han estado marcadas por formas de pensar los futuros, particularmente intentando vincular el rol de las tecnologías en su abordaje.

Las geografías digitales de las ciudades continúan permanentemente transformándose y expandiéndose con nuevas tecnologías, nuevos actores y desarrollos. Es así como ha surgido la noción de “urbanismo de plataforma” en los recientes estudios urbanos críticos, primero, como un modo de señalar la cambiante relación entre tecnología, capital y las ciudades; y segundo, como una forma de nombrar un reciente movimiento centrado en la creciente presencia y poder de las plataformas digitales en las ciudades (Sadowski, 2020; Bauriedl & Strüver, 2020). Estas plataformas digitales pueden ser entendidas como “intermediarias sociotécnicas y arreglos comerciales” (Sadowski, 2020), o como “ensamblajes sociotécnicos” (Caprotti et al, 2022) que median servicios, productos y relaciones, apuntan a automatizar los intercambios de mercado y median la acción social (Schwarz, 2017).

En nuestras ciudades latinoamericanas se observa hoy en día una creciente plataformización de la vida cotidiana, por lo que es necesario examinar el significado de los cambios en las prácticas y las relaciones de poder provocadas por la expansión de los operadores de plataformas en todas las áreas de la vida urbana (Strüver & Bauriedl, 2022). En este sentido, la tarea de la investigación crítica de plataformas radica en comprometerse con las implicaciones socioespaciales y normativas de la vida urbana mediada por plataformas, ya que éstas reconfiguran los órdenes territoriales y digitales existentes, exacerbando las desigualdades en las ciudades (Elwood, 2021). Sin embargo, más allá de la crítica a las plataformas, resulta evidente que estas nuevas formas laborales son parte de las estructuras de empleo en nuestras ciudades, cuestionan formas tradicionales de entender el trabajo y, al mismo tiempo, generan nuevas espacialidades y temporalidades que transforman los territorios urbanos.

### *Hacia una caracterización de los trabajadores móviles digitales*

En el contexto de las *Smart Cities* y del urbanismo de plataforma surge este nuevo tipo de trabajador, el TMD, quien, a través de sus prácticas laborales móviles, se apropia de tecnologías digitales de modos diversos y plantea no sólo nuevas formas de trabajar, sino que nuevas formas de habitar, así como impactos urbanos sin precedentes. Nuestro punto de partida no son las plataformas en sí, sino los trabajadores que se mueven por la ciudad impulsados por ciertas plataformas digitales. La movilidad es la entrada y guía que nos permite observar el conjunto de prácticas

de los TMD, primero, porque la movilidad es su principal recurso productivo y segundo, porque su movilidad permite unir sus prácticas laborales productivas y de reproducción de la vida en un todo complejo. En este contexto, la movilidad es un enfoque teórico (Sheller & Urry, 2006; Jirón & Milan, 2018) que, a partir de la comprensión de las diversas formas en que nos movemos en la actualidad, permite observar las transformaciones que vivimos. Desde esta perspectiva, no solo se observa el movimiento en cuanto a horas, recursos, cuerpos, distancias, relaciones, sino que es a partir de estas relaciones complejas que se van develando territorialidades que muchas veces son invisibles para otros enfoques teóricos y metodologías. Estas territorialidades son el producto de prácticas en movimiento de individuos o grupos que implican el establecimiento y control del territorio, dándose con ello una apropiación del espacio (Haesbaert, 2011).

Los/as TMD se pueden categorizar –de manera preliminar– en dos tipos: primero, conductores/as o *drivers* que realizan servicio de transporte de pasajeros y/u objetos, ya sea por medio de una aplicación (Uber, Didi, Cabify, Beat, etc.) o no; segundo, repartidores, *deliverers* o *riders*, quienes también pueden o no utilizar una plataforma (Rappi, Ubereats, PedidosYa, Bicci, etc.). A estas dos categorías se agrega un tercer tipo de TMD que se ha identificado en esta investigación, los *shoppers*, quienes no solo reparten una compra o pedido, sino que además buscan, en nombre de un cliente, los productos del pedido en un establecimiento (el caso más emblemático es Cornershop).

Si bien existen algunas diferencias entre los TMD del Norte Global y de América Latina, estos trabajadores comparten ciertas características (Jirón & Ulriksen, 2023). En primer lugar, la flexibilidad y la precariedad laboral que caracteriza sus tareas en la economía *GIG* (Zwick, 2018; Alarcón, 2019; Fairwork, 2019; Woodcock & Graham, 2020). Al respecto, si bien algunos trabajadores valoran la flexibilidad de poder elegir horarios y lugares de trabajo, ésta reproduce procesos de precarización laboral. Por un lado, las plataformas transfieren costos, riesgos y responsabilidades a quien oferta y demanda el servicio (Schmidt, 2017), muchas veces con impactos en el bienestar personal de los trabajadores (Asenjo & Coddou, 2021). Es decir que no cuentan con contrato, empleador, ni seguros por accidente o enfermedad<sup>9</sup>; son evaluados en su desempeño a través de la plataforma digital utilizada y no por el tiempo dedicado y son tratados como independientes o “socios colaboradores”. Por otro lado, se produce una precarización de las bases productivas en tanto estas plataformas no ofrecen posibilidades de realizar una carrera dentro de la empresa (Fairwork, 2019; Doorn, Ferrari & Graham, 2020).

Una segunda característica que comparten estos TMD es la falta de clasificación o clasificación errónea de su condición de trabajadores (Aloisi, 2016; Gauthier, 2016; Florisson & Mandl, 2018; Ruiz, 2018). Estas nuevas formas de trabajar vuelven a tensionar las discusiones tradicionales en torno a la economía informal planteadas por la OIT a principios de los años 2000 (Leiva, 2012; De la Garza, 2017), ubicándose en la zona gris entre el trabajador asalariado e independiente. La discusión se aleja del binomio formal-informal y se concentra en la lógica de subordinación o dependencia. No obstante, nuevas clasificaciones como las de trabajador autónomo o independiente son contestadas por denominaciones como las de “falso autónomo” (Leiva, 2012; Stefoni,

---

<sup>9</sup> Esta situación se estaría comenzando a modificar en Chile a partir de la nueva ley de plataformas digitales N° 21.431 la cual entró en vigencia en septiembre del 2022, y que establece un estatuto de garantías a los trabajadores dependientes e independientes que prestan sus servicios a través de plataformas digitales o bajo demanda.

2018; Gandini, 2019; Srnicek, 2018; Veen et al., 2020), haciendo alusión a la subordinación oculta tras un acuerdo de trabajo “autónomo”.

Un tercer rasgo es que las plataformas digitales actúan como “cajas negras” puesto que son las únicas que manejan toda la información de la oferta y la demanda, produciéndose una asimetría de poder derivada de la desigualdad sistemática de información (Fernández-Trujillo, 2020; Rosenblat & Stark, 2016; Veen et al, 2020). Las plataformas no sólo cuentan con los datos sobre los comportamientos de los trabajadores con el fin de asegurar un buen servicio —afirmando actuar a partir de una “objetividad algorítmica” (Gillespie, 2014)—; por razones de libre competencia, ellas se reservan, además, el derecho de no hacer públicos ni los datos ni las lógicas tras sus algoritmos. De esta manera, el algoritmo funciona de manera velada, haciendo el pago incierto y el tiempo de espera una fuente de ansiedad para los trabajadores (Maulat, 2020) permitiendo que la plataforma, en tanto intermediaria, gane por vincular demanda y oferta (Zunino y Máximo, 2020), sin que nadie pueda tener acceso a esa información.

Otro aspecto característico de los TMD es la falta de investigaciones y datos sobre el rol de la fuerza de trabajo migrante, la cual es fundamental para el buen funcionamiento de las plataformas ya que, sin los migrantes, ellas no podrían mantener una oferta estable de sus servicios. Transformados en un “ejército de base” (Woodcock & Graham, 2020; Veen et al, 2020; Zwick, 2018), o incluso identificados como “los esclavos” (Hidalgo y Salazar, 2020), los migrantes deben trabajar mucho más para subarrendar la cuenta<sup>10</sup> y tener ingresos suficientes, dado que muchos de ellos son indocumentados y no cumplen con el requisito de contar con la nacionalidad del país en el cual operan.

Una quinta característica es la existencia de un control digital espacial y temporal sobre los TMD, lo cual contradice los principios declarados de autonomía y flexibilidad (Woodcock & Graham, 2020; Fernández-Trujillo, 2020; Zwick, 2018; Guerra & Da Costa, 2019). Ello respalda la categoría del “falso autónomo”. Por un lado, los TMD experimentan un control espacial por parte de las plataformas, tanto de lugares como de rutas. Por otro lado, el control temporal significa que los TMD son llamados a estar constantemente activos a partir de incentivos financieros, generando un exceso de oferta de trabajadores y, con ello, competencia interna, lo que implica trabajar muchas horas y renunciar a la flexibilidad para poder obtener ingresos suficientes (Fernández-Trujillo, 2020). En algunos casos, este control digital puede incluso llevar a la desactivación de la cuenta para los que no cumplen con las normas o con un número de tareas establecido, o podrían obtener una mala calificación, lo que incide en futuras actividades asignadas y, por lo tanto, en el ingreso percibido (Woodcock & Graham, 2020).

Otro rasgo relevante refiere a la discusión sobre la captura de valor ejercida por las plataformas digitales, las cuales extraen y retienen una parte significativa de los beneficios generados por las transacciones y actividades realizadas a través de sus servicios. Ello se manifiesta, entre otros, a través de la imposición de comisiones sobre transacciones, del control de precios y tarifas, de la explotación de datos generados por usuarios o trabajadores, de la flexibilidad laboral

---

<sup>10</sup> El subarriendo de la cuenta refiere a la práctica de transferir temporalmente, y a cambio de un pago, una cuenta de repartidor/a o conductor/a a otra persona para que ésta última realice los pedidos, entregas o viajes a nombre del titular de la cuenta.

que permite optimizar la oferta y la demanda, y de la configuración de algoritmos que gestionan eficientemente la asignación de tareas.

La captura de valor en las plataformas digitales destaca cómo estas entidades no solo actúan como intermediarios en las transacciones, sino que también ejercen un control significativo sobre los aspectos económicos y laborales, maximizando su beneficio a expensas, en algunos casos, de los trabajadores y usuarios que contribuyen al valor generado. Es así como se observan nuevas formas de explotación en la era del trabajo digital (Fuchs, 2014; Fuchs & Fisher, 2015), más aún en un contexto de ambigüedad en la condición formal del trabajador en el cual estas plataformas operan en condiciones de informalidad, donde pueden retener más valor al evitar costos asociados con empleados tradicionales (como seguro de salud y otros derechos laborales).

Finalmente, un séptimo rasgo que comparten los TMD es, primero, el referido a las diferentes escalas y lugares de trabajo: a partir del trabajo desde el cuerpo, espacio público, calle, bicicleta/ automóvil, la ciudad entera se transforma en un lugar de trabajo; y segundo, los espacios liminales o espacio-tiempos intermedios de sus múltiples tareas, cuestionan la actual noción de lugar de trabajo, su temporalidad y espacialidad (Woodcock & Graham, 2020; Jirón & Imilan, 2016). Cualquier lugar puede devenir espacio laboral debido a la fragmentación de las tareas, lo que implica que el trabajo ocurre en el hogar, en calles, espacios públicos, supermercados, etc. Ello reconfigura las prácticas urbanas y los propios espacios e infraestructuras, desapareciendo los costos asociados a la generación y mantención de un lugar de trabajo para las empresas (Boccardo, 2018; Gauthier, 2016). Estas consecuencias urbanas de los trabajos móviles digitales han ocurrido hace mucho tiempo en el caso de trabajos no digitales, en particular del comercio callejero, aunque con la aparición de las plataformas digitales el fenómeno ha tenido una masificación sin precedentes.

Tanto la pandemia por COVID 19 como las nuevas tecnologías nos obligan a cuestionar el lugar de trabajo como tradicionalmente lo hemos entendido: de tal modo que el lugar fijo de la fábrica o la oficina, se comienza a estirar. La noción de lugar como entidad fija y aislada se transforma hacia una idea de lugares como entidades interconectadas, un espacio móvil con múltiples significados simultáneos (Jirón & Iturra, 2011). Para muchos, trabajar desde el hogar ha transformado tanto su vida laboral como doméstica. Sin embargo, las prácticas laborales en movimiento de los TMD transforman los lugares de trabajo fijos en nuevas espacialidades laborales. Estas nuevas espacialidades son más que puntos de retiro y entrega: al incorporar diversas formas de apropiación espacial a lo largo de los viajes, los trabajadores van uniendo espacios y generando nuevas territorialidades.

A continuación, se detallan los aspectos metodológicos del trabajo, así como los relatos de TMD y sus nuevas espacialidades laborales en constante transformación.

## Metodología

La investigación tras este artículo se basó en una metodología cualitativa y se desarrolló en dos etapas. La primera etapa consistió en una revisión de literatura del Norte Global y de América Latina, enfocada tanto en la economía *G/G* como en la economía informal y los debates existentes

en torno a ésta. Se intentó recolectar y procesar información secundaria disponible en Chile con el fin de caracterizar a los TMD, en particular a partir de la Encuesta Nacional de Empleo y la de Microemprendimiento del Instituto Nacional de Estadísticas. Sin embargo, la falta de indicadores y datos no permitió realizar la caracterización, por lo que se llevó a cabo una segunda etapa de investigación basada en etnografías móviles y remotas, las cuales forman parte de lo que se denomina como “métodos móviles” a partir del giro de la movilidad (Segura y Jirón, 2023).

Cabe destacar que el trabajo de campo se desarrolló en medio de la pandemia, entre septiembre del 2020 y enero del 2021, en momentos en que la ciudad experimentaba diversas restricciones a la movilidad, que iban cambiando, dependiendo de los efectos de la crisis sanitaria. Por estos motivos, los participantes presentaban transformaciones en sus trabajos determinados por la pandemia.

Por una parte, las etnografías móviles representan una variante de la investigación etnográfica e implican el acompañamiento constante por parte del investigador, es decir, implica moverse con los participantes u otros fenómenos de estudio, por los diversos lugares en que se lleven a cabo las prácticas observadas. En el contexto de los TMD, las etnografías móviles permiten examinar de manera dinámica y contextualizada la experiencia cotidiana de estos trabajadores y la relación entre movilidad, trabajo y el espacio por donde se mueven, a partir de observaciones de las interacciones significativas que se producen a partir de la relación entre cuerpos, materialidades, objetos, otras personas, estrategias y afectaciones a lo largo de los viajes. Las etnografías móviles introducen una dimensión temporal y espacial dinámica en la investigación, lo cual puede tener implicaciones epistemológicas. La movilidad implica una relación más directa con el contexto cambiante y una atención a la experiencia continua y en movimiento, lo cual influye en la construcción del conocimiento sobre el fenómeno de estudio. Ello pues permiten agudizar la observación de los TMD en tanto fenómeno socioespacial, revelando aspectos invisibilizados de su vida cotidiana.

Por otra parte, las etnografías remotas son observaciones de las prácticas cotidianas que, al no poder realizarse de manera presencial (en este caso debido a las restricciones pandémicas), se realizan a distancia, de manera remota, utilizando principalmente telefonía digital para acompañar procesos como la experiencia cotidiana de trabajar. Los registros se realizan por medio de conversaciones telefónicas, audios, videos y fotografías.

El trabajo etnográfico móvil se realizó por medio de técnicas remotas (Jirón et al, 2022) y presenciales. Las primeras incluyeron conversaciones telefónicas, mensajes de audio, fotografía, texto y video por WhatsApp, y redes sociales respecto a las diversas formas en que realizan sus prácticas laborales y los vínculos que hacen con su vida cotidiana, incluyendo familia, amigos y cercanos. El trabajo etnográfico presencial, en lo posible, consistió en acompañamientos de tipo “sombreo” (Jirón, 2010) con algunos de los participantes. En estos acompañamientos se intenta viajar con el/la trabajador/a durante todo un día para observar de cerca y de manera continua sus prácticas de movilidad vinculadas al trabajo y más allá. Debido al momento pandémico, estos acompañamientos en ocasiones se realizaban de manera interrumpida, una mañana o una tarde, en dos o tres días, dependiendo de la disponibilidad del/la participante. Posterior al acompañamiento, a modo de cierre del proceso, se conversó con cada participante respecto al viaje observado. El producto de este proceso remoto y presencial son relatos etnográficos sobre la vida coti-

diana de TMD, los que se discutieron y analizaron colectivamente (Jirón e Imilan, 2016) en talleres interdisciplinarios con miembros del equipo de investigación que formaron parte del proceso.

Se trabajó con 10 participantes seleccionados según género, edad, comuna de residencia y nacionalidad. Para tal selección se consideraron los objetivos de la investigación, el acceso a los participantes, la diversidad y la construcción de relaciones de confianza para obtener datos significativos y contextualizados.

## Espacio, tiempo y trabajos móviles digitales en Santiago de Chile

Los relatos etnográficos permitieron comprender la forma en que el trabajo y la vida cotidiana de los TMD se van entretrejiendo. Además, permitieron evidenciar el modo en que sus prácticas laborales implican espacialidades y temporalidades particulares que tensionan el modo de entender y clasificar el empleo y, en el proceso, generan nuevas territorialidades al conectar lugares, personas, servicios, oferta y demanda de determinados bienes a partir de su movilidad por la ciudad. A continuación, se presentan dos relatos que dan cuenta de la forma en que los TMD viven su espacialidad laboral. Se muestra cómo Leonardo y Viviana, el primero repartidor y conductor, y la segunda *shopper*, construyen territorios por medio de sus cuerpos, sus vehículos y sus trayectos por la ciudad. Estos territorios emergen como huellas de tales prácticas, a través de sus movimientos, interacciones, experiencias y apropiación del espacio urbano en el que operan.

### *Leonardo*

Leonardo tiene 34 años, es venezolano, estudió Administración y llegó a Chile el año 2018 por motivos políticos. Comparte un departamento con dos compatriotas. Se desempeña en varios trabajos a la vez, todos mediados por diversas aplicaciones digitales que le permiten unir productos, personas, vehículos, infraestructuras, música y dinero con su cuerpo en moto o automóvil.

Contar con licencia de conducir internacional al llegar a Chile fue de gran ayuda, ya que rápidamente comenzó a trabajar en UberEats y en un restaurante. Aprendió rápido, le empezó a ir bien y pronto se dedicó totalmente a las aplicaciones. El uso de la tecnología ha sido fundamental como nuevo y osado habitante de la ciudad, ya que *“no sabíamos los lugares peligrosos ni nada, a donde nos mandaban íbamos...”*.

Con UberEats, su rutina era casi todos los días igual: desde las 8:00 hasta las 23:00 hrs. trabajaba, entre 15:00 y 17:00 almorzaba, cuando bajaban los pedidos. Esperaba afuera de algunos lugares específicos, como el mall Costanera Center, donde “caían” muchos pedidos y la distancia de entrega le salía a cuenta. De a poco fue conociendo los lugares gracias a otros trabajadores con más experiencia. Para el baño, *“siempre los pedíamos en los restaurantes”*, como Burger King. A veces se llevaba almuerzo, otras veces compraba en la calle o a otros colegas. Sus redes son un gran apoyo para trabajar, cuidarse, divertirse y aprender. Usa Waze para buscar caminos más rápidos y para evitar policías.

Cuenta que desde el 2020 aumentaron los robos de motocicletas. Por eso dejó UberEats, vendió la moto, se compró un auto y comenzó a trabajar en las aplicaciones de transporte de pasajeros: Uber, Didi y Beat. Calculó que podía aumentar considerablemente sus ingresos y con eso enviar remesas a su familia en Venezuela y Argentina.

Como conductor se conectaba a las 8:00 de la mañana y hacía carreras hasta las 23:00 o 00:00 pm. Volvía a su casa para almorzar y salía nuevamente cerca de las 17:00 hasta las 2:00 o 6:00 am, dependiendo del día. Sus carreras de preferencia eran por el centro, Las Condes y La Dehesa y, en las noches, Bellavista que, aunque más peligroso, significaba buen ingreso. Dependiendo del dinero que necesitaba se arriesgaba más. Trabajaba la mayor parte del tiempo, y algunas noches salía a Bellavista o se juntaba con amigos venezolanos.

Con otros trabajadores conocidos crearon un grupo de WhatsApp dedicado al cuidado y protección de conductores de Uber, Didi y Beat. Actualmente este grupo está conformado por cerca de 60 hombres chilenos y venezolanos. Aquí se informan y avisan de sus trayectos para cuidarse entre todos. Tienen palabras clave, se avisan los recorridos, comparten su ubicación por 8 horas cuando empiezan a trabajar, se preguntan cómo van, si van de regreso, etc.

Con la pandemia "*se pararon las aplicaciones*". El toque de queda acortó su jornada laboral hasta las 23:00 hrs. Afortunadamente, tenía ciertos clientes regulares. Luego, una amiga que trabajaba en una empresa de productos de belleza le ofreció que hiciera despachos. Comenzó a trabajar como repartidor de la empresa. Trabaja de manera independiente y recibe ingresos vía transferencia según las entregas que haga. Paralelo a esto, de lunes a sábado, lleva a 5 trabajadores de un restaurante a sus casas, los recoge a la hora de cierre del restaurante y los lleva al centro. Cuando está "*floja la empresa*", regresa a las aplicaciones Uber, Didi y Beat. Todas las oportunidades laborales le permiten recorrer y aprender de los sectores de la ciudad.

En diciembre del 2020 venció su licencia de conducir internacional, también tiene el pasaporte y la cédula de identidad venezolana vencidos; solo tiene la cédula chilena y está sacando la licencia chilena. Por el momento, Leonardo no puede volver a Venezuela porque tiene una orden de captura y no puede salir del país sin pasaporte. A futuro, le gustaría "*montar un negocio, mío propio*". Pero has-ta entonces, el mundo de las aplicaciones le ayuda a ir uniendo pedazos de la ciudad.

## Viviana

Viviana tiene 35 años, vive con su marido, dos hijos (Paulina de diez años y Tristán de dieciocho) y sus mascotas (gatos y perros). Vive en la comuna de Pudahuel, sector poniente de Santiago. Su gran preocupación es la familia y encontrar una casa para vivir cómodamente. Estudió masoterapia clínica cuando su hija era pequeña y alcanzó a ejercer un tiempo. Antes de la pandemia hacía masajes *express* con aromaterapia en ferias. Luego del estallido social, trabajó un poco más de un mes en las aplicaciones de conductores Didi y Beat con su auto, pero pronto se dio cuenta que pagaban poco y no le gustó trabajar como conductora. En cambio, sí le gustó Cornershop, la aplicación de *shopper* con la que trabaja desde marzo del 2020, con ella va a su ritmo y no lleva a nadie.

Le gustó porque el pago es por kilómetro, peso y cantidad de productos, además de sumar premios. Por ejemplo, si trabaja de 8:00 a 14:00 hrs. y se conecta en Jumbo Bilbao, se le asegura una base. Además de supermercados como Jumbo, Cornershop tiene varias tiendas asociadas en distintos rubros: chocolates, flores, osos de peluche, joyas, calcetines y vasos. Ella prácticamente no tiene relación con los clientes, la aplicación *“te da la opción de chat con los clientes, luego solo entregas”*.

Al estar activa en Cornershop le empiezan a llegar pedidos, y cuando los acepta se dirige a comprar. La aplicación pide a los compradores que tengan tarjeta de crédito como forma de pago, *“es elitista”*, dice Viviana. Para ser *shopper* se pide poco, dice: saber manejar, tener licencia activa y tiempo. Cuenta que, al inscribirse, reciben una capacitación rápida y están trabajando en 24 horas. Cuando empezó, le gustó ir a comprar, dejar los pedidos y que le agradecieran por su trabajo. A veces quien recibe es la persona que hace el pedido a través de la aplicación, otras los conserjes o niños.

Cuando comenzó a trabajar con la aplicación, su cuerpo se resintió, le dolían mucho las piernas a causa de estar tanto tiempo parada, pero luego se le pasó, hasta llegar a encontrarlo *“relajante, sin rendir cuentas a nadie”*. En la pandemia se le hizo más fácil trabajar sola, aunque igual se contagió de COVID. Cuando se volvió a la *“normalidad”*, la aplicación *“colapsó”*, en el sentido de que había muchos *shoppers* y con ello una disminución de la demanda percibida.

Le gusta poder disponer de su tiempo, no pedir permiso y salir a la hora que quiere, no es como tener un jefe con mala cara, dice. Cornershop le permite combinar el trabajo y el estar en su casa, que para ella es muy importante. En su casa se turnan para pasear a sus perritos, aunque la mayoría de las veces va ella. También está pendiente de su hija menor, que se distrae fácilmente con las clases online. Tristán se graduó en medio de la pandemia; si no queda en la universidad se mete a un técnico, pero no puede *“darse el lujo”* de un año sabático. La familia se turna para realizar las labores del hogar. Alfonso, su marido, trabaja de noche como guardia de seguridad y llega en la mañana, prepara desayunos, hace camas, hace aseo, ordena, cocina almuerzo o complementa lo que ha dejado Viviana. Cuando lavan ropa, él la dobla, *“somos bien partners”*, dice, están juntos desde muy jóvenes.

A las 6:00 hrs. ya está ordenando, dando comida a los gatos y sacando a pasear a los perros. Sale todos los días a Cornershop, y trata de hacer un piso semanal de \$100.000. Una vez que llega a Providencia activa la aplicación y no para hasta que regresa a casa a eso de las 14:30-15:00 hrs. Sin embargo, si está muy bueno puede quedarse hasta las 17:00 hrs. Trata de volver a tiempo para alcanzar a ver a su marido. En la noche también se preocupa de los quehaceres de la casa como lavar ropa, ordenar, cocinar y limpiar.

Durante el tiempo entre pedidos espera revisando redes sociales en los estacionamientos. En lugares como mall Costanera Center tiene que pagar para estacionar, así es que busca dónde estacionar cerca. En Cornershop *“tú eliges dónde”* trabajar, ya que tienen *“conectividad”* en todo Santiago con empresas como Lider, Jumbo y tiendas en las que *“se te activa cerca”*. *“Todas las apps ven dónde estás ubicada”* a través del GPS. Dice que ellos, como *shoppers*, son los que deciden por sobre la aplicación, incluso pueden anular pedidos, aunque luego los castigan con

*“pedidos más bajos”*. A veces rechaza los pedidos porque “la pilla” justo en la hora que se ha fijado para regresar, o porque las entregas son lejos.

En su camioneta SsanYong tipo jeep, lleva alcohol gel, alcohol puro y Lysoform. Cada vez que se sube al vehículo, se desinfecta. Anda con un banano donde lleva sus documentos: tarjeta de Cornershop, carnet, tarjeta de débito (“Cuenta Rut”), llaves y su celular, que es su *“fuente de trabajo, por pedidos y todo”*. Toma agua en una botella de 1½ litro que le dura hasta tarde. Va al baño en el Jumbo y cada vez que le toca ir al mall Costanera Center.

Usa el celular todos los días, ya sea por la aplicación o para estar en contacto con los suyos. Utiliza WhatsApp y Cornershop de forma mayoritaria. Suele usar Waze o Google Maps si no sabe adónde va. Lleva un cargador exclusivo para el auto, *“lo cargo [el celular] a cada rato”*, pues si se descarga pierde el pedido y se queda sin saber cómo volver a casa.

Los supermercados tienen un sector exclusivo para Cornershop, sin embargo, ella prefiere comprar en los sectores destinados a clientes habituales. No suele establecer mayor contacto con otros shoppers, *“ves a los shopper con polera roja y gris, ni miran para adelante, solo el celular”*, todos *“cabeza pa’ abajo”*, corriendo, sin saludar a nadie. Es como una coreografía que todos conocen. Una vez hechas las compras, los shoppers deben hacer todo solos. Pese a que Cornershop pide que envuelvas en las cajas, muchas veces, para priorizar el tiempo, tiene que acomodar en el auto ya que los minutos en caja cuentan; mientras más rápido compre y pague, más rápido le saldrá otro pedido.

Ahora hay muchos Cornershop, incluso en bicicleta y moto, y *“te quitan pedidos”*. Si ella cumple su monto semanal de \$100.000, deja de trabajar el viernes, y el sábado y domingo se queda en casa. Con eso puede pagar el arriendo y las cuentas. Por el momento, cree que trabajar en Cornershop está bien. Le encantaría irse a vivir a Capitán Pastene, en el sur de Chile, junto a su familia, ya que su marido está postulando a una casa allá. Viviana quiere estudiar laboratorista dental para poder tener algún proyecto de vida en el sur, ya que piensa que Santiago es muy difícil y está todo caro. Por ahora está intentado dedicar más tiempo al cuidado de sus niños, y pronto entrará a estudiar los días sábado. Cada vez se encuentra más cerca de los pasos que se ha trazado para una vida en el sur.

Ambos casos dan cuenta de formas en que las aplicaciones les permiten generar los ingresos que requieren para sí mismos y sus familiares o redes. En momentos de gran incertidumbre vinculados al estallido social en Chile, la pandemia, la crisis económica y social que vive el país, los trabajos por aplicación han sido fundamentales para sustentar vidas, tanto de los trabajadores de aplicaciones como sus usuarios. Al dejar atrás nociones de trabajo fijo, lugar de trabajo, jefes, colegas, horarios, los TMD comienzan a generar engranajes complejos, los que, por medio de sus cuerpos y vehículos, unen productos, tiempos, distancias, pasajeros, infraestructuras, y van generando nuevas espacialidades laborales que son difíciles de comprender y fijar. Ambos casos dan cuenta de formas más o menos intensas en que los trabajadores van apropiándose de estos espacios temporales y, de este modo, van construyendo territorialidades a partir de su movilidad.

## Hacia nuevas territorialidades laborales

A continuación, se presenta primero un análisis sobre la experiencia temporal de los TMD, para luego entrar en las nuevas espacialidades laborales que derivan del trabajo móvil a partir de plataformas. La discusión de estos resultados ofrece luces, pero no intenta realizar generalizaciones respecto de los TMD.

### *Una temporalidad particular o la paradoja del tiempo*

Los relatos de prácticas laborales cotidianas de TMD presentados en el punto anterior, así como los otros relatos incluidos en esta investigación dan cuenta de diversas paradojas respecto del tiempo, particularmente en torno a una de las cuestiones centrales tras las clasificaciones que buscan distinguir entre el empleo dependiente del independiente: ¿quién es dueño del tiempo de trabajo? ¿quién decide cómo se usa y en el marco de qué jornada? Al respecto, la experiencia de los TMD se debate entre la sensación de libertad, al ser dueño de su tiempo, versus la sensación de no ser el dueño y experimentar un control y diversos mecanismos que, sin encarnarse en la figura de un jefe y de instrucciones manifiestas, los compele a determinadas prácticas y formas de uso del tiempo.

La sensación de libertad se asocia a la posibilidad de organizar la jornada laboral a conveniencia, “conectarse o desconectarse” de la aplicación cuando se quiere. En definitiva, se destaca la posibilidad de “elegir” cuándo se trabaja. Esta percepción, se contradice con la sensación de control que ejerce la aplicación a través de los incentivos o castigos en torno al pago, los que compelen a trabajar en determinado momento del día, a tener cierta “productividad” medida en el tiempo de demora y en la frecuencia con que se realiza la actividad, entre otros. En este marco, destaca como forma de control la existencia de “tiempos muertos”, es decir, los tiempos de espera que no son pagados entre la prestación de un servicio y otro a un cliente, pero que forman parte de su jornada laboral por cuanto es tiempo reservado para el trabajo y conectado a la aplicación, a la espera de que “caiga” un pedido o un pasajero.

Desde la experiencia del tiempo como una dimensión laboral controlada, los TMD tienden a ver su actividad como una constante “lucha contra el reloj”, en el marco de la cual es clave el aprender a “hacer buenos cálculos” para estrecharlo. Para ello, es central moverse rápido en la compra, en el trayecto, “ahorrar tiempo” preparando adecuadamente los materiales que se necesitan, optimizando el medio de transporte, preparando bien el propio cuerpo y, particularmente, “aprendiendo la ciudad”. En este contexto, la percepción de libertad cobra ventaja, y aparece una movilidad peculiar en relación con otros trabajos: el “cambiarse de jefe” sin cambiarse de actividad, trasladándose de una a otra aplicación según incentivos y posibilidades de optimizar el tiempo. Otra estrategia laboral es el “salirse de la aplicación” y hacer la misma actividad “por fuera” de ella, así como el aprovechar los tiempos laborales para la realización de otras actividades personales y laborales (vender algo, dejar algo en el camino, comprar para el propio abastecimiento, generar redes laborales para una actividad por fuera de la aplicación).

La “gestión del tiempo” es fundamental, ya que la mayor parte de los TMD se autoimpone metas diarias y organizan su jornada en función de eso, manifestando que para alcanzar un ingreso que permita cubrir sus gastos básicos, deben trabajar muchísimas horas al día, incluidos los fines

de semana. De allí que todos los TMD con quienes se realizó el trabajo etnográfico coincidan en representarlo como una actividad complementaria o transitoria mientras se fragua otra idea o se piensa algún emprendimiento, un negocio o una actividad en la cual, idealmente, ellos sean sus propios jefes.

De este modo, en las expectativas laborales de los TMD, en la percepción de su actividad, y en la paradoja del tiempo que se debate entre libertad/autoexplotación y libertad/control, destaca la autopercepción de emprendedores y el arraigo de un discurso al respecto, el cual, según Mayol, Azócar y Azócar (2013) consiste en una "propuesta conductual y conceptual basada en el individualismo con altas expectativas de futuro, despolitizador y con fuerte orientación al éxito y las capacidades asociadas a él, según las cuales los individuos pueden vencer a las estructuras a partir de una cuestión de actitud" (p. 20). Representa, por lo tanto, una matriz cultural estimulada y amparada por los dispositivos publicitarios privados y estatales que atribuye los éxitos y fracasos a la persona y su capacidad. Al mismo tiempo, fomenta el "autoempleo" como estrategia de sobrevivencia bajo el halo de una figura de "pequeño empresario o microempresario", permitiendo construir una subjetividad apropiada para desenvolverse en el neoliberalismo y ocultar, tras ella, una estrategia de sobrevivencia con la cual hacer frente a la precariedad del mercado laboral y grandes lapsos de cesantía.

Así, los TMD de este estudio se describen como "enfocados y concentrados en la producción de dinero", como personas a quienes les gustan los desafíos y aprender cosas nuevas, con gran capacidad de adaptación, de trabajar en varias tareas a la vez y "autoexplotarse", buscar siempre su propio negocio, sin jefes y como personas competitivas que entienden que el mundo del trabajo es "la ley de la selva".

Si bien esta representación del trabajo independiente no es nueva, en los TMD este discurso se actualiza bajo la figura del colaborador y la digitalización del empleador, emergiendo una relación de subordinación y control ambigua ejercida por la aplicación, cuyos bordes "no humanos" permiten nublar la relación de control, dejando la sensación de independencia y libertad. En este marco, la captura de valor del trabajo también queda relativamente nublada, más aún en un contexto en el cual las plataformas operan en ambiguas condiciones de formalidad donde pueden retener más valor al evitar costos asociados a empleados tradicionales (como espacios básicos para la realización de actividades vinculadas al trabajo, seguro de salud y otros derechos laborales) y al uso intensivo de la ciudad y sus espacios públicos como lugar de trabajo, sin mediar una carga impositiva por ello.

### *Una nueva espacialidad laboral*

El trabajo mediado por aplicaciones consiste, básicamente, en moverse por la ciudad comandado por una aplicación que indica dónde ir y qué llevar o hacer, conectando lugares, personas, objetos e infraestructuras en breves temporalidades. Así, por ejemplo, el traslado de pasajeros implica recoger un pasajero en un punto y dejarlo en otro, y los servicios de compra y *delivery* implican realizar o retirar una compra para otra persona que no se desplaza y luego llevarla donde se le haya solicitado, ya sea en auto, motocicleta o bicicleta. Pero estos no son simples traslados que conectan oferta y demanda. Los TMD se vinculan con una aplicación que les indica dónde ir y, luego, ellos zurcen espacialidades y temporalidades a partir de su movilidad por la ciudad, ge-

nerando rutas frecuentes y ámbitos de desplazamiento, de espera y de descanso, de lugarización (Jirón, 2010), que los llevan a configurar territorialidades dinámicas y cambiantes.

De este modo, el trabajo implica un aprendizaje sobre la ciudad, un saber viajar (Jirón, Imilan, Iturra, 2016) incorporado que le permite adoptar lugares nuevos, calles, avenidas, los sentidos de sus usos, identificar zonas peligrosas, diferenciarlas por niveles socioeconómicos, conocer la demanda de su trabajo en los distintos sectores, así como “los ritmos” de la ciudad, los horarios de mayor flujo, de mayor demanda, entre otros. Este aprendizaje es apoyado por aplicaciones que permiten anticipar los trayectos, los “tacos” y la posibilidad de desplazamiento fluido (Google Maps, Waze, entre otras).

A la red de lugares y personas que el TMD conecta se suma una red de infraestructuras y espacios públicos que usa para la “dimensión fija” de su trabajo, la espera (Lozano y Zunino, 2023), la satisfacción de necesidades de alimentación, para ir al baño, para generar una mínima organización con sus “colegas” que se traducen en redes de cuidado y protección. Así, para que el trabajo en movimiento suceda, los TMD usan espacios de los establecimientos comerciales, los restaurantes, las plazas y estacionamientos como lugares de espera, de encuentro, de alimentación y aseo. En los lugares de mayor frecuencia, se van generando redes interpersonales para compartir los tiempos de espera, o bien para brindar seguridad mutua entregándose datos de rutas, de lugares peligrosos, o avisando en qué lugar estarán repartiendo pasajeros o compras. Además de las redes presenciales, se generan redes virtuales más amplias.

De esta manera, la ciudad entera aparece como un lugar informal de trabajo donde el TMD realiza su actividad laboral, así como sus prácticas básicas de sobrevivencia, sin que existan lugares especialmente acondicionados para ellos. Por lo mismo, el conocimiento incorporado de la ciudad y sus ritmos, su dimensión espacial y temporal, es uno de los principales capitales para los TMD.

Las nuevas espacialidades laborales que derivan del trabajo móvil, la circunscripción de aquellos lugares que forman parte de su ámbito laboral, la particular temporalidad asociada a la definición de esa espacialidad, su experiencia corporal de moverse, sentarse, comprar, entregar, sumada a las intermediaciones que realiza la aplicación, generan una determinada territorialidad, una especie de engranaje que vincula “presencias” evidentes y otras no transparentes al trabajador. Así, la aplicación, por una parte, logra conectar una oficina específica (la versión “material” de la aplicación), que existe materialmente con trabajadores “no móviles”, con los trabajadores móviles y los trayectos que ellos realizan, y los clientes (fijos), además de los lugares de la ciudad donde los TMD esperan, descansan, estacionan, etc. Efectivamente conecta una demanda fija, con una oferta que también es fija, pero esta conexión es mediada por la aplicación, la oficina de ésta y el cuerpo de un trabajador que es quien tiene menos certezas de todo el engranaje, pero quien lo hace andar al moverse por la ciudad, por las aplicaciones y por el mundo del trabajo. Este engranaje conforma nuevos territorios que van más allá de las prácticas laborales en movimiento aplicándose, también, a las nuevas formas de reproducción de la vida, los cuidados y la vida doméstica.

## Conclusiones

El presente artículo aporta el concepto de TMD para describir nuevas formas de trabajo en las ciudades actuales. Aporta, además, una visión desde las prácticas laborales informales de trabajadores de las *Smart Cities*, narrativa que ha mostrado estar alejada de las realidades cotidianas de las personas que la constituyen. Centrada en la implementación de tecnologías y la recopilación de datos, a menudo pasa por alto aspectos sociales, éticos y políticos que son clave para comprender las sociedades informacionales de hoy y las transformaciones territoriales que estas conllevan. Este trabajo permite acercar y hacer visible, desde la experiencia de los trabajadores, estos modelos o marcos conceptuales sobre la ciudad y la tecnología.

La investigación tras este artículo devela una espacialidad laboral generada a partir de las prácticas de estos nuevos trabajadores, la cual cuestiona el tiempo-espacio del trabajo tradicional y lleva a proponer el concepto de TMD en el cual la movilidad es un aspecto esencial. Esta nueva territorialidad se conforma a partir del uso de tecnología que une a diversos actores del engranaje. Sin embargo, no solo es una territorialidad digital e híbrida, donde el espacio es un aspecto fundamental en el negocio de las aplicaciones. Son también territorialidades móviles, en tanto unen lugares fijos de oferta y demanda a partir de trayectos de los TMD, en los cuales se generan, además, otros lugares móviles, tiempos-espacios de espera, alimentación, aseo, cuidados y otros usos de la ciudad. En el ensamblaje sociotécnico entre trabajador y plataforma se produce no solo una apropiación del espacio urbano por parte del TMD que se mueve por la ciudad. Se produce, además, un proceso de dominio y control de ese espacio por parte de las plataformas digitales, en un complejo y variado ejercicio de poder(es) (Haesbaert, 2011).

Los resultados de este artículo contribuyen a la comprensión no solo de estas nuevas formas de trabajar sino de los territorios urbanos actuales. Éstos se definen a partir de territorialidades móviles, dinámicas y cambiantes, caracterizadas por espacios geográficos que ya no pueden ser comprendidos únicamente desde una perspectiva unidimensional y estática, sino que, al ser analizados desde un enfoque de movilidad, develan múltiples dimensiones y relaciones que engloban diversas escalas, cuerpos, infraestructuras, tiempos y espacios. El cuerpo como territorio (Zaragocin & Caretta, 2021) de los TMD, da cuenta de un lugar de trabajo móvil, una infraestructura humana (Simone, 2014) móvil, que resulta de la interrelación con las plataformas digitales. Tales plataformas responden, a su vez, a una escala digital que supera limitaciones físicas y geográficas y permite la interacción entre usuarios localizados en distintos espacios. Estas distintas escalas se ensamblan en un todo complejo, dando lugar a territorios móviles (Jirón & Imilan, 2015) y a dinámicas espacio-temporales de multiplicación: múltiples tareas simultáneas e intermitentes a través de múltiples plataformas, lo que se traduce en la multiplicación de espacio-tiempos móviles en la ciudad, reflejados en parte en los múltiples trayectos de los TMD.

Por otra parte, la urgencia de abordar la situación de estos trabajos es cada vez mayor puesto que serán cada vez más recurrentes en las economías por plataformas y probablemente se expandirán a nuevas áreas de la economía de servicios. A su vez, se estaría dando una precarización de las bases productivas a causa de una digitalización subordinada producto del predominio del celular por sobre el computador, lo cual permite habilidades digitales básicas que predisponen a la mayor parte de la población de América Latina a trabajos informacionales poco calificados (Alarcón, 2019).

A esta informalidad laboral experimentada por los TMD también se suman los usos informales que este tipo de actividades hacen de la ciudad, la cual se transforma en lugar de trabajo, oficina y lugar de descanso. En particular las calles, estacionamientos, parques y veredas se transforman en un recurso por el que ni plataformas, ni trabajadores ni consumidores pagan, así como tampoco estos espacios son regulados para estas actividades. En este sentido, por un lado, es importante destacar la captura de valor por parte de las plataformas digitales, las cuales retienen parte importante de los beneficios generados por los servicios que ofrecen gracias a las infraestructuras urbanas. Por otro lado, la logística urbana, entendida como el flujo de bienes en la ciudad, ha pasado de guiarse por formas tradicionales de manejo de entregas que suceden en la ciudad, al desafío de gestionar un explosivo crecimiento de bienes de consumo que circulan y que se consolida como una forma de habitar las ciudades. Este desafío no ha sido acompañado por una actualización o mejora significativa de la planificación logística y menos en una incorporación de los diferentes impactos que genera el comercio por plataformas online. A lo anterior se agregan otros impactos urbanos, como que el aumento de vehículos de plataforma puede contribuir a la congestión del tráfico (Tirachini & Gomez-Lobo, 2020), especialmente en áreas urbanas densamente pobladas.

Una de las limitaciones de nuestro estudio y posibilidad de futuras investigaciones refiere a que los actuales estudios no abordan las realidades de trabajadores que son móviles y digitales, pero que funcionan fuera de las plataformas y, por lo tanto, tampoco hay un dimensionamiento de sus impactos tanto en la ciudad como en el ámbito laboral. Es el caso de TMD que logran una cartera de clientes, ya sea a través de las plataformas digitales u otros medios, y que realizan trabajos de reparto y/o conducción por fuera de las aplicaciones. A estas realidades se pueden agregar cooperativas de plataforma, las cuales se basan en modelos comerciales diferentes a las plataformas orientadas a las ganancias y en las cuales los datos son abiertos y se utilizan como conocimiento común, a diferencia del capitalismo de plataforma que es ejecutado por algoritmos de caja negra. De este modo, en las economías de plataformas urbanas no solo encontramos el modelo capitalista, sino que pueden existir otros como el cooperativo (Strüver & Bauriedl, 2022) que también es importante de explorar.

De los resultados de esta investigación se derivan desafíos respecto a cómo se están midiendo y analizando las realidades laborales en la actualidad, así como a la necesidad de generar más estudios urbanos que aborden este fenómeno que se torna cada vez más presente. Comprender los engranajes móviles que estructuran los nuevos escenarios laborales implica dar cuenta del rol que cumplen los cuerpos en dichos engranajes, y de los cambios sustanciales que implican, evidenciando cómo la ciudad entera deviene en un lugar de trabajo. Lo anterior requiere nuevos marcos conceptuales y epistemológicos, como intenta ser el concepto de Trabajadores Móviles Digitales.

## *Agradecimientos*

Las autoras declaran haber recibido el siguiente apoyo financiero para la investigación, autoría y/o publicación de este artículo: Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo ANID, Programa Postdoctorado, Folio 3190714; Centro FONDAP de Estudios de Conflicto y Cohesión Social (COES) y Núcleo Milenio Movilidades y Territorios (MOVYT).

## Referencias

ALARCÓN, R. "Fronteras del trabajo vivo. Espacio urbano, digitalización subordinada y constitución de clase en Belo Horizonte, Brasil". En CORDERO, B., MEZZADRA, S. & VARELA, A. (coords.), *América Latina en movimiento. Migraciones, límites a la movilidad y sus desbordamientos*, 2019, p. 265-308. México: Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

ALOISI, A. "Commoditized Workers: Case Study Research on Labor Law Issues Arising from a Set of 'On-Demand/Gig Economy' Platforms", *Comparative Labor Law and Policy Journal*, 2016, 37(3), 653-690.

ASENJHO, A. y CODDOU, A., *Economía de plataformas y transformaciones en el mundo del trabajo: el caso de los repartidores en Santiago de Chile*. OIT Cono Sur, Informes Técnicos / 17, 2021.

BAURIEDL, S. & STRÜVER, A. Platform urbanism: Technocapitalist production of private and public spaces. *Urban Planning*, 2020, 5(4) 267-276. <https://doi.org/10.17645/up.v5i4.3414>

BOCCARDO, G. *El trabajo futuro - por Giorgio Boccardo - Revista Santiago*, 2018. *Revistasantiago.cl*. Recuperado de <http://revistasantiago.cl/pensamiento/el-trabajo-futuro/>

CAPROTTI, F., CHANG, I.C., JOSS, S. Beyond the smart city: a typology of platform urbanism. *Urban Transformations*, 2022, 4(4). <https://doi.org/10.1186/s42854-022-00033-9>

DEVAULT, I. A., FIGUEROA, M., KOTLER, F. B., MAFFIE, M., & WU, J. On-demand platform workers in New York State: The challenges for public policy. 2019.

DOORN, N. Van, FERRARI, F., & GRAHAM, M. *Migration and Migrant Labour in the Gig Economy: An Intervention*, 2020, 37(4)1-15. <https://doi.org/10.1177/0950017022109658>

ELWOOD, S. Digital geographies, feminist relationality, Black and queer code studies: Thriving otherwise, *Progress in Human Geography*, 2021, 45(2): 209-28. <https://doi.org/10.1177/0309132519899733>

FAIRWORK. The five pillars of Fairwork Labour standards in the Platform Economy, 2019. <https://fair.work/wp-content/uploads/sites/97/2019/10/Fairwork-Y1-Report.pdf>

FERNÁNDEZ-TRUJILLO, F. "Precariedad e inestabilidad: contradicciones en el trabajo en las plataformas de reparto de comida", *Teknokultura. Revista de Cultura Digital y Movimientos Sociales*, 2020, 17(1), 35-40. <https://doi.org/10.5209/tekn.65189>

FLORISSON, R. & MANDL, I. "Platform work: Types and implications for work and employment – Literature review", Working paper WPEF18004. Dublin: Eurofound, 2018. Recuperado de: <https://www.eurofound.europa.eu/data/platform-economy/records/platform-work-types-and-implications-for-work-and-employment-literature-review>

FUCHS, Christian. *Digital labour and Karl Marx*. Routledge, 2014.

FUCHS, C. & FISHER, E. (ed.). *Reconsidering value and labour in the digital age*. Springer, 2015.

GANDINI, A. "Labour process theory and the gig economy", *Human Relations*, 2019, 72(6) 1039–1056. <https://doi.org/10.1177/0018726718790002>

GAUTHIER, G. Impacto de las nuevas tecnologías en el mundo del trabajo. En XXVII Jornadas Uruguayas de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social: Colonia del Sacramento, 21 y 22 de octubre de 2016 (ed). Recuperado de <https://adriantodoli.com/wp-content/uploads/2016/10/impacto-de-las-nuevas-tecnologc3adas-en-el-mundo-del-trabajo.pdf>

GUERRA, A. & DA COSTA, F. Trabalho plataformizado, assimetrias e vigilância: notas sobre as ações e tensionamentos da mediação algorítmica no trabalho dos motoristas Uber" VI Simposio internacional LVITS 2019, Assimetrias e (In)visibilidades:vigilancia, genero e raza. Salvador de Bahía, Brasil. 18 diciembre 2019.

GILLESPIE, T. The relevance of algorithms. *Media technologies: Essays on communication, materiality, and society*, 2014, 167(2014), 167.

HAESBAERT, R. El mito de la desterritorialización: del "fin de los territorios" a la multiterritorialidad. México, Siglo XXI, 2011. 328 p.

HIDALGO, K. y SALAZAR, C. (editoras), "Precarización laboral en plataformas digitales. Una lectura desde América Latina", 2020, Friedrich-Ebert-Stiftung Ecuador FES-ILDIS.

HILL, S. *Raw Deal: How the "Uber Economy" and Runaway Capitalism are screwing American Workers*, 2015, St. Martin's Press, New York.

HOLLANDS, R. G. Will the real smart city please stand up? Intelligent, progressive or entrepreneurial? 2008, *City*, 12(3), 303-320. <https://doi.org/10.1080/13604810802479126>

Instituto Nacional de Estadísticas [INE]. *Encuesta Nacional de Empleo. Principales resultados trimestre móvil abril-junio de 2022, 2023*. Disponible en: [https://www.ine.gob.cl/docs/default-source/prensa-y-comunicacion/22-07-27\\_resultados\\_ene-amj-2022\\_vf.pdf?sfvrsn=7a9cc725\\_4](https://www.ine.gob.cl/docs/default-source/prensa-y-comunicacion/22-07-27_resultados_ene-amj-2022_vf.pdf?sfvrsn=7a9cc725_4)

JIRÓN, P. On becoming 'la sombra/the shadow'. En Büscher, M., Urry, J. & Witchger, K. *Mobile Methods*, Abingdon: Taylor & Francis Books, 2010, p.36 53.

JIRÓN, P. Repetition and Difference: Rhythms and Mobile Place-making in Santiago de Chile. En: T. Edensor (ed). *Geographies of Rhythm: Nature, Place, Mobilities and Bodies*. 2010. Farnham, Ashgate Publishing Limited, pp. 129-143.

JIRÓN, P. & IMILÁN, W. "Embodying Flexibility: Experiencing Labour Flexibility through Urban Daily Mobility in Santiago de Chile", *Mobilities*, 2015, 10(1) 119-135. DOI: 10.1080/17450101.2013.848583

JIRÓN, P. & IMILAN, W. Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. *Alteridades*, 2016, 26(52), 51-64.

JIRÓN, P. & IMILAN, W. Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, 2018, (10), 17-36.

JIRÓN, P. & ITURRA, L. Momentos Móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. *Arquitecturas del sur*, 2011, vol. 29, no 39, p. 44-57.

JIRÓN, P., ULRIKSEN, C., MARGARIT, D. & IMILAN, W. "Trabajadores móviles digitales en Chile", Serie Condiciones del Empleo en Chile en Contexto de Crisis Sanitaria, (2)2021, VID, Universidad de Chile. DOI:10.34720/gtsh-gc48

JIRÓN, P., SOLAR-ORTEGA, M., RUBIO, D., CORTÉS, S., CID, B. & CARRASCO, J. A. La espacialización de los cuidados. Entretejiendo relaciones de cuidado a través de la movilidad. *Revista INVI*, 37(104), 199-229. Epub 01 de mayo de 2022. <https://dx.doi.org/10.5354/0718-8358.2022.65647>

JIRÓN, P. & ULRIKSEN, C. Trabajos móviles digitales. En Zunino-Singh, D., Jirón, P. y Giucci, G. (eds.). *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, 2023. Editorial Teseo. 424 p.

KITCHIN, R. The data revolution: Big data, open data, data infrastructures and their consequences. *The Data Revolution*, 2014, 1-240.

LEIVA, S. "Trabajadores autónomos dependientes en Chile y Alemania". En Cárdenas, A., Link, F. y Stillerman, J. (eds.), *¿Qué significa el trabajo hoy? Cambios y continuidades en una sociedad global*, 2012, pp. 191-208. Santiago de Chile: Catalonia.

LOZANO, V. & ZUNINO, D. "Espera". En Zunino, D., Jirón, P. y Giucci, G. (2023). *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, 2023. Editorial Teseo, Buenos Aires, Argentina.

MAULAT, J. Being a bicycle delivery rider: passion or exploitation? Préparer la transition mobilitaire, 2020. Disponible en: <https://forumviesmobiles.org/en/project/13524/being-bicycle-delivery-rider-passion-or-exploitation>

MAYOL, A., AZOCAR, C., & AZOCAR, C. *El Chile Profundo. Modelos Culturales de la Desigualdad y sus Resistencias*, 2013. Santiago: Liberalia.

MEIROSU, D. "Informality, neoliberalism and the gig economy in Chile". In MELLA MÉNDEZ, L., *Regulating the Platform Economy. International Perspectives on New Forms of Work*, 2020. Routledge, 2020. <https://doi.org/10.4324/97810030350085>

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO [OIT]. *Panorama Laboral 2015. América Latina y el Caribe*. Lima: OIT / Oficina Regional para América Latina y el Caribe, 2015. 136 p. Disponible

en: [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms\\_435169.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms_435169.pdf)

ROSENBLAT, A. & STAR, L. "Algorithmic labor and information asymmetries: A case study of Uber's drivers". *International Journal of Communication*, 2016, (10) 3758–3784.

RUIZ, F. *El futuro del trabajo en el siglo XXI. Transformaciones recientes, tendencias futuras y desafíos para la acción colectiva*. Presentado en Conferencia regional de la Internacional de Servicios Públicos sobre el futuro del trabajo y el fin de la violencia y acoso en el empleo del sector público, 2018.

SADOWSKI, J. Cyberspace and cityscapes: on the emergence of platform urbanism. *Urban Geography*, 2020, 41:3, 448-452, DOI: 10.1080/02723638.2020.1721055

SCHMIDT, F. A. Digital Labour Markets in the Platform Economy. Division for Economic and Social Policy, 2017, 1–30. <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/13164.pdf>

SCHWARZ, J.A. Platform logic: An interdisciplinary approach to the platform-based economy. *Policy & Internet*, 2017, 9(4), 374–394.

SEGURA, R. & JIRÓN, P. Métodos móviles. En Zunino-Singh, D., Jirón, P. y Giucci, G. (eds.). *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, 2023. Editorial Teseo. 424 p.

SHELLER, M. & URRY, J. "The new mobilities paradigm". *Environment and Planning A: Economy and Space*, 2006, vol. 38, no. 2, pp. 207-226.

SIMONE, A.M. Relational infrastructures in postcolonial urban worlds. En Graham, S. & McFarlane, C. *Infrastructural Lives. Urban Infrastructure in Context.*, 2014. London, Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315775098>

SRNICEK, N. *Capitalismo de plataformas*, 2018. Buenos Aires: Caja Negra.

STRÜVER, A. & BAURIEDL, S. (eds.) *Platformization of Urban Life. Towards a Technocapitalist Transformation of European Cities*, 2022. Elisabeth List Fellowship Program for Gender Research, University of Graz.

TIRACHINI, A. & GOMEZ-LOBO, A. Does ride-hailing increase or decrease vehicle kilometers traveled (VKT)? A simulation approach for Santiago de Chile. *International journal of sustainable transportation*, 2020, vol. 14, no 3, p. 187-204.

VEEN, A., BARRATT, T. & GOODS, C. "Platform-capital's 'App-etite' for control: A labour process analysis of food-delivery work in Australia", *Work, Employment and Society*, 2020, 34(3):388-406, <https://doi.org/10.1177/0950017019836911>

WATSON, G. P., KISTLER, L. D., GRAHAM, B. A., & SINCLAIR, R. R. Looking at the gig picture: Defining gig work and explaining profile differences in gig workers' job demands and resources. *Group & Organization Management*, 2021, vol. 46, no 2, p. 327-361.

WOODCOCK, J., & GRAHAM, M. *The gig economy: A critical introduction*, 2020. London: Polity.

ZUNINO, D. & MÁXIMO, M. "El debate por la desregularización del transporte. UBERMANÍA o UBERFOBIA". Crónica en *Revista Anfibia*, Universidad Nacional de San Martín, Argentina, 2020. Recuperado en: <http://revistaanfibia.com/cronica/ubermania-o-uberfobia/>

ZARAGOCIN, S. & Caretta, M.A. *Cuerpo-Territorio: A Decolonial Feminist Geographical Method for the Study of Embodiment*, *Annals of the American Association of Geographers*, 2021, 111:5, 1503-1518, DOI: 10.1080/24694452.2020.1812370

ZWICK, A. "Welcome to the Gig Economy: neoliberal industrial relations and the case of Uber", *GeoJournal*, 2018, 83(4), 679-691. <https://doi.org/10.1007/s10708-017-9793-8>